



Instrukcje montażu i obsługi

Kokpit

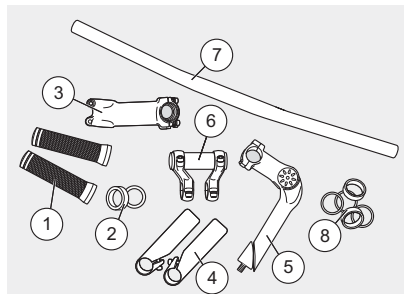
Dziękujemy za zakup komponentu firmy MERIDA.

O niniejszej instrukcji

Przed użyciem dokładnie przeczytaj i postępuj zgodnie z instrukcjami montażu i obsługi. Zachowaj niniejszą instrukcję na przyszłość w celu późniejszego wykorzystania.

	Niebezpieczeństwo Wskazuje kluczowe instrukcje dotyczące bezpieczeństwa.
	Uwaga Wskazuje dodatkowe informacje.

Niniejsze instrukcje dotyczą następujących komponentów MERIDA (ilustracja przedstawia przykład):



1. Chwyty kierownicy
2. Podkładka
3. Mostek ahead
4. Rogi
5. Rura sterowa mostka
6. Obejma na kierownicy
7. Kierownica
8. Stery

Cechy szczególne

Wszystkie komponenty karbonowe wymagają szczególnej pielęgnacji i uwagi. Stosowany materiał jest bardzo wytrzymały i lekki. Jednakże materiał ten jest również bardzo kruchy. W związku z tym w razie wypadku lub zajścia innego zdarzenia należy zlecić kontrolę roweru u przedstawiciela.

1. Przeznaczenie

Większość komponentów MERIDA jest przeznaczonych do stosowania w typowych zastosowaniach rowerów szosowych, trekkingowych i górskich.

Większość mostków jest zaprojektowana do użytku wyłącznie z bezgwintowymi rurami sterowymi i tak zwanymi sterami Aheadset®.

Stosowanie w połączeniu z gwintowanymi rurami sterowymi może doprowadzić do nagłego uszkodzenia, co może skutkować wypadkiem.

Modele z rurą sterową są odpowiednie do klasycznych widelców gwintowanych.

Przed pierwszą jazdą

	Uwaga W razie pytań prosimy o kontakt z przedstawicielem MERIDA.
--	--

Zabrania się piłowania oraz wiercenia otworów w komponentach, gdyż może to uszkodzić ich strukturę i unieważnić gwarancję. Dopasuj rower tak, aby cały czas mieć dostęp do dźwigni hamulcowych.

Karbon

	Niebezpieczeństwo Z kierownicami karbonowymi zabrania się stosowania rogów lub kierownic wpinanych / lemondok, chyba że dana kierownica jest do nich przystosowana.
--	---

Po nadmiernym obciążeniu wcześniej uszkodzony komponent karbonowy może bez ostrzeżenia pęknąć podczas dalszego stosowania.

W przypadku wystawienia komponentu karbonowego MERIDA na takie obciążenie, rower należy zabrać do przedstawiciela MERIDA. Zabrania się naprawiania uszkodzonych komponentów karbonowych! Należy je od razu wymienić.

Komponentów karbonowych nie należy wystawiać na działanie wysokiej temperatury. Z tego względu nie można ich malować. Należy unikać przechowywania w pobliżu źródeł ciepła. Komponenty karbonowe mają ograniczony okres eksploatacji. Dlatego w celu zachowania ostrożności należy wymieniać kierownice i mostki w regularnych odstępach czasu.

W przypadku gdy powierzchnia zaciskowa jest wykonana z karbonu upewnij się, że obszary zaciskowe są całkowicie wolne od smarów. Przy montażu należy stosować specjalną pastę montażową do karbonu.

2. Ogólne instrukcje montażu

	Niebezpieczeństwo Należy ściśle przestrzegać każdej z poniższych instrukcji. Nieprzestrzeganie niniejszych instrukcji może prowadzić do uszkodzenia komponentów i poważnego wypadku.
--	--

Należy stosować wyłącznie kompatybilne komponenty MERIDA. MERIDA nie ponosi odpowiedzialności za połączenie kierownicy MERIDA z nieodpowiednim mostkiem oraz mostków i rogów MERIDA z nieodpowiednią kierownicą.

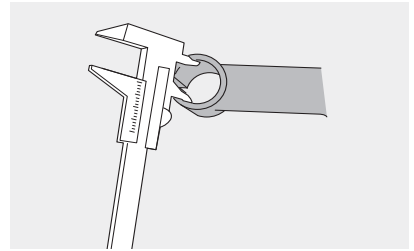
W przypadku stosowania komponentów innych producentów, aby zapewnić bezpieczne użytkowanie z komponentami MERIDA, należy stosować średnice obejm podane w odpowiednich instrukcjach.

Przed montażem sprawdź wszystkie obszary zaciskowe komponentów pod kątem zadziórów i ostrych krawędzi. Poproś przedstawiciela MERIDA, aby sprawdził wszystkie komponenty z zadziórami lub ostrymi krawędziami. Po

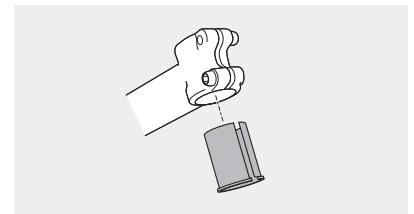
wymianie kierownicy na nową, starą należy sprawdzić pod kątem uszkodzeń.

Nacięcia w obszarze obejm wskazywają na nieodpowiednią manipulację mostkiem w danym obszarze.

3. Mostki Aheadset®



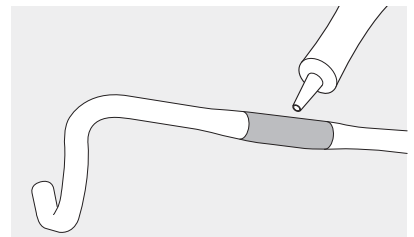
Sprawdź średnicę obejm.



W przypadku stosowania większego mostka zastosuj odpowiednią tuleję redukcyjną.

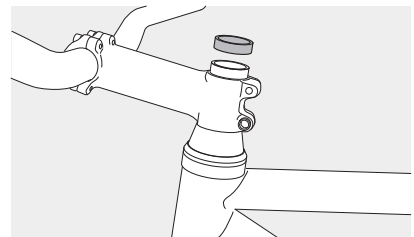
Upewnij się, że szczeliny w mostku i w tulei są spawane, a szczelina tulei skierowana jest do tyłu.

W przypadku wymiany mostka na widelcu sprawdź obszar zaciskowy pod kątem uszkodzeń. Karbonowe obszary zaciskowe muszą być całkowicie wolne od smaru.



Zamiast tego na obszary zaciskowe należy stosować pastę do karbonu.

Nasmaruj gwint i stykowe powierzchnie górne śrub mocujących rury sterowej za pomocą wysokiej jakości smaru. Smary należy utrzymywać z dala od obszarów zaciskowych widelca i mostka. Zaaplikuj ciekłą warstwę pasty do karbonu na obszar zaciskowy widelca. Wsuń mostek na widelec.



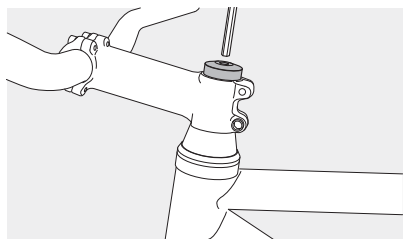
W zależności od długości rury sterowej i pożądanego położenia mostka, konieczne może być umieszczenie podkładek na rurze sterowej powyżej sterów i/lub na samym mostku.

	<p>Niebezpieczeństwo Przeźrenie pomiędzy górą mostka a górną krawędzią rury sterowej nie powinna przekraczać 2–3 mm.</p>
--	---

Podkładki są dostępne w różnych wysokościach i muszą być ułożone jedna na drugiej tak, aby rura sterowa kończyła się 2–3 mm poniżej górnej krawędzi mostka. Maksymalna wysokość zamontowanych podkładek nie może przekraczać 40 mm. Należy przestrzegać wskazówek producenta widelca.

Mostek musi zapewniać wsparcie dla wystarczającej długości rury sterowej. Niezawodne mocowanie zostaje osiągnięte pod warunkiem, że śruby mocujące rury sterowej są zaciśnięte zgodnie z zalecaną wartością momentu dokręcania.

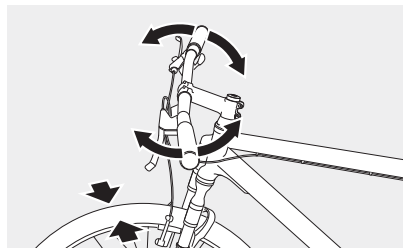
3.1. Ustawianie sterów Aheadset®



Odkręć boczne śruby mocujące mostka. Wyreguluj stery ostrożnie, obracając górną śrubę z łbem wpuszczanym. Śruba ta służy wyłącznie do regulacji luzu łożyska.

Ustaw mostek w jednej linii z przednim kołem tak, aby przy ustawieniu koła na wprost kierownica nie była przekrzywiona. Aby sprawdzić ustawienie, stań nad rurą górną roweru i spojrz w dół za mostkiem na przednie koło. Naprzemiennie dokręć obie śruby mocujące. Zalecane momenty dokręcania można znaleźć na oznaczeniach w pobliżu śruby.

	<p>Uwaga W przypadku widelców z karbonową rurą sterową upewnij się, że wewnątrz, w celu regulacji sterów, znajduje się mechanizm stożkowy służący jako kontra łożyska.</p>
--	---

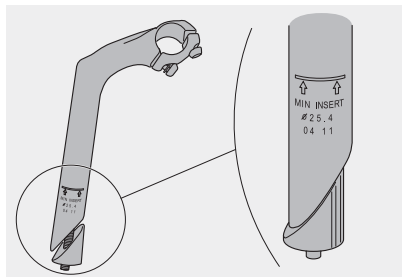


Zestaw kierownicy / mostka należy sprawdzić pod kątem odporności na skręcanie, a podczas dokręcania należy przestrzegać momentów podanych na komponentach.

W przypadku wątpliwości skontaktuj się z przedstawicielem MERIDA.

	<p>Uwaga Jeśli nie jest możliwe zaciśnięcie mostka, komponenty nie są kompatybilne.</p>
--	--

4. Mostki klasyczne



Otwórz trzpień mostka. Wsuń rurę mostka do główki ramy.

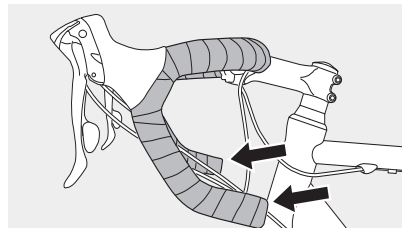
Zwróć uwagę na maksymalną wysokość wysunięcia. Mostek nie może być przekrzywiony. Maks. moment dokręcania można znaleźć na danym mostku.

Jeśli podstawę można przekrócić, dokręć śrubę.

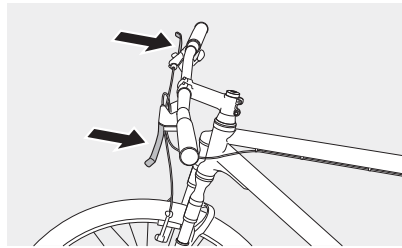
	<p>Niebezpieczeństwo Zabrania się jeżdżenia na rowerze, którego mostek został wyciągnięty poza znak maksymalnej wysokości wysunięcia.</p>
	<p>Niebezpieczeństwo Zabrania się odkręcania śruby dokręcającej łożyska sterów. Zmienia to luz łożyska.</p>

5. Montaż kierownicy

Wybrany mostek musi mieć zawsze odpowiednią średnicę obejm. Podczas montażu kierownica powinna znajdować się w centrum obszaru obejm na kierownicy. Jeśli wsunięcie nie jest możliwe bez użycia siły a pomiędzy obydwooma komponentami występuje luz, skontaktuj się z przedstawicielem MERIDA.



Na rowerze szosowym prosta część baranka powinna być ustawiona równoległe do ziemi lub lekko pochylona w dół.



Kierownice MTB i trekkingowe są gięte zgodnie z ergonomiczną pozycją rąk.

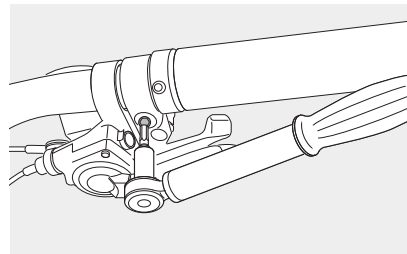
Ręcznie dokręć posmarowane śruby obejm na kierownicę o kilka obrotów. Dokręcaj wszystkie śruby za pomocą klucza imbusowego, aż górna i dolna szczelina obejm kierownicy między przodem a korpusem mostka będą miały tę samą szerokość. Użyj klucza dynamometrycznego, aby na przemian i stopniowo dokręcać śruby do osiągnięcia niższej wartości limitu momentu. W przypadku obejm na 4 śruby dokręcaj śruby równomiernie na przemian po skosie.

Maks. moment dokręcania można znaleźć na danym mostku.

Montaż elementów sterowniczych

Sprawdź obszary zaciskowe manetek / dźwigni hamulcowych, kierownicę / dźwignie zdalne i chwyt (chwyt z obejmą) pod kątem zadziórów i ostrych krawędzi. Zwróć uwagę na ograniczenie obszaru zaciskowego kierownicy, jeśli występuje.

Przed wsunięciem na kierownicę w miarę możliwości poluzuj śruby mocujące. Podczas montażu unikaj ruchów obrotowych. Ponownie dokręć śruby.



Po ustawieniu manetek, dźwigni hamulców i chwytów dokręć śruby mocujące do dolnego limitu zalecanego momentu dokręcania. W przypadku gdy manetki, dźwignie hamulców lub chwyt nie przylegają odpowiednio, dokręć je mocniej do osiągnięcia górnego limitu określonego przez producenta danego komponentu. Jeśli nadal można je przekrócić, skontaktuj się z przedstawicielem MERIDA.

6. Ustawianie wysokości

kierownicy ze sterami Aheadset®

W przypadku systemu Aheadset® mostek jest elementem zespołu sterowego. Aby wyregulować pozycję, należy zdemontować i ponownie zamontować mostek. W przypadku zmiany mostka należy ponownie wyregulować łożyska – patrz „3.1. Ustawianie sterów Aheadset®” na stronie 2. Wysokość kierownicy można regulować, wymieniając podkładki.

Wykręć śrubę naprężenia wstępnego łożyska na górze rury sterowej i zdejmij kapsel. Poluzuj śruby z boku mostka i wyciągnij mostek z widelca. Możesz teraz wyjąć podkładki.

Umieść je z powrotem na rurze sterowej nad mostkiem, aby ustawić kierownicę na żądanej wysokości.

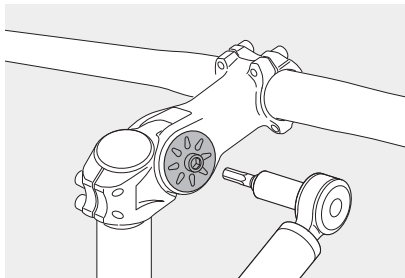
Aby obrócić mostek, odkręć śruby mocujące na kierownicy. W przypadku mostków z nasadkami kierownicę wystarczy wyjąć. W przeciwnym razie konieczny jest demontaż wyposażenia kierownicy. Obróć mostek i zamontuj go. Sprawdź naprężenie linek Bowdena i nie ograniczaj kąta skrętu.

Sprawdź umiejscowienie mostka. W przypadku obracania się mostka, dokręć go maksymalnym dozwolonym momentem lub powtórz czynność montażu.

	<p>Niebezpieczeństwo Śruby i wkłady należy przykręcać odpowiednio.</p>
--	---

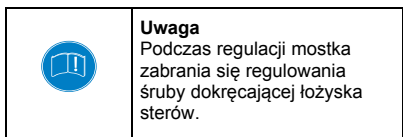
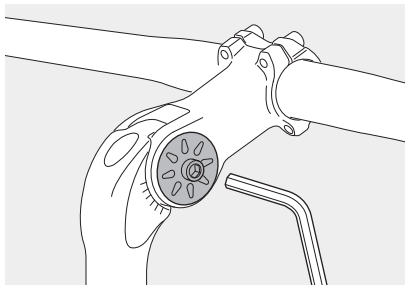
Mostki regulowane Aheadset®

Wysokość regulowanych mostków Aheadset® MERIDA można dostosować poprzez regulację pochylenia przedniej części mostka.

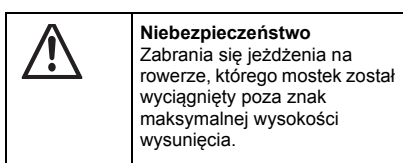


Poluzuj śrubę boczną zapadki o 3–5 obrotów i poluzuj obejmę rury sterowej. Nie wyciągaj śruby całkowicie. Wsuń śrubę po przeciwnej stronie główki. Wyreguluj ruchomy mostek. Wsuń poluzowaną część regulacyjną z powrotem do mostka do zazębienia się zapadki. Dokręć śrubę. Maksymalny moment dokręcenia można znaleźć na danym komponencie.

Mostki klasyczne



Regulacja **klasycznego mostka** wymaga przekręcenia trzpienia mostka o 2–3 obroty. W przypadku śrub imbusowych wprowadź klucz w główki śrub. Uderz w klucz gumowym młotkiem.



Nie ustawiaj mostka poza oznaczeniem na rurze. Ponownie ustaw kierownicę tak, aby nie była przekrzywiona podczas jazdy na wprost. Ponownie dokręć trzpień mostka. Maksymalny moment dokręcania można znaleźć na danym komponencie.

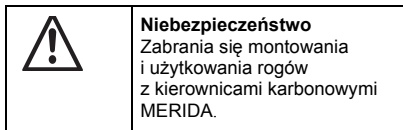
Klasyczne mostki regulowane

Wysokość **klasycznych mostków regulowanych MERIDA z bocznymi śrubami regulacyjnymi** można dostosować poprzez regulację pochylenia przedniej części mostka.

Odkręć śrubę boczną zapadki o ok. 3–5 obrotów do zwolnienia zębów. Nie odkręcaj jej całkowicie. Wprowadź śrubę po przeciwnej stronie główki i wyreguluj mostek. Ponownie wprowadź część regulacyjną do zatrzasknięcia zapadki. Maksymalny moment dokręcenia można znaleźć na danym komponencie.

Nachylenie **klasycznych mostków regulowanych ze śrubą regulacyjną na dole** można dostosować za pomocą mechanizmu dolnego. Procedura jest podobna, ale śruby nie można całkowicie wyjąć.

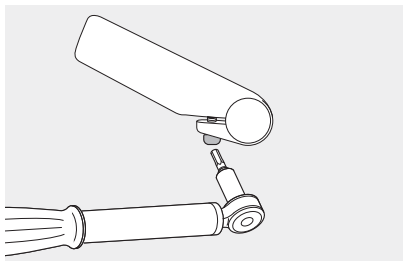
Rogi



Rogi zapewniają dodatkowe możliwości chwytu. Przed montażem rogów upewnij się, że dana kierownica jest z nimi kompatybilna.

Obszary zaciskowe muszą być wolne od zadziorów.

Odkręć śruby dźwigni hamulcowych i manetek, po czym przesuń chwyt do wewnątrz po szerokości kierownicy do uzyskania odpowiedniej powierzchni przylegania. Zabrania się stosowania płynów i smarów do luzowania chwytów. W razie potrzeby użyj powietrza pod ciśnieniem.



Dokręć śruby na dole rogów o 1-2 obroty.

Umieść rogi na końcach kierownicy i wyreguluj je. Obie strony należy ustawić pod tym samym kątem.

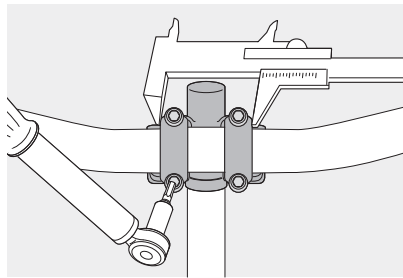
Dokręcaj śruby co 0,5 Nm. Maksymalny moment dokręcenia można znaleźć na danym komponencie.

7. Obejma na kierownicę

Obejma na kierownicę umożliwia regulację kąta mostka bez demontażu pozostałego wyposażenia kierownicy.

Wyłącznie komponenty o średnicy 25,4 mm mogą być łączone z obejmą na kierownicę o średnicy 25,4 mm. Mostek nie może być szerszy niż 50 mm.

Wyjmij kierownicę z mostka – „5. Montaż kierownicy” na stronie 2 i zamontuj obejmę na kierownicę tak, aby była umieszczona centralnie w odniesieniu do obejmy mostka. Dokręć cztery śruby tak, by nadal możliwe było obracanie kierownicę.



Przyłóż ramiona zaciskowe możliwie najbliżej mostka. Ramiona zaciskowe można rozsunąć na maksymalnie 55 mm.

Po ustawieniu kąta zabezpiecz ramiona zaciskowe śrubami mocującymi. Maksymalny moment dokręcenia można znaleźć na danym komponencie.

Kierownica musi znajdować się pośrodku obu ramion zaciskowych. Dźwignie hamulcowe i manetki muszą być łatwo dostępne.

Dokręć śruby obejmy na kierownicę, aż górna i dolna szczelina obejmą będą miały tę samą szerokość. Dokręcaj śruby na przemian do dolnego zalecanego limitu momentu dokręcania. Maksymalny moment dokręcenia można znaleźć na danym komponencie.

8. Regulacja nachylenia chwytów kierownicy i dźwigni hamulcowych

Ustaw kierownicę tak, by nadgarstki były rozluźnione i niezbyt mocno skrzyżowane na zewnątrz.

Regulacja dźwigni hamulcowych to zadanie dla specjalisty.

Regulacja pozycji kierownicy poprzez przekręcenie kierownicy

Odkręć śrubę imbusową mostka o 1–2 obroty. Obróć kierownicę w odpowiednią pozycję. Mostek musi być zamontowany na środku kierownicy. Ponownie dokręć śruby do zalecanego wartości momentu dokręcania.

Aby wyregulować dźwignie hamulcowe i manetki, odkręć śrubę imbusową na mocowaniu chwytów. Obróć chwyt na kierownicy. Usiądź na siedelku i umieść palec na dźwigni hamulcowej. Dłoń musi tworzyć linię prostą z dolną częścią ramienia. Ponownie dokręć śruby do zalecanego wartości momentu dokręcenia.

9. Chwyty i owijka kierownicy

Montaż chwytów

Chwyty i owijkę kierownicy należy utrzymywać w dobrym stanie i wolne od smaru lub tym podobnych.

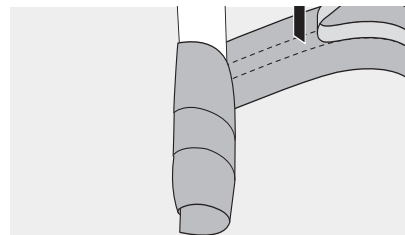
Klasyczne chwytory są zwykle nakładane na kierownicę bez oleju i smaru. Najprostszym sposobem na montaż chwytów jest sprężone powietrze.

Chwyty mocowane na śruby są nakładane i zabezpieczane na kierownicy śrubami. Maksymalny moment dokręcania można znaleźć na danym komponencie.

Chwyty z otwartymi końcami należy zaślepić dołączonymi zaślepkami kierownicy.

Nawijanie owijki kierownicy

Kierownica musi być wolna od brudu i oleju.



Zacznij od otwartego końca kierownicy. Początek owijki powinien zwiisać o długość jednego obrotu. Nawijaj owijkę ukośnie w górę, tak aby jedna trzecia owijki zachodziła na część już nawiniętą. Podczas tego procesu trzymaj owijkę naprężoną i usuwaj papierowy podkład z samoprzylepnej strony.

Umieść pojedynczy kawałek owijki na dźwigni hamulcowej, tak aby kierownica była całkowicie zakryta. Kontynuuj nawijanie owijki równomiernie aż do poszerzonej części kierownicy. Aby uzyskać proste wykończenie, przetnij owijkę po przekątnej za pomocą nożyczek. Zabezpiecz owijkę dołączonym paskiem samoprzylepnym. Włóż zwisającą część owijki kierownicy do otwartego końca kierownicy i zabezpiecz ją zaślepką kierownicy.

10. Czyszczenie i pielęgnacja



Uwaga

Podczas czyszczenia zwróć uwagę na jakiegokolwiek uszkodzenia materiałów.

Regularnie czyść komponenty wodą i miękką szmatką. Do uporczywych zabrudzeń używaj płynu do naczyń z ciepłą wodą. Zabrania się stosowania ostrych środków czyszczących, takich jak rozpuszczalniki.

Po wyschnięciu komponentów co najmniej dwa razy do roku nakładaj na metalowe powierzchnie i karbon twardy wosk. Po wyschnięciu wosku wypoleruj komponenty.

11. Konserwacja

Sprawdź dokręcenie wszystkich śrub po pierwszych 100–300 km, a następnie sprawdzaj je co 2000 km.

12. Gwarancja

Ustawowe prawa gwarancyjne obowiązują w ciągu pierwszych dwóch lat. Niniejsze zasady mają zastosowanie wyłącznie w państwach, które ratyfikowały odpowiednią unijną ustawę. Owijka kierownicy i chwytory podlegają naturalnemu zużyciu w zależności od stosowania i warunków zewnętrznych.

Na wszystkie komponenty MERIDA, za wyjątkiem chwytów i owijek kierownicy, udzielamy również

gwarancji producenta (dla pierwszego nabywcy od daty zakupu) na 5 lat na materiały i wykonanie.

W przypadku wystąpienia jakiegokolwiek uszkodzenia, prosimy skontaktować się z przedstawicielem MERIDA. W przypadku gdy reklamowany produkt nie ma dostępnego odpowiedniego zamiennika wyższej jakości, firma MERIDA INDUSTRY CO., LTD. zastrzega sobie prawo do dostarczenia aktualnego odpowiednika w dostępnym kolorze.

W przypadku roszczenia gwarancyjnego koszty montażu i/lub przetworzenia oraz wszelkie akcesoria nie są zwracane.

Gwarancja producenta jest ważna tylko dla pierwszego nabywcy po okazaniu dowodu zakupu z datą, adresem sprzedawcy i nazwą modelu.

Warunkiem wstępnym gwarancji jest stosowanie zgodne z przeznaczeniem. Gwarancja nie obejmuje kosztów robocizny i transportu ani żadnych dalszych kosztów spowodowanych uszkodzeniami.

Gwarancją objęte jest stosowanie podczas wyścigów szosowych, triathlonów oraz sekcji MTB wyścigów Cross-Country.

Inne widoczne uszkodzenia będące wynikiem skoków lub innych rodzajów przeciążeń nie są objęte gwarancją. Gwarancja nie obejmuje uszkodzeń będących wynikiem zużycia, zaniedbań, upadków, przeciążeń spowodowanych nadmiernym obciążaniem, niewłaściwego montażu lub pielęgnacji i modyfikacji komponentów.

W celu zapewnienia długiego okresu eksploatacji i trwałości komponentów należy starannie przestrzegać instrukcji montażu producenta i zalecanej częstotliwości konserwacji. Nieprzestrzeganie instrukcji montażu i częstotliwości przeglądów powoduje utratę gwarancji.

Chwyty i owijka kierownicy zużywają się podczas użytkowania. Regularne czyszczenie i pielęgnacja spowalniają zużycie.

13. Specyfikacje techniczne



Uwaga

W razie wątpliwości zawsze stosuj się do wartości podanych na danym komponencie.

Kierownica

Średnica obejmory
MTB, Cruiser, Traveller: 25,4 mm
rower szosowy: 26,0 mm
Powiększona średnica w rowerach szosowych i MTB: 31,8 mm
Maks. moment dokręcania obejmory na kierownicy:
Obejma na 2 śruby: 8 Nm
Obejma na 4 śruby: 6 Nm

Rogi

Średnica obejmory: 22,2 mm
Moment dokręcania: 6–8 Nm

Mostek Aheadset®

Średnice obejmory na kierownicy:
MTB, Cruiser, Traveller: 25,4 mm
rower szosowy: 26,0 mm
Powiększona średnica w rowerach szosowych i MTB: 31,8 mm
Średnice obejmory rury sterowej: 28,58 ± 0,05 mm
Moment dokręcania:
Obejma rury sterowej: 5–7 Nm
Obejma na kierownicy:
Obejma na 2 śruby: 6–8 Nm
Obejma na 4 śruby: 5–6 Nm

Mostek klasyczny

Średnice obejmory na kierownicy: 25,4 mm
rura sterowa: 25,4 mm
Średnica wewnętrzna: 25,4 mm
Moment dokręcania obejmory na kierownicy:
Na 2 śruby: 15 Nm
Obejma rury sterowej: 20–22 Nm
Śruba mocująca klasyczne mostki regulowane: 10 Nm

Obejma na kierownicy

Średnice obejmory na kierownicy: 25,4 mm
Średnice obejmory mostka: 25,4 mm
Obejma na kierownicy: 8–10 Nm
Obejma mostka: 8–10 Nm

Tuleje redukcyjne

Średnica obejmory na kierownicy: od 31,8 mm do 26,0 mm
od 31,8 mm do 25,4 mm
Średnica rury: od 28,6 mm do 25,4 mm (od 1 1/8" do 1")

Podkładka

Na 1 1/8"
Dostępne wysokości: 2, 3, 5, 10 i 15 mm

Chwyty kierownicy, model nakręcany

Dokręcanie: 2–3 Nm

W razie jakiegokolwiek pytań prosimy o kontakt:

MERIDA INDUSTRY CO., LTD.

P.O. Box 56

Yuanlin Taiwan R.O.C.

Phone: +886-4-8526171

Fax: +886-4-8527881

www.merida-bikes.com

Edycja 5., luty 2017

© Bez uprzedniej pisemnej zgody zabrania się przedrukowywania, tłumaczenia, powielania oraz wykorzystywania w jakiegokolwiek inny sposób, np. w mediach elektronicznych, jakiegokolwiek części niniejszego dokumentu.

Grafiki, tekst i projekt

2W Technische Informations GmbH & Co.KG
www.2wgmbh.de