



DAART MOOR

INSTRUKCJA ROWERU TYPU HARDTAIL
FREERIDE - ENDURO - TRAIL - FUNBIKE - DIRT

SPIS TREŚCI



1. Wstęp: ważne informacje i ostrzeżenia
2. Ogólne informacje dotyczące jazdy
3. „Szttywniaki” Dartmoora
4. Geometria
5. Części serwisowe
6. Ustawienia zawieszenia
7. Montaż tylnego koła
8. Informacje ogólne
9. Moment dokręcania
10. Zewnętrzne i wewnętrzne prowadzenie przewodów
11. Konserwacja i okresowe kontrole bezpieczeństwa
12. Wykaz komponentów

1. WSTĘP - WAŻNE INFORMACJE I OSTRZEŻENIA

UWAGA: Należy uważnie przeczytać niniejszą instrukcję, która zawiera ważne informacje dotyczące bezpieczeństwa użytkownika roweru.

OSTRZEŻENIE: Ekstremalna jazda na rowerze jest niebezpiecznym sportem i wymaga bardzo dobrych umiejętności. Angażując się w tego typu aktywność, użytkownik akceptuje ryzyko obrażeń, a nawet śmierci. Nawet najlepszy rower nie pomoże idealnie wylądować, jeśli rowerzysta nie posiada wystarczających umiejętności, a najlepszy sprzęt ochronny nie zagwarantuje pełnego bezpieczeństwa. Należy pamiętać, że przy tego rodzaju jeździe można ufać tylko swoim umiejętnościom i trzeba zaakceptować nieodłączne ryzyko kontuzji. Podczas jazdy można osiągać znaczne prędkości i dlatego użytkownik staje w obliczu poważnego ryzyka oraz zagrożeń. Należy dokładnie sprawdzić rower i osprzęt oraz upewnić się, że rower jest w idealnym stanie technicznym przed każdą jazdą. Jeżeli to możliwe, zaleca się skonsultowanie się z obsługą bike-parku, doświadczonymi rowerzystami lub organizatorami zawodów w sprawie warunków i wskazanego wyposażenia odpowiedniego dla danego miejsca jazdy. Noszenie sprzętu ochronnego jest koniecznością, w tym certyfikowanego kasku typu full-face, pełnych rękawiczek, zbroi, dobrze widocznej odzieży, która nie jest na tyle luźna, aby można ją było zaplątać w napęd roweru lub obiekty wystające z boku drogi/ścieżki. Dobrze dopasowane buty zapewnią dostateczną przyczepność do pedałów i komfort jazdy. Należy upewnić się, że sznurówki butów nie mają możliwości dostania się do ruchomych części roweru oraz absolutnie nigdy nie jeździć boso lub w sandałach. Zaleca się używanie okularów ochronnych, aby ochronić oczy przed brudem, kurzem i insektami.

Niektóre procedury serwisowe wymagają specjalistycznych narzędzi i bardzo dobrych umiejętności. Dlatego, aby zminimalizować ryzyko wypadków, prace konserwacyjne roweru oraz wymiany elementów powinny być wykonywane przez uprawniony warsztat rowerowy.

Brak konserwacji, kontroli i właściwej regulacji układu zawieszenia może spowodować nieprawidłowe działanie zawieszenia, w wyniku czego użytkownik może stracić kontrolę nad rowerem, co w konsekwencji może spowodować upadek. Wprowadzenie zmian w regulacji zawieszenia może zmienić właściwości jezdne i charakterystykę hamowania roweru. Zmiana regulacji zawieszenia nie jest zalecana chyba, że użytkownik dokładnie zna układ zawieszenia, instrukcję i zalecenia producenta. Należy zawsze sprawdzać zmiany właściwości jezdnych i charakterystyki hamowania roweru po skorygowaniu ustawień zawieszenia, wykonując jazdę próbną w bezpiecznym miejscu. Podobnie jak w przypadku wszystkich elementów mechanicznych, rama pod wpływem dużych obciążeń podlega zużyciu. Materiały i komponenty mogą reagować na zużycie lub zmęczenie naprężeniowe na różne sposoby. Jeśli żywotność konstrukcyjna elementu została przekroczona, to element może niespodziewanie zawieść, powodując obrażenia u rowerzysty. Każda forma pęknięcia, zadrapania lub zmiany koloru w obszarach silnie obciążonych wskazuje, że żywotność elementu została osiągnięta i należy go wymienić.

WAŻNE: Niniejsza instrukcja nie stanowi kompleksowej instrukcji użytkownika, serwisu, naprawy lub konserwacji. Zaleca się kontakt ze sprzedawcą, aby uzyskać wyczerpującą poradę. Sprzedawca może również odesłać użytkownika na szkolenie, do serwisu lub odwołać się do instrukcji dotyczącej korzystania z roweru, serwisu, napraw lub konserwacji.

2. OGÓLNE INFORMACJE DOTYCZĄCE JAZDY

Należy pamiętać, że jazda na rowerze może być niebezpieczna. Przez cały czas powinno się zachować ostrożność, obserwować innych użytkowników drogi i przede wszystkim dbać o dobrą widoczność na drodze używając świateł i odzieży odblaskowej, w szczególności w warunkach słabego oświetlenia.

Używanie kasku podczas jazdy na rowerze jest koniecznością i może pomóc w zapobieżeniu uszkodzeniu głowy / uratować życie. Przed każdą jazdą zaleca się wykonanie kontroli stanu technicznego roweru (szczegółowe informacje można znaleźć w dalszej części instrukcji). Jeżeli użytkownik zauważy problemy techniczne lub ma wątpliwości co do prawidłowego działania któregoś z elementów roweru nie powinien jeździć na rowerze. Rower należy utrzymywać w czystości i w dobrym stanie technicznym. Zaleca się zaopatrzenie się w odpowiedni sprzęt oraz zabieranie ze sobą pompki, zapasowej dętki, zestawu łatek oraz podstawowego zestawu narzędzi, które mogą być niezbędne w przypadku przebitej opony lub innej usterki mechanicznej. W razie pytań czy wątpliwości należy skontaktować się ze sprzedawcą i zapytać o radę.

Jeśli rower jest wyposażony w przerzutki, użytkownik może wybrać kombinację biegów, która jest najbardziej wygodna do panujących warunków jazdy. Przerzutki pozwalają utrzymać stałą prędkość jazdy, a używanie niższych biegów (L) do wjeżdżania pod górę i wyższych biegów (H) do zjeżdżania z góry ułatwia jazdę. Podczas zmiany biegów zaleca się zmniejszanie nacisku na pedały. W razie pytań czy wątpliwości należy skontaktować się ze sprzedawcą i zapytać o radę.

Należy zwrócić uwagę na hamulce - mogą być mocne, ale jeśli zostaną użyte zbyt agresywnie, mogą spowodować wypadek. Powinno się poświęcić trochę czasu na to, aby lepiej wyczuć hamulce, najlepiej na bocznej drodze lub na pustym parkingu przed pierwszą jazdą. Zaleca się unikanie zbyt szybkiej jazdy, szczególnie z górki, łatwo wtedy stracić kontrolę nad rowerem i zderzyć się z przeszkodą.

Jeśli rower jest wyposażony w amortyzator/-y, zwiększona prędkość, którą może rozwinąć rowerzysta, również zwiększy ryzyko obrażeń. Przykładowo, przedni amortyzator roweru może zanurkować podczas gwałtownego hamowania, jeżeli użytkownik nie jest na to przygotowany może łatwo stracić kontrolę i upaść. Poleca się dowiedzieć, jak bezpiecznie korzystać z systemu zawieszenia. Dzięki zawieszeniu koła mają lepszą przyczepność w terenie, co poprawia kontrolę i komfort jazdy. Większy skok zawieszenia może być okazją do szybszej jazdy. Należy jednak uważać, aby nie przecenić własnych umiejętności względem większych możliwości jakie daje rower wyposażony w amortyzator/-y. Doskonalenie umiejętności wymaga czasu oraz praktyki.

Zaleca się używanie zapiek/zabezpieczeń do roweru w celu ochrony przed kradzieżą i nie pozostawianie roweru niezabezpieczonego bez opieki. Nawet jeżeli użytkownik planuje być z dala od niego tylko na kilka minut.

3. "SZTYWNIAKI" DARTMOORA – ROWERY: FREERIDE, ENDURO, TRAIL I FUNBIKE

FREERIDE



HORNET PRO

ENDURO



HORNET

FUNBIKE



HORNET 26



STREETFIGHTER

TRAIL



PRIMAL



SPARROW MULLET

Niezawodne i funkcjonalne rozwiązania mogą być proste. W oparciu o opinie wynikające z doświadczeń rowerzystów, Dartmoor udoskonala pomysły i wprowadza rozwiązania, które sprawiają, że każda minuta na szlakach jest pełna zabawy.

Rower to prosty sprzęt o ogromnym potencjale, dlatego tworząc ramę dysponującą skokiem od 100 do 160 mm, Dartmoor postawił na prostotę i funkcjonalność. Bez wątplenia Enduro jest formą sportu, która wymaga maksymalnej wszechstronności od roweru - długie podjazdy, zjazdy w najtrudniejszych warunkach, skoki i dropy - to standardowe wyzwania, z którymi sprzęt musi się zmierzyć.

DIRT/PUMPTRACK



TWO6PLAYER PRO PIKE

TWO6PLAYER
PRO BOMBER

TWO6PLAYER EVO



TWO6PLAYER PUMP



GAMER 26



GAMER INTRO 26



GAMER PUMP 24

PRZEZNACZENIE ROWERU W ZALEŻNOŚCI OD STYLU JAZDY:

	Freeride	Enduro	Trail	Funbike	Dirt/Pumptrack
Hornet Pro	■	■			
Hornet	■	■			
Primal Pro 29		■	■		
Primal Pro 27.5		■	■		
Primal Evo 29		■	■		
Primal Evo 27.5			■		
Primal Intro 29			■		
Primal Intro 27.5			■		
Sparrow Mullet			■		
Sparrow Intro Mullet			■		
Hornet 26			■	■	
Streetfighter				■	
Two6Player Pro Pike					■
Two6Player Pro Bomber					■
Two6Player Evo					■
Two6Player Pump					■
Gamer26					■
Gamer Intro 26					■
Gamer Pump 24					■
Gamer Intro 24					■

FREERIDE

Rowery typu Freeride to rowery downhillowe dopasowane do potrzeb zwykłych ludzi. Skok amortyzatora minimum 170 mm, mocna i solidna rama, szeroka kierownica. Wszystko to w granicach możliwych do opanowania przez średnio-zaawansowanych rowerzystów. Podczas szybkiej jazdy niezbędne są szerokie opony.

ENDURO

Rowery typu enduro powstały z myślą o wielogodzinnych wypadach górskich w trudnym terenie, jazdy po górach, często nieprzetartych szlakach. Są to rowery zdecydowanie bardziej wszechstronne i umożliwiają również jazdę pod górkę, choć nie należy ona do najprzyjemniejszych. Skok amortyzacji jest mniejszy niż w rowerach downhill-owych. Najczęściej to rowery typu full-suspension ze skokiem amortyzacji na poziomie 160 mm, ale zdarzają się również rowery typu hardtail. Posiadają dość krótką sztywną ramę, regulowaną sztycę i hamulce hydrauliczne z dużymi tarczami. Czasami rowery enduro wyposażone są również w przednią przerezutkę.

Niektóre modele umożliwiają nawet szybką zmianę geometrii ramy, czyli dostosowanie roweru do podjazdu lub zjazdu. Waga ok. 12-16 kg. W enduro przydadzą się umiejętności sprawnego pokonywania nie tylko krętych ścieżek, szlaków pełnych nierówności, ostrych zjazdów i wymagających podjazdów. To od rowerzysty zależy jaką drogę wybierze, ponieważ w tej kwestii ma pełną dowolność. Dla rowerów enduro nie ma miejsc niedostępnych, a im bardziej różnorodnie, tym lepiej. Można poszaleć oraz nieco odbić się od ziemi.

Nie liczą się wyniki czy szybki czas przejechania, tylko dobra zabawa. To kwintesencja prawdziwego enduro. Rower powinien dawać swobodę, być niezawodny, a jego użytkownik powinien móc wykorzystywać pełnię jego możliwości. W enduro to rowerzysta wybiera sobie drogę.

TRAIL

Rowery trailowe to rowery, które umożliwiają wygodne podjazdy na długich górskich trasach, łącząc cechy enduro i cross country. Występują w wersji full-suspension lub hardtail. Skok amortyzacji na poziomie między 130 mm – 150 mm, który pozwoli bezproblemowo uporać się nierównościami i przeszkodami, jak na przykład strome podjazdy. Umożliwiają one bardziej agresywną jazdę niż cross country, ale są mniej dynamiczne.

W porównaniu do enduro są nieco lżejsze i pozwalają na przyjemniejszą jazdę pod górkę. Na zwrotność tych rowerów wpływa szeroka kierownica, regulowana sztyca oraz dociążenie przedniego koła przy zjeździe. Koła najczęściej mają wielkość 29 cali, aczkolwiek popularne są też wersje rowerów trailowych z kombinacją koła przedniego 29" i tylnego 27.5" (tzw. Mullet), jak również z obydwoma kołami o rozmiarze 27.5 cali. Użycie szerokich opon ułatwia pokonywanie przeszkód w terenie. Na bazie powstających bike parków wyodrębniła się grupa pasjonatów rowerów trailowych. Jeśli ktoś chciałby dla przyjemności wybrać się na wielogodzinny wypad po single-trackach i nie najtrudniejszych górskich ścieżkach, powinien postawić raczej na wygodny rower typu trail niż enduro.

FUNBIKE

Funbike to rower stworzony do dostarczania maksymalnej zabawy i radości z jazdy. Niegdyś nazywany dualem – prawdziwie wszechstronny rower, zaprojektowany z myślą o szerokim zakresie stylów jazdy.

Niezależnie od tego, czy masz ochotę na przejażdżkę po leśnych ścieżkach, ściganie się na trailach czy zajawkę do skakania na dirtach i pompowaniu na pumptrackach – funbike zapewnia stabilne i komfortowe prowadzenie, gdziekolwiek pojedziesz. Zdecydowanie umożliwi szybką naukę pierwszych sztuczek i bardziej zaawansowanych trików.

Zapewnia niesamowitą wszechstronność dzięki widelcom o skoku od 100 mm do 160 mm, oraz zwinność dzięki 26-calowym kołom! Potrzebujesz tylną przerzutkę? Bez obaw! To idealny wybór dla ridera, któremu w typowej dirtówce brakuje przerzutki, przedniego hamulca i odrobiny więcej skoku w widelcu. Każdy z naszych funbike'ów wyposażony jest w przerzutkę Microshift ze sprzęgłem o dużej rozpiętości przełożeń, która zapewnia komfortowe podjazdy i przemieszczanie się pomiędzy miejscówkami, a także dobranie odpowiedniego przełożenia podczas ewolucji wymagających kontroli prędkości. Z tego względu postawiliśmy na wytrzymałe hamulce hydrauliczne - niezawodne podczas jazdy w terenie i odpowiedniej kontroli trakcji.

DIRT/PUMPTRACK

Rowery typu DIRT to połączenie roweru górskiego oraz BMX. Służą głównie do wykonywania ewolucji, skoków na hopkach, pumptrackach / skateparkach oraz jazdy po przeszkodach miejskich, z wykorzystaniem murków, schodów itp.

Pozbawione tylnej amortyzacji ramy wykonane są z aluminium 6061-T

Niewielkie rozmiary, nisko opadająca górna rura oraz duży kąt główki ramy sprawiają, że taka geometria wpływa dobrze na prowadzenie roweru po płaskiej powierzchni i wykonywanie akrobacji w powietrzu.

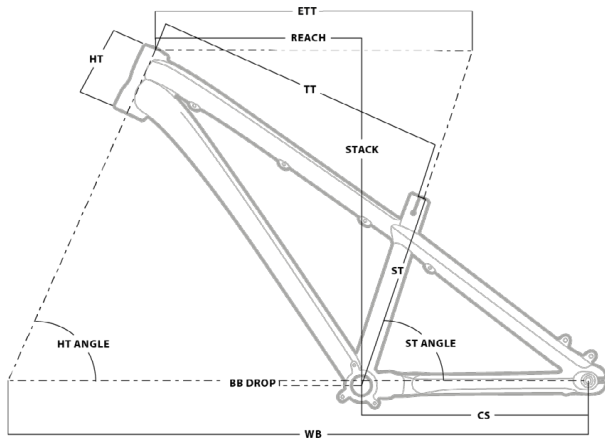
Napęd typu singlespeed. Koła to 26 cali (Two6Player Pro Bomber, Two6Player Evo, Two6player Pump, Gamer 26, Gamer Intro 26) oraz 24 cali (Gamer Pump 24, Gamer Intro 24). Opony to zazwyczaj 2.3 cala oraz 2.1 cala szerokości z dosyć łagodnym bieżnikiem.



4. GEOMETRIA

FREERIDE

ENDURO



HORNET PRO

>>> *Sprawdź*



HORNET

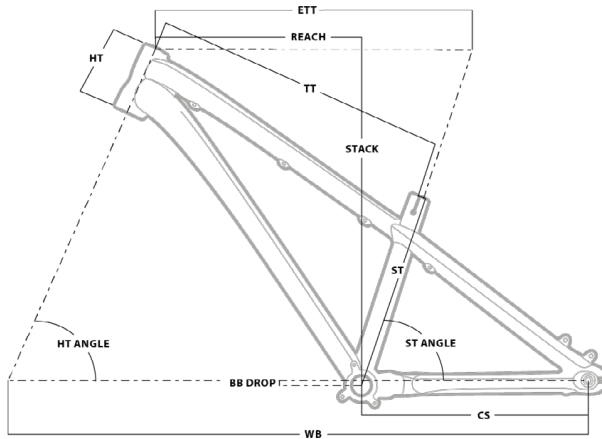
>>> *Sprawdź*

reach	odległość pomiędzy suportem a główką ramy w poziomie (środek - środek)
stack	odległość pomiędzy suportem a główką ramy w pionie (środek - góra)
ST	długość rury podsiodłowej (środek - góra)
TT	długość górnej rury (rzeczywista)
eTT	długość górnej rury (efektywna)
CS	długość dolnych rurek tylnego trójkąta
HT	długość główki
HT kąt	kąt główki ramy
eST kąt	kąt rury podsiodłowej (efektywny)
BB drop	położenie suportu w stosunku do linii bazy kół
WB	baza kół
przekrok	odległość w pionie od podłoża do góry TT (w potowie długości TT z zamontowanymi kotami)

Rozmiar	Medium	Large	XLarge
reach	430	460	480
stack	606	606	606
ST	410	440	455
eTT	616	645	665
CS	420	420	420
HT	110	110	110
HT kąt	64	64	64
eST kąt	73	73	73
BB drop	35	35	35
WB	1174	1204	1224
przekrok	756	756	756

Rozmiar	Small	Medium	Large	XLarge
reach	405	430	460	480
stack	625	625	625	625
ST	380	410	440	455
eTT	596	620	650	672
CS	425	425	425	425
HT	120	120	120	120
HT kąt	64	64	64	64
eST kąt	73	73	73	73
BB drop	35	35	35	35
WB	1158	1183	1213	1233
przekrok	805	805	805	805

TRAIL



PRIMAL PRO 29"

>>> Sprawdź

Rozmiar	Medium	Large	XLarge
reach	445	470	495
stack	652	652	652
ST	435	465	465
eTT	632	657	685
CS	432	432	432
HT	120	120	120
HT kąt	65	65	65
eST kąt	74	74	74
BB drop	62	62	62
WB	1194	1219	1248
przekrok	790	800	800

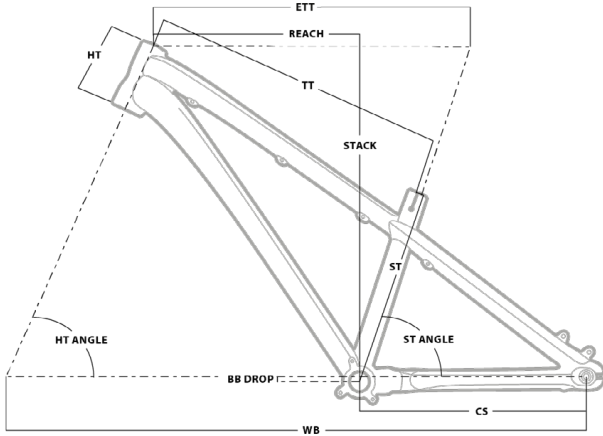


PRIMAL EVO 29"

>>> Sprawdź

Rozmiar	Small	Medium	Large	XLarge
reach	420	445	470	495
stack	652	652	652	652
ST	390	435	465	465
eTT	604	632	657	685
CS	432	432	432	432
HT	110	120	120	130
HT kąt	65	65	65	65
eST kąt	74	74	74	74
BB drop	62	62	62	62
WB	1165	1194	1219	1248
przekrok	790	790	800	800

reach	odległość pomiędzy suportem a główką ramy w poziomie (środek - środek)
stack	odległość pomiędzy suportem a główką ramy w pionie (środek - góra)
ST	długość rury podsiodłowej (środek - góra)
TT	długość górnej rury (rzeczywista)
eTT	długość górnej rury (efektywna)
CS	długość dolnych rurek tylnego trójkąta
HT	długość główki
HT kąt	kąt główki ramy
eST kąt	kąt rury podsiodłowej (efektywny)
BB drop	położenie suportu w stosunku do linii bazy kół
WB	baza kół
przekrok	odległość w pionie od podłoża do góry TT (w połowie długości TT z zamontowanymi kołami)



PRIMAL INTRO 29"

>>> *Sprawdź*



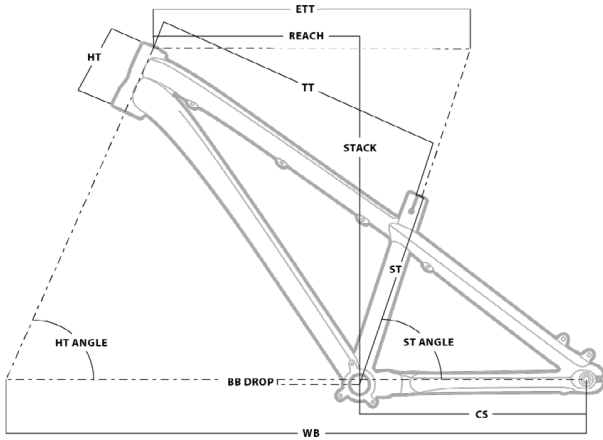
PRIMAL PRO 27.5"

>>> *Sprawdź*

- reach odległość pomiędzy suportem a główką ramy w poziomie (środek - środek)
- stack odległość pomiędzy suportem a główką ramy w pionie (środek - góra)
- ST długość rury podsiodłowej (środek - góra)
- TT długość górnej rury (rzeczywista)
- eTT długość górnej rury (efektywna)
- CS długość dolnych rurek tylnego trójkąta
- HT długość główki
- HT kąt kąt główki ramy
- eST kąt kąt rury podsiodłowej (efektywny)
- BB drop położenie suportu w stosunku do linii bazy kół
- WB baza kół
- przekrok odległość w pionie od podłoża do góry TT (w połowie długości TT z zamontowanymi kołami)

Rozmiar	Small	Medium	Large	XLarge
reach	420	445	470	495
stack	652	652	652	652
ST	390	435	465	465
eTT	604	632	657	685
CS	432	432	432	432
HT	110	120	120	130
HT kąt	65	65	65	65
eST kąt	74	74	74	74
BB drop	62	62	62	62
WB	1165	1194	1219	1248
przekrok	790	790	800	800

Rozmiar	Small	Medium	Large
reach	415	445	470
stack	622	622	622
ST	410	430	460
eTT	589	621	646
CS	418	418	418
HT	110	120	120
HT kąt	65	65	65
eST kąt	74	74	74
BB drop	47	47	47
WB	1134	1169	1194
przekrok	774	774	781



PRIMAL EVO 27.5"

>>> *Sprawdź*



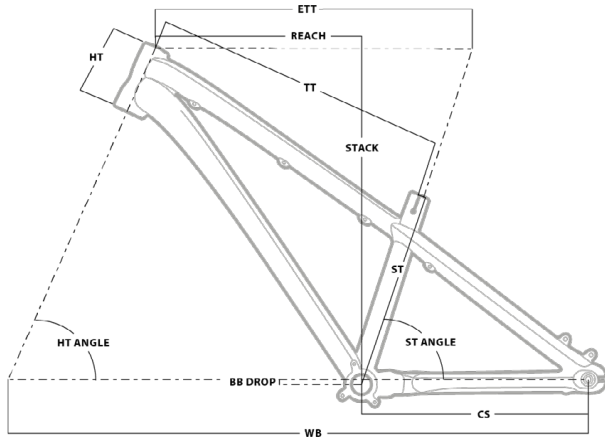
PRIMAL INTRO 27.5"

>>> *Sprawdź*

- reach odległość pomiędzy suportem a główką ramy w poziomie (środek - środek)
- stack odległość pomiędzy suportem a główką ramy w pionie (środek - góra)
- ST długość rury podsiodłowej (środek - góra)
- TT długość górnej rury (rzeczywista)
- eTT długość górnej rury (efektywna)
- CS długość dolnych rurek tylnego trójkąta
- HT długość główki
- HT kąt kąt główki ramy
- eST kąt kąt rury podsiodłowej (efektywny)
- BB drop położenie suportu w stosunku do linii bazy kół
- WB baza kół
- przekrok odległość w pionie od podłoża do góry TT (w połowie długości TT z zamontowanymi kołami)

Rozmiar	Small	Medium	Large	XLarge
reach	415	445	470	495
stack	622	622	622	622
ST	410	430	460	460
eTT	589	621	646	675
CS	418	418	418	418
HT	110	120	120	130
HT kąt	65	65	65	65
eST kąt	74	74	74	74
BB drop	47	47	47	47
WB	1134	1169	1194	1223
przekrok	774	774	781	781

Rozmiar	Small	Medium	Large	XLarge
reach	415	445	470	495
stack	622	622	622	622
ST	410	430	460	460
eTT	589	621	646	675
CS	418	418	418	418
HT	110	120	120	130
HT kąt	65	65	65	65
eST kąt	74	74	74	74
BB drop	47	47	47	47
WB	1134	1169	1194	1223
przekrok	774	774	781	781



reach	odległość pomiędzy suportem a główką ramy w poziomie (środek - środek)
stack	odległość pomiędzy suportem a główką ramy w pionie (środek - góra)
ST	długość rury podsiodłowej (środek - góra)
TT	długość górnej rury (rzeczywista)
eTT	długość górnej rury (efektywna)
CS	długość dolnych rurek tylnego trójkąta
HT	długość główki
HT kąt	kąt rury podsiodłowej (efektywny)
eST kąt	kąt rury podsiodłowej (efektywny)
BB drop	położenie suportu w stosunku do linii bazy kół
WB	baza kół
przekrok	odległość w pionie od podłoża do góry TT (w potowie długości TT z zamontowanymi kołami)

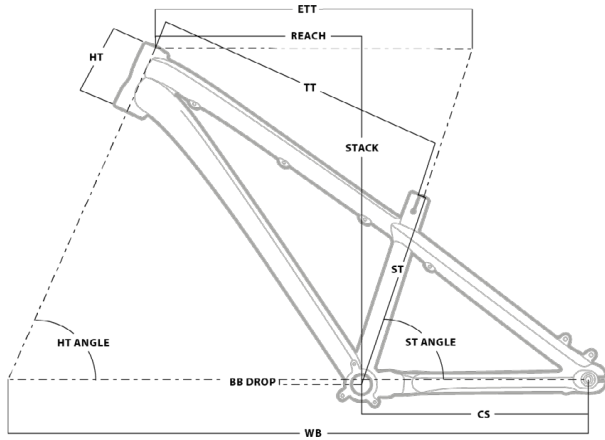
**SPARROW MULLET**>>> *Sprawdź*

Rozmiar	Medium	Large
reach	440	470
stack	630	630
ST	430	450
eTT	609	639
CS	427	427
HT	110	110
HT kąt	66	66
eST kąt	75	75
BB drop	66	66
WB	1172	1202
przekrok	782	793

**SPARROW INTRO MULLET**>>> *Sprawdź*

Rozmiar	Medium	Large
reach	440	470
stack	630	630
ST	430	450
eTT	609	639
CS	427	427
HT	110	110
HT kąt	66	66
eST kąt	75	75
BB drop	66	66
WB	1172	1202
przekrok	782	793

FUNBIKE



reach	odległość pomiędzy suportem a główką ramy w poziomie (środek - środek)
stack	odległość pomiędzy suportem a główką ramy w pionie (środek - góra)
ST	długość rury podsiodłowej (środek - góra)
TT	długość górnej rury (rzeczywista)
eTT	długość górnej rury (efektywna)
CS	długość dolnych rurek tylnego trójkąta
HT	długość główki
HT kąt	kąt główki ramy
eST kąt	kąt rury podsiodłowej (efektywny)
BB drop	położenie suportu w stosunku do linii bazy kół
WB	baza kół
przekrok	odległość w pionie od podłoża do góry TT (w połowie długości TT z zamontowanymi kołami)



HORNET 26"

>>> Sprawdź

Rozmiar	One Size
reach	420
stack	565
ST	330
eTT	603
CS	400
HT	100
HT kąt	68
eST kąt	70
BB drop	30
WB	1078

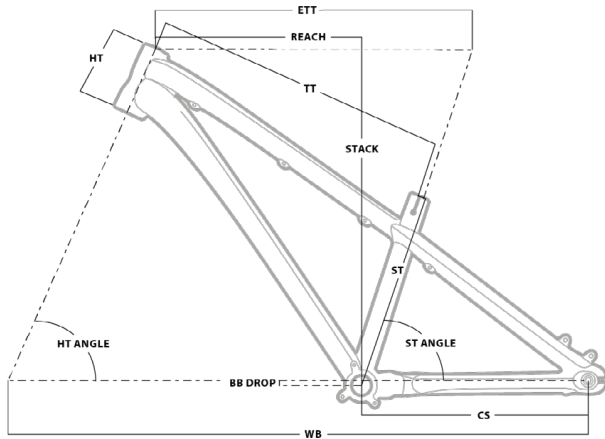


STREETFIGHTER

>>> Sprawdź

Rozmiar	One Size
reach	425
stack	560
ST	335
eTT	570
CS	395
HT	100
HT kąt	70
eST kąt	75
BB drop	25
WB	1061

DIRT/PUMPTRACK



TWO6PLAYER PRO PIKE

>>> Sprawdź

Rozmiar	Medium	Long
reach	410	470
stack	571	652
ST	337	465
TT	552	570
CS	385	385
HT	120	120
HT kąt	69	69
eST kąt	74	74
BB drop	25	25
WB	1052	1072

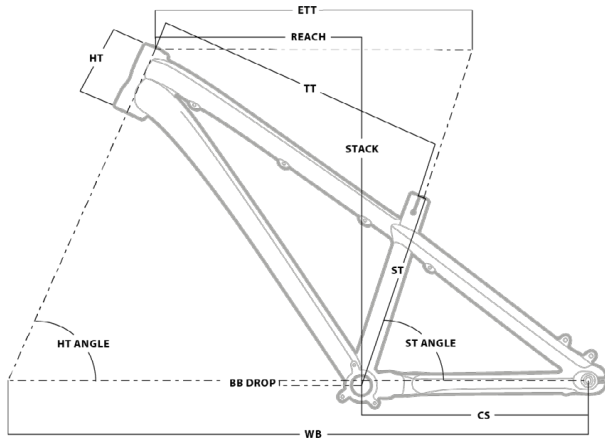


TWO6PLAYER PRO BOMBER

>>> Sprawdź

Rozmiar	Medium	Long
reach	410	430
stack	571	571
ST	337	337
TT	552	570
CS	385	385
HT	120	120
HT kąt	69	69
eST kąt	74	74
BB drop	25	25
WB	1052	1072

reach	odległość pomiędzy suportem a główką ramy w poziomie (środek - środek)
stack	odległość pomiędzy suportem a główką ramy w pionie (środek - góra)
ST	długość rury podsiodłowej (środek - góra)
TT	długość górnej rury (rzeczywista)
eTT	długość górnej rury (efektywna)
CS	długość dolnych rurek tylnego trójkąta
HT	długość główki
HT kąt	kąt główki ramy
eST kąt	kąt rury podsiodłowej (efektywny)
BB drop	położenie suportu w stosunku do linii bazy kół
WB	baza kół
przekrok	odległość w pionie od podłoża do góry TT (w połowie długości TT z zamontowanymi kołami)



reach	odległość pomiędzy suportem a główką ramy w poziomie (środek - środek)
stack	odległość pomiędzy suportem a główką ramy w pionie (środek - góra)
ST	długość rury podsiodłowej (środek - góra)
TT	długość górnej rury (rzeczywista)
eTT	długość górnej rury (efektywna)
CS	długość dolnych rurek tylnego trójkąta
HT	długość główki
HT kąt	kąt główki ramy
eST kąt	kąt rury podsiodłowej (efektywny)
BB drop	położenie suportu w stosunku do linii bazy kół
WB	baza kół
przekrok	odległość w pionie od podłoża do góry TT (w potowie długości TT z zamontowanymi kołami)



TWO6PLAYER EVO

>>> Sprawdź

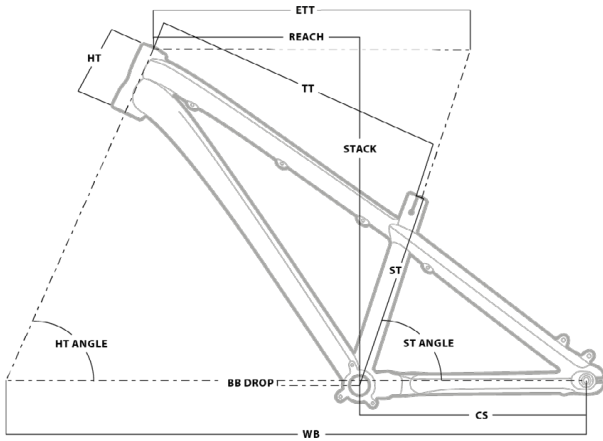
Rozmiar	Short	Long
reach	410	470
stack	571	652
ST	337	465
TT	552	570
CS	385	385
HT	120	120
HT kąt	69	69
eST kąt	74	74
BB drop	25	25
WB	1052	1072



TWO6PLAYER PUMP

>>> Sprawdź

Rozmiar	Short	Long
reach	410	470
stack	571	652
ST	337	465
TT	552	570
CS	385	385
HT	120	120
HT kąt	69	69
eST kąt	74	74
BB drop	25	25
WB	1052	1072



- reach odległość pomiędzy suportem a główką ramy w poziomie (środek - środek)
- stack odległość pomiędzy suportem a główką ramy w pionie (środek - góra)
- ST długość rury podsiodłowej (środek - góra)
- TT długość górnej rury (rzeczywista)
- eTT długość górnej rury (efektywna)
- CS długość dolnych rurek tylnego trójkąta
- HT długość główki
- HT kąt kąt główki ramy
- eST kąt kąt rury podsiodłowej (efektywny)
- BB drop położenie suportu w stosunku do linii bazy kół
- WB baza kół
- przekrok odległość w pionie od podłoża do góry TT (w połowie długości TT z zamontowanymi kołami)



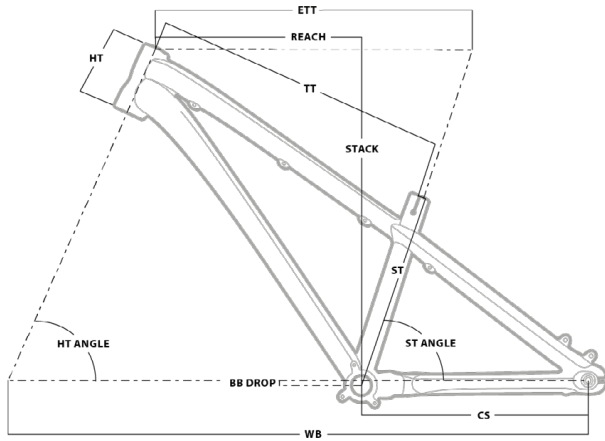
>>> Sprawdź

Rozmiar	One Size
reach	410
stack	580
ST	332
TT	575
CS	385
HT	110
HT kąt	69
eST kąt	74
BB drop	20
WB	1071



>>> Sprawdź

Rozmiar	One Size
reach	410
stack	580
ST	332
TT	575
CS	385
HT	110
HT kąt	69
eST kąt	74
BB drop	20
WB	1071



reach	odległość pomiędzy suportem a główką ramy w poziomie (środek - środek)
stack	odległość pomiędzy suportem a główką ramy w pionie (środek - góra)
ST	długość rury podsiodłowej (środek - góra)
TT	długość górnej rury (rzeczywista)
eTT	długość górnej rury (efektywna)
CS	długość dolnych rurek tylnego trójkąta
HT	długość główki
HT kąt	kąt główki ramy
eST kąt	kąt rury podsiodłowej (efektywny)
BB drop	położenie suportu w stosunku do linii bazy kół
WB	baza kół
przekrok	odległość w pionie od podłoża do góry TT (w połowie długości TT z zamontowanymi kołami)



GAMER PUMP 24"

>>> Sprawdź

Rozmiar	One Size
reach	365
stack	544
ST	325
TT	516
CS	370
HT	90
HT kąt	69
eST kąt	75
BB drop	3
WB	986



GAMER INTRO 24"

>>> Sprawdź

Rozmiar	One Size
reach	365
stack	544
ST	325
TT	516
CS	370
HT	90
HT kąt	69
eST kąt	75
BB drop	3
WB	986

DOBÓR ODPOWIEDNIEGO ROZMIARU RAMY DO WZROSTU UŻYTKOWNIKA:

FREERIDE

HORNET PRO

size [cm]	M	L	XL
165	■		
170	■		
175	■	■	
180		■	
185		■	■
190			■
195			■
200			■

PDF >>> [Otwórz dokument](#)

ENDURO

HORNET

size [cm]	S	M	L	XL
160	■			
165	■			
170	■	■		
175		■		
180		■	■	
185			■	
190			■	■
195				■
200				■

PDF >>> [Otwórz dokument](#)



TRAIL

PRIMAL PRO 29

size [cm] M L XL

160			
165			
170	■		
175			
180	■	■	
185			
190		■	■
195			
200			■

[PDF >>> Otwórz dokument](#)**PRIMAL EVO 29**

size [cm] S M L XL

160	■			
165				
170	■	■		
175				
180		■	■	
185				
190			■	■
195				
200				■

[PDF >>> Otwórz dokument](#)**PRIMAL INTRO 29**

size [cm] S M L XL

160	■			
165				
170	■	■		
175				
180		■	■	
185				
190			■	■
195				
200				■

[PDF >>> Otwórz dokument](#)**SPARROW MULLET**

size [cm] M L

160	■	
165		
170	■	
175		■
180		
185		■
190		
195		
200		

[PDF >>> Otwórz dokument](#)**PRIMAL PRO 27.5**

size [cm] S M L

160	■		
165			
170	■	■	
175			
180		■	■
185			
190			■
195			
200			

[PDF >>> Otwórz dokument](#)**PRIMAL EVO 27.5**

size [cm] S M L XL

160	■			
165				
170	■	■		
175				
180		■	■	
185				
190			■	■
195				
200				■

[PDF >>> Otwórz dokument](#)**PRIMAL INTRO 27.5**

size [cm] S M L XL

160	■			
165				
170	■	■		
175				
180		■	■	
185				
190			■	■
195				
200				■

[PDF >>> Otwórz dokument](#)**SPARROW INTRO MULLET**

size [cm] M L

160	■	
165		
170	■	
175		■
180		
185		■
190		
195		
200		

[PDF >>> Otwórz dokument](#)

FUNBIKE

HORNET 26"

size [cm] One size

160

165

170

175

180

185

190

195

200

PDF >>> [Otwórz dokument](#)

STREETFIGHTER

size [cm] One size

160

165

170

175

180

185

190

195

200



5. CZĘŚCI SERWISOWE

Hak tylnej przerzutki do modelu Hornet, Hornet26 i Hornet Pro:



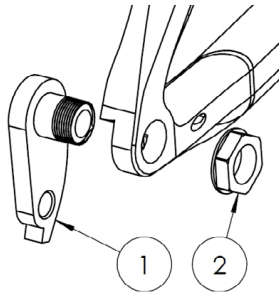
Hak do ramy: >>> *Sprawdź*

Film instruktażowy pokazujący w jaki sposób zamontować hak przerzutki do ramy:

YT >>> *Zobacz wideo*

Hak tylnej przerzutki:

1. Hak przerzutki - **1szt.**
2. Nakrętka haka przerzutki - **1szt**



Oś ramy M12x1.75 z dźwignią pod rozstaw piasty 142x12mm lub 148x12mm. W komplecie z ramą znajduje się oś bez dźwigni, opcja z dźwignią możliwa do zakupu oddzielnie.



Obecnie najczęściej stosowanym standardem rozmiaru piast jest (technologia) Boost - 148x12 mm; w przypadku piasty tylnej i 110x15 mm w przypadku piasty przedniej. Jest to rozwiązanie, w którym dzięki szerszemu rozstawowi zwiększa się sztywność koła, zwrotność oraz dynamika roweru.

Inne, nieco starsze standardy rozmiaru piast to 135x10 mm w przypadku piasty tylnej, a także 100x15 mm, 110x15 mm, 110x20 mm, i 100x9 mm w przypadku piasty przedniej.

Sparrow:
rozstaw piasty tylnej 135x10mm.



Streetfighter:
rozstaw piasty tylnej 135x10 mm.



Hornet Pro, Hornet, Primal Pro 29, Primal Evo 29, Primal Intro 29, Primal Pro 27.5, Primal Evo 27.5, Primal Intro 27.5, Hornet 26:
rozstaw piasty tylnej 148x12 mm

Haki przerzutki do ram typu singlespeed z poziomym hakiem:

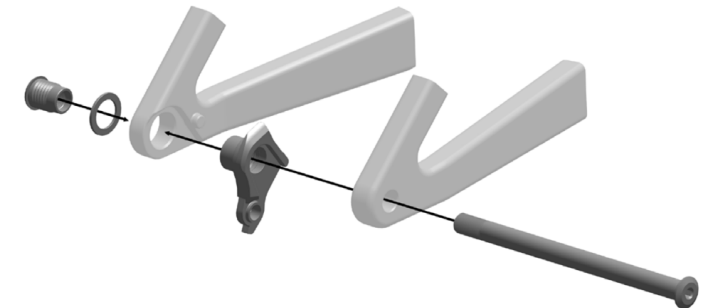


Two6Player Pro, Two6Player Pump, Two6Player, Gamer 26, Gamer 24:
rozstaw piasty tylnej: 135x10 mm.

Primal 27.5 and Primal 29 (2022/2023):
hak przerzutki - kompatybilny ze SRAM UDH.



Montaż ośki/haka przerzutki:
- kompatybilne ze SRAM UDH.



6. USTAWIENIA ZAWIESZENIA

SAG – ugięcie wstępne

Ustawienia zawieszenia są kwestią osobistych upodobań. Niektórzy rowerzyści preferują miękkie ustawienie, inni twarde. W zależności od stylu jazdy, umiejętności oraz warunków panujących na trasie. Zawieszanie w rowerze typu trail/enduro działa prawidłowo z około 20%-30% ugięciem wstępnym. Dla amortyzatora przedniego należy założyć wartość 20-25%. Przed rozpoczęciem pracy należy ustawić tłumienie powrotu w pozycji całkowicie otwartej.

Aby zmierzyć SAG, należy postępować wg poniższej instrukcji/wskazań:

- Przesunąć O-ring na goleni, tak aby dotykał uszczelki widelca, to samo w przypadku amortyzatora tylnego.
- Stać na pedałach całym ciężarem ciała z pełnym wyposażeniem: zbroja ochronna, kask, ochraniacz karku, bidon lub bukłak itp. Ważne jest aby ekwipunek i ubranie odzwierciedlały realne warunki jazdy, tak aby dać jak najdokładniejsze wyniki. Stojąc na rowerze kilkakrotnie ugiąć zawieszenie, następnie dosunąć O-ring ponownie do uszczelki amortyzatorów. Najlepiej mieć kogoś do pomocy, jednak można sobie z tym poradzić samemu opierając się np. o ścianę budynku.
- Zejść ostrożnie z roweru i zmierzyć SAG przymiarem lub miarką nadrukowaną na goleni albo poprosić kogoś o odczytanie wartości z podziałki kiedy stoi się na rowerze w pozycji neutralnej (lekko ugięte nogi w kolanach i ręce w łokciach). Dopompować lub spuścić powietrze do uzyskania pożądanego ugięcia amortyzatora.
- Uzyskane ustawienie jest ustawieniem wyjściowym od którego powinno się zacząć. Dalsze korekty w zakresie dwa kliknięcia w tył lub w przód można dokonać na szlaku, w zależności od warunków.

Ustawienie tłumienia powrotu amortyzatora przedniego najlepiej wykonać w następujący sposób:

- Zacząć od odkręcenia tłumika do pozycji skrajnej tak jak to było w przypadku dampera. Stać obok roweru, wcisnąć amortyzator najmocniej jak to możliwe i puścić go

energicznie. Zaobserwować, czy przednie koło odrywa się od ziemi. Zwiększyć tłumienie o dwa kliknięcia używając regulatora na dole prawej nogi amortyzatora, kręcąc w stronę symbolu „żółwia” („+”; „slow”).

- Powtarzać ten proces tak długo aż do momentu kiedy koło przestanie odskakiwać od ziemi. Uzyskane w ten sposób ustawienie bazowe, można korygować na szlaku w zależności od warunków jazdy oraz indywidualnych preferencji.
- Na koniec wsiąść na rower i na prostej drodze energicznie uginając zawieszenie sprawdzić, czy przód i tył pracuje równomiernie. Wciskając zawieszenie w ten sposób powinno się ugiąć je w zakresie 80-90%, jeśli sprawia to trudność może się okazać, że amortyzator lub damper wymagają korekty w zakresie pojemności komory powietrznej. W tym celu należy skontaktować się z doświadczonym serwisem, który dopasuje wielkość komory przy pomocy tokenów.

COMPRESSION – SZYBKOŚĆ KOMPRESJI (UGIĘCIA)

Większość amortyzatorów powietrznych posiada regulację tłumienia szybkości kompresji realizowane jedynym pokrętkiem. Umożliwia ono płynną lub stopniową regulację aż do stanu zablokowania pracy amortyzatora. Regulację tę wykorzystuje się najczęściej w trakcie jazdy, dostosowując pracę amortyzatora do rodzaju trasy. Pozycji całkowicie otwartej najczęściej używa się w trakcie zjazdów w nierównym terenie kiedy zależy nam na jak najlepszej trójki. Zwolnienie szybkości kompresji do mniej więcej połowy zakresu, wykorzystuje się w normalnej jeździe na odcinkach płaskich oraz w przypadku jazdy po trasach typu flow aby zawieszenie nie pochłaniało prędkości użytkownika w trakcie jazdy po muldach. To ustawienie jest najczęściej wykorzystywane i najbardziej uniwersalne, również dla osób które lubią skakać na rowerze.

Podczas najeżdżania na wybicie amortyzator pochłania energię, dlatego niektórzy rowerzyści preferują zwiększenie tłumienia kompresji. Ustawienie skrajne jest najrzadziej wykorzystywane, najczęściej w przypadku pokonywania stromych podjazdów.

Bardziej zaawansowane konstrukcje amortyzatorów, posiadają tłumik z dwoma regulatorami, szybkiej i wolnej kompresji. Tłumienie wolnej kompresji oddziałuje na pierwszą połowę skoku am-

ortyzatora, głównie podczas hamowania, pokonywania stromych zjazdów, jazdy w bandach lub po muldach.

Jego zwiększenie poprawia efektywność pedałowania, zapobiega „bujanii” oraz ogranicza zapadanie się zawieszenia podczas pokonania wyżej wymienionych elementów. Podobnie jak przypadku kiedy dysponuje się tylko jednym pokrętkiem zmiany kompresji. Dlatego regulacji dokonuje się w analogiczny sposób.

Tłumienie szybkiej kompresji, oddziałuje na drugą połowę skoku amortyzatora od połowy ugięcia aż do momentu dobiecia. Zazwyczaj mniej doświadczeni rowerzyści nie używają tej regulacji i pozostaje ona w pozycji otwartej. Rowerzyści którzy lubią bardziej agresywną jazdę wymuszając szybką pracę zawieszenia, po najechaniu gwałtownie na dużą przeszkodę poczują, że zawieszenie zbyt szybko nurkuje do końca skoku, mogą temu zjawisku przeciwdziałać zwiększając tłumienie szybkiej kompresji.



7. MONTAŻ TYLNEGO KOŁA

Aby prawidłowo zamontować tylne koło należy:

- włożyć koło w haki ramy (rama standardowa lub ze zintegrowanym napinaczem łańcucha)
- upewnić się, że koło jest wyrównane osiowo a tarcza hamulcowa jest prawidłowo osadzona w zacisku hamulca
- upewnić się, że łańcuch jest umieszczony na zębatce kasety
- umieścić nakrętki śruby po każdej stronie piasty - ale ich nie dokręcać
- przesunąć tylne koło do tyłu, upewniając się przy tym, że łańcuch jest odpowiednio naciągnięty
- dokręcić nakrętki śruby kluczem dynamometrycznym z momentem 20 Nm.

8. INFORMACJE OGÓLNE

WIDELEC

FREERIDE: Hornet Pro jest przeznaczony do współpracy z widełcami z pojedynczą koroną i skokiem 150 mm

ENDURO: Hornet jest przeznaczony do współpracy z widełcami z pojedynczą koroną i skokiem 150 mm.

TRAIL: PRIMAL PRO 29, PRIMAL EVO 29, PRIMAL INTRO 29, PRIMAL PRO 27.5, PRIMAL EVO 27.5, PRIMAL INTRO 27.5, SPARROW MULLET, SPARROW INTRO MULLET są zaprojektowane do pracy z widełcami z pojedynczą koroną o skoku 130 - 140mm. Używanie innego rodzaju widełców może spowodować uszkodzenie ramy, obrażenia użytkownika, a nawet śmierć.

FUNBIKES: to odpowiednio 130mm skoku dla Horneta 26 oraz 100mm skoku dla Streetfightera.

DIRT: to odpowiednio 80mm skoku dla Gamer Pump oraz 100mm skoku dla Gamer Intro 24, Gamer Intro 26, Gamer 26, Two6Player Pump, Two6Player Evo, Two6Player Pro Bomber.

STERY

Ramy wyposażone są w zwiężającą się główkę pod stery IS42/IS52 (dół: średnica wewnętrzna 52mm / góra: średnica wewnętrzna 42mm). Rama pasuje do widełców ze standardowymi rurami sterowymi 1-1/8" lub zwiężanymi rurami sterowymi 1,5 - 1-1/8". Co ważne, nie należy przecinać rury sterowej zbyt nisko. Proces montażu sterów w ramie powinien zostać wykonany przez wykwalifikowanego mechanika.

WKŁAD SUPORTU

Ramy zaprojektowane są do pracy z suportem BSA/ISO73 i akceptują konwencjonalne gwintowane zewnętrzne suporty takie jak SRAM GXP, SRAM DUB/GXP, Shimano BB73 lub FSA MegaExo. Przed instalacją należy upewnić się, że mufa suportu jest czysta, lekko nasmarowana oraz wolna od brudu i farby. Proces instalacji należy przeprowadzić zgodnie z instrukcjami producenta wkładu.

OPONY

FREERIDE I ENDURO: Hornet Pro oraz Hornet współpracuje z oponami o maksymalnych wymiarach 27, 5 x 2,8".

TRAIL: rowery współpracują z oponami o maksymalnych wymiarach 2,4" dla wersji 29" oraz 2,8" dla wersji 27,5". Należy zauważyć, że te liczby mają charakter poglądowy, ponieważ rozmiar i kształt opon może się różnić w zależności od producenta i szerokości felgi na której zostanie ona osadzona.

FUNBIKES: rowery współpracują z oponami o maksymalnych wymiarach 2,5" dla wersji 26".

DIRT: rowery współpracują z oponami o maksymalnych wymiarach 2,35" dla wersji 26" i 2.30" dla wersji 24".

W rowerach dirtowych w zależności od modelu zębątki 25/28/32T.

ROZMIARY ZĘBĄTKI

Ramy są zaprojektowane do współpracy z zębątkami 30/32T. Maksymalny rozmiar zębątki jest jedynie orientacyjny. Może się różnić w zależności od producenta, modelu, korb i zastosowanego wkładu suportu.

KOMPATYBILNOŚĆ HAMULCA

Mocowanie hamulca w ramach typu hardtail Freeride/Enduro/Trail/Funbike/dirt jest kompatybilne ze standardem Post Mount 160.

Maksymalny rozmiar tarczy hamulcowej w 29" i 27.5" wynosi 203 mm, a w Hornecie 26 i Streetfighterze 180 mm. Mocowanie hamulca w ramach 29" i 27,5" jest kompatybilne ze standardem IS, a maksymalny rozmiar tarczy hamulcowej w tych ramach to 180 mm.

Natomiast maksymalny rozmiar tarczy hamulcowej w rowerach dirtowych to 160mm.

SZTYCA I ZACISK SZTYCY

Ramy współpracują ze sztycami 30,9 mm. Dostępne jest wewnętrzne prowadzenie pancierza dla sztyc regulowanych. Nie należy wysuwać sztycy powyżej znaku minimalnego wysunięcia. Średnica zacisku na rurze podsiodłowej wynosi 34,9 mm.

	model	*calc. fork travel	reach (mm)	stack (mm)	ST (mm)	TT (mm)	eTT (mm)	CS (mm)	HT (mm)	HT kąt (°)	eST kąt (°)	BB drop	WB (mm)	przekrok (mm)	rozmiar kół (")	maks. rozmiar opon (")	maks. rozmiar zębaki	**zalecany skok widełca (mm)	rozmiar piasty	typ sterów (S.H.I.S)	typ suportu (mm)	śred. sztycy (mm)	śred. objęmy podsiódł. (mm)	mocowanie hamulca	maks. rozmiar tarczy hamul. (mm)	
HORNET PRO																										
	MEDIUM	160	430	606	410	-	616	420	110	64	73	35	1174	756	27.5/Mullet	27.5x2.8	36T	140-180	148x12	IS42/IS60	BSA/Euro73	30.9	34.9	PM 160mm	203	
	LARGE	160	460	606	440	-	645	420	110	64	73	35	1204	756	27.5/Mullet	27.5x2.8	36T	140-180	148x12	IS42/IS60	BSA/Euro73	30.9	34.9	PM 160mm	203	
	XLARGE	160	480	606	455	-	665	420	110	64	73	35	1224	756	27.5/Mullet	27.5x2.8	36T	140-180	148x12	IS42/IS60	BSA/Euro73	30.9	34.9	PM 160mm	203	
HORNET																										
	SMALL	160	405	625	380	-	596	425	120	64	73	35	1158	805	27.5/Mullet	27.5x2.8	36T	140-180	148x12	IS42/IS52	BSA/Euro73	30.9	34.9	PM 160mm	203	
	MEDIUM	160	430	625	410	-	620	425	120	64	73	35	1183	805	27.5/Mullet	27.5x2.8	36T	140-180	148x12	IS42/IS52	BSA/Euro73	30.9	34.9	PM 160mm	203	
	LARGE	160	460	625	440	-	650	425	120	64	73	35	1213	805	27.5/Mullet	27.5x2.8	36T	140-180	148x12	IS42/IS52	BSA/Euro73	30.9	34.9	PM 160mm	203	
	XLARGE	160	480	625	455	-	672	425	120	64	73	35	1233	805	27.5/Mullet	27.5x2.8	36T	140-180	148x12	IS42/IS52	BSA/Euro73	30.9	34.9	PM 160mm	203	
HORNET JR																										
	ONE SIZE	100	360	527	305	-	521	390	90	68	73	30	993	700	24	24x2.5	34T	100-140	135x10	IS42/IS52	BSA/Euro73	30.9	34.9	IS	160	
HORNET 26																										
	ONE SIZE	140	420	565	330	-	603	400	100	68	70	30	1078	-	26	26x2.4	34T	100-160	148x12	IS42/IS52	BSA/Euro73	30.9	34.9	IS	180	
PRIMAL 29																										
	SMALL	140	420	652	390	-	604	432	110	65	74	62	1165	790	29	29x2.4	34T	130-160	148x12	IS42/IS52	BSA/Euro73	30.9	34.9	PM 180mm	180	
	MEDIUM	140	445	652	435	-	632	432	120	65	74	62	1194	790	29	29x2.4	34T	130-160	148x12	IS42/IS52	BSA/Euro73	30.9	34.9	PM 180mm	180	
	LARGE	140	470	652	465	-	657	432	120	65	74	62	1219	800	29	29x2.4	34T	130-160	148x12	IS42/IS52	BSA/Euro73	30.9	34.9	PM 180mm	180	
	XLARGE	140	495	652	465	-	685	432	130	65	74	62	1248	800	29	29x2.4	34T	130-160	148x12	IS42/IS52	BSA/Euro73	30.9	34.9	PM 180mm	180	
PRIMAL 27.5																										
	SMALL	140	415	622	410	-	589	418	110	65	74	47	1134	774	27.5	27.5x2.6	34T	130-160	148x12	IS42/IS52	BSA/Euro73	30.9	34.9	PM 180mm	180	
	MEDIUM	140	445	622	430	-	621	418	120	65	74	47	1169	774	27.5	27.5x2.6	34T	130-160	148x12	IS42/IS52	BSA/Euro73	30.9	34.9	PM 180mm	180	
	LARGE	140	470	622	460	-	646	418	120	65	74	47	1194	781	27.5	27.5x2.6	34T	130-160	148x12	IS42/IS52	BSA/Euro73	30.9	34.9	PM 180mm	180	
	XLARGE	140	495	622	460	-	675	418	130	65	74	47	1223	781	27.5	27.5x2.6	34T	130-160	148x12	IS42/IS52	BSA/Euro73	30.9	34.9	PM 180mm	180	
PRIMAL 29 2021																										
	SMALL	140	410	636	435	-	600	432	100	66	73.5	62	1149	790	29	29x2.4	34T	130-160	148x12	IS42/IS52	BSA/Euro73	30.9	34.9	IS	180	
	MEDIUM	140	430	636	455	-	620	432	100	66	73.5	62	1169	790	29	29x2.4	34T	130-160	148x12	IS42/IS52	BSA/Euro73	30.9	34.9	IS	180	
	LARGE	140	450	636	475	-	640	432	100	66	73.5	62	1189	790	29	29x2.4	34T	130-160	148x12	IS42/IS52	BSA/Euro73	30.9	34.9	IS	180	
	XLARGE	140	470	636	495	-	660	432	100	66	73.5	62	1209	790	29	29x2.4	34T	130-160	148x12	IS42/IS52	BSA/Euro73	30.9	34.9	IS	180	
PRIMAL 27.5 2021																										
	SMALL	140	410	617	435	-	593	420	115	65.5	73.5	47	1145	790	27.5	27.5x2.6	34T	130-160	148x12	IS42/IS52	BSA/Euro73	30.9	34.9	IS	180	
	MEDIUM	140	430	617	455	-	613	420	115	65.5	73.5	47	1165	790	27.5	27.5x2.6	34T	130-160	148x12	IS42/IS52	BSA/Euro73	30.9	34.9	IS	180	
	LARGE	140	450	617	475	-	633	420	115	65.5	73.5	47	1185	790	27.5	27.5x2.6	34T	130-160	148x12	IS42/IS52	BSA/Euro73	30.9	34.9	IS	180	
	XLARGE	140	470	617	495	-	653	420	115	65.5	73.5	47	1205	790	27.5	27.5x2.6	34T	130-160	148x12	IS42/IS52	BSA/Euro73	30.9	34.9	IS	180	
STREETFIGHTER																										
	ONE SIZE	100	425	560	335	-	570	400	100	70	75	25	1066	-	26	26x2.5	32T	100-150	135x10	IS42/IS52	BSA/Euro73	30.9	34.9	IS	180	
TWO6PLAYER PRO PIKE/BOMBER																										
	MEDIUM	100	410	571	337	552	-	385	120	69	74	25	1052	-	26	26x2.35	32T	90-130	135x10	IS42/IS52	BSA/Euro73	30.9	34.9	IS	160	
	LONG	100	430	571	337	570	-	385	120	69	74	25	1072	-	26	26x2.35	32T	90-130	135x10	IS42/IS52	BSA/Euro73	30.9	34.9	IS	160	
TWO6PLAYER																										
	SHORT	100	400	573	337	556	-	385	120	69	74	25	1043	-	26	26x2.35	32T	90-130	135x10	IS42/IS52	BSA/Euro73	30.9	34.9	IS	160	
	LONG	100	425	573	337	577	-	385	120	69	74	25	1068	-	26	26x2.35	32T	90-130	135x10	IS42/IS52	BSA/Euro73	30.9	34.9	IS	160	
TWO6PLAYER PUMP																										
	MEDIUM	100	410	573	337	565	-	385	120	69	74	25	1053	-	26	26x2.35	32T	90-130	135x10	IS42/IS52	BSA/Euro73	30.9	34.9	IS	160	
CODY TAPERED																										
	ONE SIZE	100	400	558	300	570	-	380	110	69	-	15	1040	-	26	26x2.35	-	80-110	135x10	IS42/EC44	Spanish 68	27.2	integr.	IS	140	
QUINNIE TAPERED																										
	ONE SIZE	100	412	558	300	576	-	383	110	69	-	15	1054	-	26	26x2.35	-	80-110	135x10	IS42/IS52	Euro 68	27.2	integr.	IS	160	

* skok widełca użyty do wyliczeń danych geometrii w tej tabeli (w mm) ** rekomendowany zakres skoku widełca (w mm)

9. MOMENT DOKRĘCANIA

Kluczowe znaczenie mają prawidłowe siły dokręcania elementów złącznych, nakrętek i śrub w rowerze. Zbyt mała siła, a element mocujący może nie trzymać bezpiecznie. Zbyt duża siła, a element mocujący może rozerwać, rozciągnąć, odkształcić lub złamać gwint. Tak czy inaczej, nieprawidłowy moment dokręcenia może spowodować uszkodzenie komponentu, co może spowodować utratę kontroli i upadek. W razie wątpliwości lub znalezionych problemów podczas kontrolnej jazdy próbnej, należy natychmiast zasięgnąć porady od profesjonalnego mechanika rowerowego.

Należy zapoznać się z instrukcjami dostawców widelca amortyzowanego i innych części, które są dostarczane z tą ramą. Nie należy korzystać z roweru, dopóki wszystkie problemy nie zostaną rozwiązane.

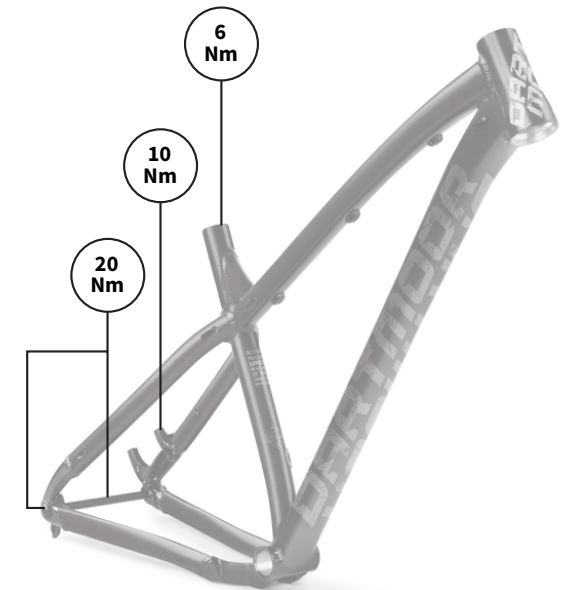
Jazda na rowerze z jakimikolwiek usterkami może stanowić zagrożenie dla zdrowia i życia. Jeśli użytkownik nie jest wykwalifikowanym mechanikiem rowerowym, nie należy samodzielnie wykonywać żadnych z tych regulacji i poszukać porady w lokalnym sklepie rowerowym.

Momenty (Nm) dokręcania dla poszczególnych punktów w ramie:

- oś tylnego koła: 20 Nm
- mocowanie tylnego hamulca: 10 Nm
- hak przerzutki: 20 Nm
- zacisk sztycy podsiodłowej: 6 Nm

Pozostałe momenty dokręcenia:

PDF >>> [Otwórz dokument](#)



AKCESORIA:

Ochroniacz neoprenowy dolnej rury wahacza powinien być owinięty razem z kablem przerzutki tylnej, aby chronić wahacz przed uderzeniami łańcucha.

Ostonki na rurę przyłańcuchową:

>>> **Sprawdź**

Ostonki na ramę:

>>> **Sprawdź**

Owijka 3m na rurę przyłańcuchową:

>>> **Sprawdź**



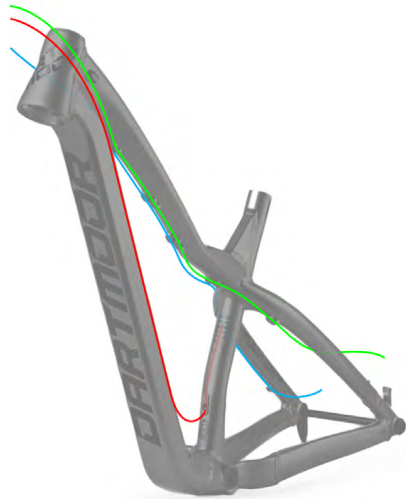
TBC



Do dodatkowego zabezpieczenia dolnej rury można zastosować samoprzylepny zestaw folii ochronnych. Przed nałożeniem folii ochronnej na ramę należy odtłuścić i oczyścić jej powierzchnię.

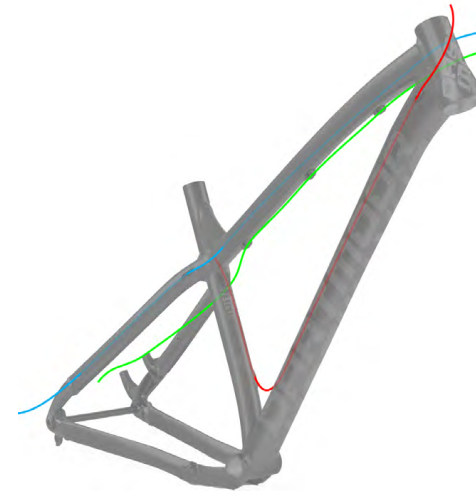
10. ZEWNĘTRZNE I WEWNĘTRZNE PROWADZENIE PRZEWODÓW

Wskazówki dotyczące instalacji przewodów:



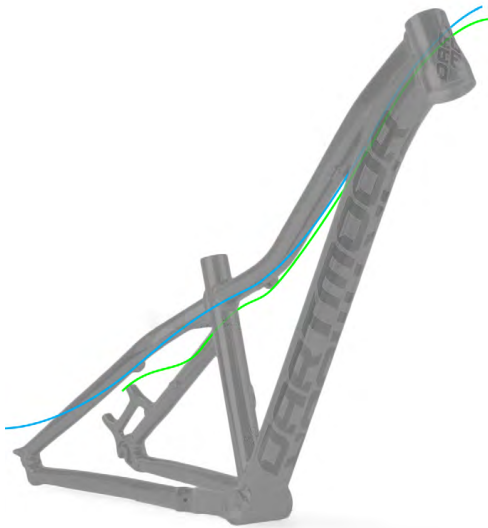
HORNET, HORNET PRO

- **Przewód tylnego hamulca:** Pancerz należy przymocować opaskami zaciskowymi w dolnej części górnej rurki. Przewód hamulca przebiega wzdłuż wewnętrznej strony lewej rury tylnego trójkąta (po przeciwnej stronie napędu) do zacisku hamulca.
- **Przewód przerzutki tylnej:** prowadzimy na zewnątrz ramy. Pancerz należy przymocować opaskami zaciskowymi w dolnej części górnej rurki (równoległe do przewodu tylnego hamulca). Przewód przerzutki przebiega dalej wzdłuż wewnętrznej strony prawej rury tylnego trójkąta (po stronie napędu) do haka przerzutki.
- **Przewód sztycy regulowanej:** prowadzimy na zewnątrz ramy. Pancerz należy przymocować opaskami zaciskowymi w górnej części dolnej rurki ramy. Prowadzenie kończy się w okolicy suportu dalej biegnie na zewnątrz ku górze i przechodzi przelotką do wewnątrz rury podsiodłowej w kierunku siodła.



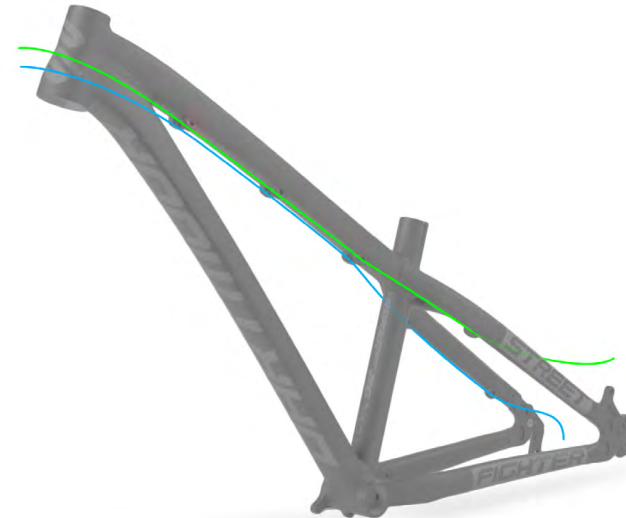
PRIMAL

- **Przewód tylnego hamulca:** Pancerz należy przymocować opaskami zaciskowymi w dolnej części górnej rurki. Przewód tylnego hamulca przebiega wzdłuż wewnętrznej strony lewej rury tylnego trójkąta (po przeciwnej stronie napędu) do zacisku hamulca.
- **Przewód przerzutki tylnej:** prowadzimy wewnątrz ramy. Po lewej stronie znajduje się przelotka do wprowadzenia pancerza tylnej przerzutki. Prowadzenie kończy się w okolicach rury podsiodłowej, dalej biegnie na zewnątrz i przechodzi przelotką po prawej stronie do wewnątrz i wzdłuż prawej rury (po stronie napędu) tylnego trójkąta do haka przerzutki.
- **Przewód sztycy regulowanej:** prowadzimy wewnątrz ramy. Po prawej stronie znajduje się przelotka do wprowadzenia pancerza regulowanej sztycy. Prowadzenie kończy się w okolicy suportu dalej biegnie na zewnątrz ku górze i przechodzi przelotką do wewnątrz rury podsiodłowej w kierunku siodła.



SPARROW

- **Przewód tylnego hamulca:** Pancerz należy przymocować opaskami zaciskowymi w dolnej części górnej rurki. Przewód hamulca przebiega wzdłuż wewnętrznej strony lewej rury tylnego trójkąta (po przeciwnej stronie napędu) do zacisku hamulca.
- **Przewód przerzutki tylnej:** prowadzimy na zewnątrz ramy. Pancerz należy przymocować opaskami zaciskowymi w dolnej części górnej rurki (równoległe do przewodu tylnego hamulca). Przewód przerzutki przebiega dalej wzdłuż wewnętrznej strony prawej rurki tylnego trójkąta (po stronie napędu) do haka przerzutki.



STREETFIGHTER

- **Przewód tylnego hamulca:** Pancerz należy przymocować opaskami zaciskowymi w dolnej części górnej rurki. Przewód hamulca przebiega wzdłuż wewnętrznej strony lewej rury tylnego trójkąta (po przeciwnej stronie napędu) do zacisku hamulca.
- **Przewód przerzutki tylnej:** prowadzimy na zewnątrz ramy. Pancerz należy przymocować opaskami zaciskowymi w dolnej części górnej rurki (równoległe do przewodu tylnego hamulca). Przewód przerzutki przebiega dalej wzdłuż wewnętrznej strony prawej rurki tylnego trójkąta (po stronie napędu) do haka przerzutki.

11. KONSERWACJA I OKRESOWE KONTROLE BEZPIECZEŃSTWA

Nie należy jeździć rowerem, jeśli użytkownik zauważy jakiegokolwiek usterki/ wady.

Zaleca się dbanie o ramę roweru, co pozwoli cieszyć się nią przez dłuższy czas. Przed każdą jazdą należy zawsze wykonać kontrolę roweru, która powinna zawierać następujące punkty:

- wyczyścić ramę - pamiętaj, że mycie pod wysokim ciśnieniem może spowodować uszkodzenie niektórych elementów roweru, więc należy tego unikać,
- **dokładnie** sprawdź, czy nie występują oznaki potencjalnych awarii w tym pęknięcia, korozja, wgniecenia, łuszczenie się farby i wszelkie inne oznaki potencjalnych problemów oraz niewłaściwego użytkownika.
- Jeśli znajdziesz coś podejrzanego, skontaktuj się z lokalnym sprzedawcą rowerów w celu przeprowadzenia właściwej kontroli. Są to bardzo ważne kontrole bezpieczeństwa, aby zapobiec wypadkom, obrażeniom i skróceniu żywotności produktu.

Punkty/rzeczy do sprawdzenia przed każdą jazdą:

- Czy wszystkie śruby ramy są prawidłowo dokręcone - patrz **#moment dokręcania**.
- Połączenie kół z ramą i widelcem - ma to kluczowe znaczenie dla bezpieczeństwa użytkownika.
- Jeśli są skręcane osie, należy je odpowiednio dokręcić zgodnie ze specyfikacją producenta.
- Jeśli jest szybko-zamykacz, należy upewnić się, że jest ustawiony w pozycji **zamkniętej** ze stosownym poziomem oporu.
- Układ kierowniczy, który obejmuje: kierownicę, mostek, stery i widelec. Wszystkie elementy powinny być odpowiednio skręcone tak, aby zapewnić bezpieczeństwo podczas jazdy.
- Jeśli użytkownik chce dokonać jakichkolwiek zmian, należy uważać, ponieważ nieprawidłowe ustawienie może być bardzo niebezpieczne. Najlepiej jest zawsze zasięgnąć profesjonalnej porady w tym zakresie. Sprawdzić, czy występuje luz na

sterach, połączenie mostka z kierownicą i połączenie mostka z rurką sterową, połączenie między kierownicą a mostkiem, spróbować podnieść kierownicę do góry i w dół - między tymi dwoma elementami nie powinno być ruchu. Sprawdzić, czy w sterach nie ma jeszcze dodatkowego luzu (stanąć obok roweru, zacisnąć przedni hamulec i popchnąć rower do przodu i do tyłu. Pomiędzy ramą a widelcem nie powinno być luzu). Jeśli będzie jakikolwiek luz, należy skontaktować się z lokalnym sklepem rowerowym. Nie należy samodzielnie dokonywać żadnych korekt chyba że użytkownik jest absolutnie pewien swoich umiejętności. Wyregulować układ kierowniczy zgodnie z instrukcjami producenta zestawu sterów. Wszystkie części mostka należy regularnie sprawdzać pod kątem uszkodzeń lub pęknięć. Jeśli użytkownik znajdzie coś podejrzanego, powinien natychmiast skontaktować się z doświadczonym mechanikiem rowerowym. Uszkodzony układ kierowniczy może spowodować poważne obrażenia lub nawet śmierć.

- Połączenie środka suportu z ramą. Pomiędzy ramą a suportem nie powinno być luzu.
- Połączenie między korbami a suportem.
- Połączenie pedałów z korbami.
- Linie łańcucha i napięcie łańcucha.
- Połączenie przrzutki z ramą - upewnij się, że jej funkcjonowanie jest poprawne przed każdą jazdą.
- Mocowanie zacisku hamulca do ramy i widelca.
- Ogólny stan amortyzatora tylnego i przedniego (należy zwrócić szczególną uwagę na wszelkie pęknięcia lub odkształcenia).
- Ciśnienie amortyzatora (w przypadku powietrznych widelców). Patrz **#ustawienia zawieszenia** i instrukcja producenta. Upewnij się że SAG nie przekracza rozsądnego limitu.
- Upewnij się, że ciśnienie powietrza nie przekracza limitów zapewnianych przez amortyzator / widelec producent.
- Oczyszczyć rury tylnego amortyzatora i widelca.
- Linki hamulcowe i ich obudowa na załamania, rdzę, po-

łamane pasma lub postrzępione końce. Jeśli zauważy się jakiegokolwiek szkody, powinno natychmiast wymienić kable. Uszkodzone kable mogą poważnie wpłynąć na skuteczność hamowania.

- Aby uzyskać informacje na temat serwisowania amortyzatora i innych części, należy postępować zgodnie z instrukcją producenta. Instrukcja obsługi dodatkowych części znajduje się w ramce.

12. WYKAZ KOMPONENTÓW

- zestaw przelotek pancerzy
- instrukcja techniczna
- rama
- oś

DART
MOOR

#RIDEYOURWAY



Producent: **VELO Sp. z o.o.**
ul. Pszczyńska 305 / 44-100 Gliwice
sprzedaz@velo.com.pl