

SCHAUFF®

www.schauff.de

Bedienung
Pflege
Wartung
Gewährleistung
AGB-Regelung

Sicherheitshinweise

Jedes Fahrrad ist ein Verkehrsmittel, welches regelmäßiger Pflege und Wartung bedarf, damit es sicher für den Fahrer und andere Verkehrsteilnehmer bleibt. Nachlässigkeiten führen oftmals zu Unfällen und/ oder Gefährdungen anderer Verkehrsteilnehmer, häufig mit Personenschäden, da weder das Fahrrad noch der Fahrer eine „Knautschzone“ hat. Würden Sie sich in ein Flugzeug setzen, von dem Sie wüssten, dass die Wartungsintervalle nicht eingehalten worden sind bzw. wo nur der Pilot sich oberflächlich das Flugzeug vor dem Start angesehen hat? Leider verhalten sich zu viele Radfahrer aber genau so und werden erst wach, wenn der Unfall passiert ist. Lassen Sie es nicht so weit kommen!

Vor jeder Fahrt

Vor Fahrtantritt muss das Rad auf Verkehrssicherheit überprüft werden:

- Sind Lenker, Vorbau, Sattel und Pedale fest?
- Funktionieren beide Bremsen und sind die Leitungen/ Seilzüge in Ordnung?
- Haben die Reifen den empfohlenen Luftdruck?
- Leuchten Scheinwerfer und Rücklicht?
- Ist die Schaltung eingestellt?
- Sind beide Räder fest und sind alle Schnellspanner fest angezogen?
- Sind alle Lager spielfrei?

Allgemeine Hinweise

- Nicht mit wackelnden Kurbeln, Pedalen, Lenkern, Vorder- oder Hinterrädern weiterfahren.
- Nur mit geeigneten, engen Hosen fahren, damit sich keine Kleidungsstücke im Kettenantrieb verfangen können.
- Ein Fahrradhelm und auffällige Kleidung erhöhen Ihre Sicherheit.
- Nur in fahrtüchtigem Zustand des Fahrers und des Fahrrades fahren.
- Fahrrad nicht überladen, es droht Bruch der Parkstütze, das Fahr- und Bremsverhalten verschlechtern sich.
- Nicht mit dem Rad springen.

- Verbogene Teile, wie z.B. Gabel, Lenker, Vorbau oder Rahmen sofort auswechseln. Sturzgefahr!
- Wartungsarbeiten und Reparaturen nur von fachkundigen Personen durchführen lassen.
- Keine sicherheitsrelevanten Umbauten ohne Genehmigung durch das Werk vornehmen.

Nach jeder Fahrt

- Fahrrad sanft reinigen und bei Bedarf bewegliche Teile, z.B. Kette, nachschmieren.
- Rahmen, Gabel und andere sicherheitsrelevante Teile auf Risse hin überprüfen.
- Nach „Wasserfahrten“ Rahmen auch innen trocknen lassen.

Diebstahlsicherung

Es gibt auf dem Markt unterschiedliche Systeme: sie reichen vom einfachen Einsteckschloss bis zum teuren und schweren Bügelschloss. Fragen Sie Ihren Fachhändler, für Ihren speziellen Anwendungsfall berät er Sie gerne und wählt mit Ihnen eine passende Diebstahlsicherung aus.

Werkzeug

Für die täglichen Kontrollen reichen einige wenige Schlüssel, wie 4/5/6 mm Inbus und ein 15 mm Maulschlüssel aus. Ihr Fachhändler ist mit seiner Werkstatt mit allen erforderlichen Spezialwerkzeugen ausgerüstet. Wollen Sie doch selbst zum Schraubenschlüssel greifen, wird Ihr Fachhändler Sie kompetent über das nötige Werkzeug unterrichten. Viele Fachhändler bieten heutzutage auch Seminare zu diesem Thema an. Fragen Sie nach.

Je nach Fahrradtyp ist die erreichbare Höchstgeschwindigkeit unterschiedlich. Bitte beachten Sie, diese aufgrund der Zuladung, der Geometrie, der Schaltung und Bremsanlage, des Einsatzzweckes und nicht zuletzt dem Können des Fahrers entsprechend anzupassen.

Der Fahrer ist für die Verkehrssicherheit selbst verantwortlich. Er muss, falls erforderlich, Schrauben, Muttern und lose Teile selbst nachziehen. Bei Zweifeln an der Verkehrssicherheit das Rad nicht benutzen!

Inhalt

Sicherheitshinweise	2
Inhaltsverzeichnis	3
Fahrgestellnummer	3
Zulässige Belastung	3
Abbildung und Beschreibung „City-/ Trekking-Räder“	4
Zulässige Belastung	4
Inbetriebnahme – die erste Fahrt	5
Schnellkurs für die Fertigmontage	6-7
Benutzung des Rades	8
SUMO	9
PEDELEC	10-11
Informationen zum Akku	11
Wartung und Reparatur	12-13
Betriebshinweise	14
Schrauben Anzugs- und Drehmomente	15
Français	15-19
English	20-22
Inspektionsplan für die Werkstatt	23-24
Fahrrad-Serviceplan	25
Gewährleistung	26
Verschleissteile, Inspektionen	27
Fahrradpass	27
Rückseite	28

Fahrgestellnummer

Die Fahrgestellnummer befindet sich i.d.R. im Tretlagergehäuse oder am Sattelrohr eingeschlagen. Sie wird auch in den Fahrradpass (S.60) eingetragen. Sie ist einem Gewährleistungs- oder Kulanzantrag beizufügen.

Bitte bewahren Sie Ihren Kaufbeleg und diese Anleitung mit Fahrradpass sorgfältig auf, z.B. bei Ihren Versicherungsunterlagen.

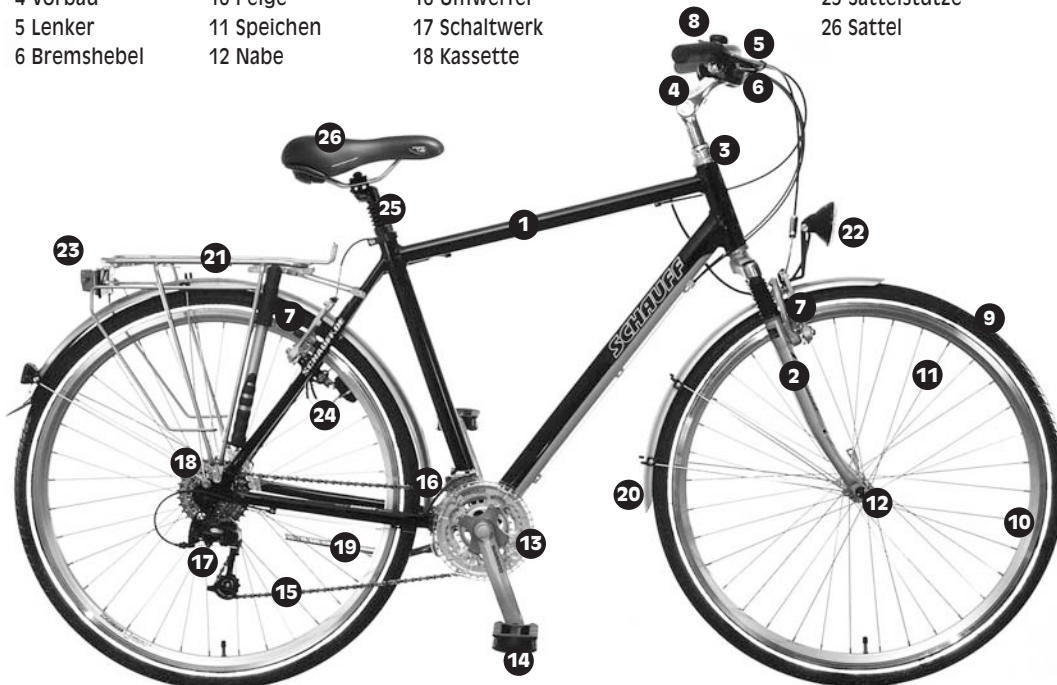
Zulässige Belastung

Wenn nicht anders angegeben, gilt für Fahrräder das lt. DIN maximal zulässige Gesamtgewicht von 120 kg. Bei "leichten" Rädern, insbesondere Damenrädern, kann die volle Belastung schon zu viel sein, um sicher „schnell bergab“ zu fahren. Also Geschwindigkeit reduzieren!

Unser SUMO® und unsere Tandems sind für maximal 200 kg angelegt, das La Luna® EHDL für 150 kg.

City-Räder / Trekking-Räder / Zulässige Belastung

- | | | | | |
|--------------|---------------|---------------|------------------|-----------------|
| 1 Rahmen | 7 Bremsen | 13 Tretlager | 19 Seitenständer | 22 Scheinwerfer |
| 2 Gabel | 8 Schalthebel | 14 Pedal | 20 Schutzblech | 23 Rücklicht |
| 3 Steuersatz | 9 Reifen | 15 Kette | 21 Gepäckträger | 24 Dynamo |
| 4 Vorbau | 10 Felge | 16 Umwerfer | | 25 Sattelstütze |
| 5 Lenker | 11 Speichen | 17 Schaltwerk | | 26 Sattel |
| 6 Bremshebel | 12 Nabe | 18 Kassette | | |



Abbildungen sind Beispiele aus unserer Modellpalette. Ihr Rad kann davon abweichen.

City-Räder

City Räder sind mit robuster Technik für den täglichen Einkauf in der Stadt konzipiert.

Hier werden keine 27 Gänge gefordert, so daß man i.d. Regel mit 7, 21 oder 24 Gängen eine ausreichende Schaltkapazität hat.

Trekking-Räder

Trekking-Räder sind leichtlaufende Packesel. 28-Zoll halbschmale Reifen für Leichtlauf. MTB-Technik, wie 27 Gänge, für die Anpassung an Steigungen und Gegenwind.

Zulässige Belastung

Der Seitenständer ist nur für das Rad und max. 25 kg Gepäck zugelassen.

Bei mit einem Kind beladenen Kindersitz darf der Seitenständer – aufgrund der hohen Kippgefahr – nicht benutzt werden!

Inbetriebnahme – Die erste Fahrt

Inbetriebnahme

In Ihrem eigenen Interesse sollten Sie diese Betriebsanleitung lesen, bevor Sie mit Ihrem neuen Rad abfahren, denn Fahrräder sind technisch aufwendiger geworden, als Sie es von früher her kennen.

Sie stellen höhere Ansprüche als früher.

Und deshalb benötigen Sie alle Informationen, die in diesem Heft stehen, damit Sie das Radfahren voller Freude und mit Begeisterung und Verständnis genießen können.

Ab Fabrik ist dieses Fahrrad vormontiert. Durch die Endkontrolle wurde die Fahrtüchtigkeit zwar überprüft, aber für den Transport mußten wir das Fahrrad wieder etwas "demontieren". Sollten Sie sich nicht in der Lage sehen, das Fahrrad in einen fahrtüchtigen Zustand zu versetzen, bitte kontaktieren Sie Ihren Fahrradhändler. Dieser wird Ihnen dann den fahrfertigen Zustand herstellen.

Bei Übernahme fahren Sie bitte eine Proberunde und probieren alle Funktionen aus: Bremsen, Licht, Schaltung. Bitte prüfen Sie, ob alles fest ist: Lenker, Sattel, Radachsen.

Die erste Fahrt

Überzeugen Sie sich vor der ersten Fahrt, welche Ihrer Bremsen auf das Vorderrad oder auf das Hinterrad wirken. Lassen Sie sich ggf. von Ihrem Fachhändler die Bremsen in Ihre bevorzugte Anordnung umbauen. Falls Sie Ihr Rad verleihen, weisen Sie den Benutzer auf die Anordnung Ihrer Bremsen hin.

Haben Sie noch keine Erfahrung mit einem Fahrrad, dann machen Sie sich bitte durch einige Probefahrten langsam mit dem Rad vertraut, bevor Sie "wild drauflosbrettern". Bei Bergabfahrten sollten Sie Ihren Körperschwerpunkt so weit nach hinten schieben, daß Sie nicht über den Lenker gehen. Gegebenenfalls schieben Sie das Gesäß hinter den Sattel zurück. Denken Sie auch daran, Bodenwellen und Unebenheiten so lang-

sam zu durchfahren, bis Sie Ihr Rad total beherrschen.

VORSICHT bei sandigen Kurven: wenn hier gebremst wird, rutscht Ihnen das Vorderrad schnell mal seitlich weg. Eine angepaßte Fahrweise sollte selbstverständlich sein.

Fahren Sie als Anfänger in gar keinem Falle mit Fußhaken oder einrastenden Pedalen, Sie werden im Notfall Ihre Füße nicht schnell genug von den Pedalen bringen und mit dem Rad umfallen.

Ketten sind vorgefettet. Ein nachschmieren ist nicht erforderlich. Dampfstrahlreinigung ist Gift für die Kette. In der Regel ist diese nach solch einer Reinigung binnen kurzer Zeit defekt oder verrostet.

Nach 100 km, spätestens 6 Wochen, müssen Sie das Rad zur Erstinspektion zu Ihrem Händler geben. Er ist der Fachmann und überprüft die hier angesprochenen Punkte für Ihre Sicherheit. Bei gefederten Rahmen muß die Schwingenlagerung unbedingt nach 100 km auf Spiel überprüft und evtl. nachgestellt werden.

Federsattelstützen müssen nach 2 Betriebsstunden nachjustiert werden.

Halten Sie darüber hinaus zu Ihrer eigenen Sicherheit die Wartungsintervalle (mindestens 1-mal jährlich bzw. alle 1500 km) ein, die übrigens Grundlage für Gewährleistungsansprüche sind. Alle Schrauben und Muttern müssen nach Inbetriebnahme öfter nachgezogen werden. Nicht weiterfahren mit Kurbeln, Pedalen, Lenkern, Vorder- bzw. Hinterrädern, Sattel und -stützen die sich gelöst haben und wackeln!

Es droht Bruchgefahr, Verletzungen können die Folge sein!

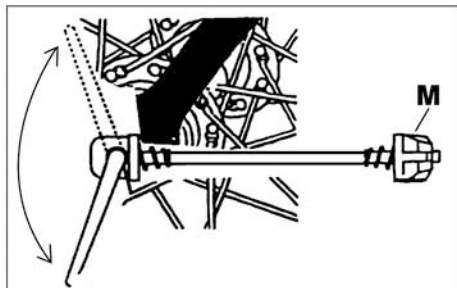
Aluminiumteile auf Stahlachsen setzen sich (vergleichbar mit dem Nachziehen einer Alu-Felge beim Auto), daher bei Aluminiumteilen wie Lenkervorbauten, Speichen und Pedalen in Alukurbeln ist evtl. ein mehrfaches Nachziehen erforderlich.

Schnellkurs für die Fertigmontage

Teil 1

sofern man das Rad einmal verschicken und anschließend am Urlaubsort wieder zusammenschrauben will

1 Vorderrad-Nabe

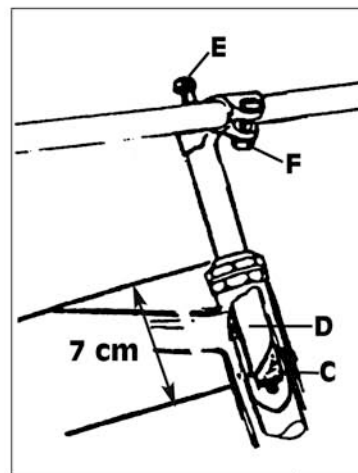


Bombenfest: Der Schnellspannhebel hat zwei Positionen: **CLOSE = ZU** und **OPEN = OFFEN**. Mit der Mutter **M** reguliert man die Vorspannung der Schnellspannachse **VOR** dem Schließen des Schnellspannhe-

bels. Das Vorderrad ist nur dann fest in der Gabel, wenn der Hebel mit großer Handkraft in die Position "ZU" gebracht wurde. Ein Ausfallschutz an der Gabel verhindert ein "Herausfallen" des Vorderrades bei gelöstem Schnellspannhebel. **Sofort stehen bleiben**, wenn Sie fühlen, daß das Vorderrad lose ist! Dies bedeutet aber auch, daß nach jedem Einsetzen des Vorderrades die Vorspannung der Schnellspannachse mit der Mutter **M** neu reguliert werden muß!

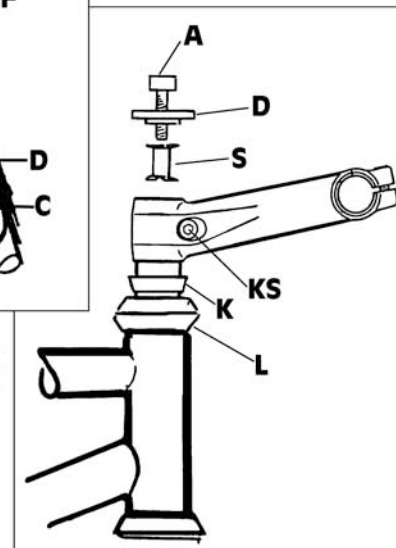
2 Lenker-Montage

Die Spann-Spindel **E** bzw. **KS** zieht mit einem Kegel **C** den Lenkervorbau **D** in der Gabel fest. Dieser Vorbau muß mindestens 8 cm tief in der Gabel stecken. Die Sicherheits-Markierung "MAX" am Vorbau darf nie sichtbar werden!

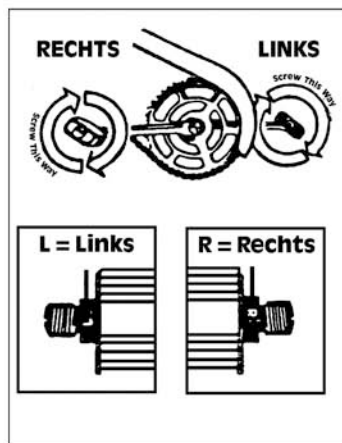


Mit dem Vorderrad zwischen den Knien prüfen Sie, daß sich der Lenker nicht in der Gabel dreht.

Nie das Lenklager lösen, um den Lenkervorbau aus der Gabel zu ziehen, sondern die Spindel **E** bzw. **KS** mit einem Inbus-Schlüssel lösen.



3 Pedal-Montage



Das linke Pedal (in Fahrtrichtung) hat **Links-Gewinde**, das rechte Pedal hat **Rechts-Gewinde**.

Die Pedale sind mit "L" oder "R" gekennzeichnet.

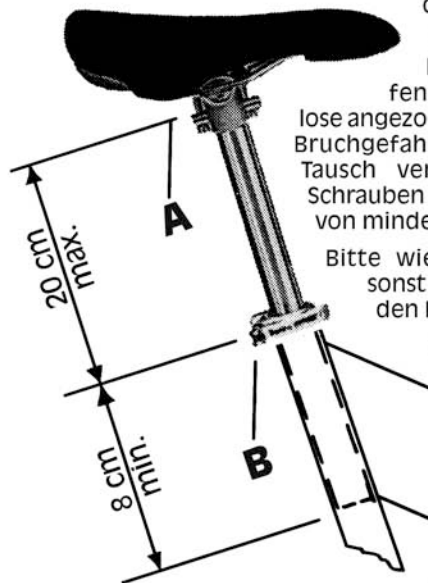
Mit einem langen 15 mm-Pedalschlüssel **sehr fest** in den Alu-Kurbeln "anknallen".

Wenn die Pedale nicht richtig fest sitzen (zu lose sind), wird das Gewinde in Alu-Kurbeln zerstört! Gleiches gilt, wenn man versucht, ein linkes Pedal in die rechte Kurbel und umgekehrt zu schrauben!

Bitte beachten Sie die Anzugs- und Drehmomenttabelle auf Seite 51!

4 Sattel-Montage

Wenn Sie die Schraube **A** lösen, können Sie den Sattel vor- und zurückschieben oder auch in der Neigung verstellen.



Die Befestigungsschraube(n) am Sattelkopf **A** dürfen weder zu fest noch zu lose angezogen werden, da ansonsten Bruchgefahr besteht. Bei einem Tausch verwenden Sie bitte nur Schrauben mit einer Festigkeitsklasse von mindestens 8.8!

Bitte wieder gut festschrauben, sonst zergeht die Verzahnung in den Klemmen!

Zum Auf- und Abwärtsbewegen des Sattels lösen Sie die Sattelklemme am Rahmen **B**.

Die Sattelstütze darf niemals über die Markierung aus dem Rahmen gezogen werden, sonst besteht die Gefahr, daß Sattelstütze oder Rahmen brechen. Verletzungsgefahr!

Falls Schnellspanner: funktioniert genau wie beim Vorderrad.

Zur Überwindung von schwierigen Passagen wird eine Menge Technik in ein Rad eingebaut. Diese gilt es zu beachten!

Die richtige Haltung auf dem Rad

Rahmenhöhe: Es ist unbedingt nötig, daß man beim Stop oder beim Absteigen beide Fußballen auf den Boden aufsetzen kann – nicht die Fußspitzen; und zwar dann, wenn man im Sattel sitzt. Das ist ein Erfordernis der Sicherheit – Rennfahrer sitzen etwas höher, um ihre Beinkräfte besser zu entfalten, aber erstens werden die hinter dem Ziel aufgefangan und zweitens sind Sie – wie ich auch – kein Rennfahrer.

Jetzt etwas Rechnen:

Die Bodenfreiheit der Pedale ist	10 cm
Die Kurbellänge ist	17 cm
zusammen	27 cm

Also 27 cm müssen Sie von Ihrer **Schrittlänge** abziehen, um die normale Rahmenhöhe selbst zu ermitteln. Die Schrittlänge messen Sie zwischen den Beinen wie ein Hosenschneider. Mein Rat: Nehmen Sie noch 3 cm weniger. Wenn Sie mal schlecht dabei sind, setzen Sie den Sattel tiefer. Die Sattelstützen um 5 cm herausziehen ist niemals ein Problem – aber den Rahmen absägen!

Bei MTB und Feder cruisern muß man 8 cm, bei Feder-Sattelstützen muß man 5 cm mehr einrechnen. Also:

MTB und Feder cruiser:	35 cm
Bikes mit Federsattelstütze:	32 cm

Sitzposition

Setzen Sie sich möglichst nicht zu hoch in den Sattel, damit Sie

rasch mit den Fußspitzen am Boden sind, wenn einmal wirklich "nichts mehr geht".

Schalten

Geht es bergauf, vorher in einen kleinen Gang herunterschalten und ruhig durchtreten.

Wenn Sie diese Schaltregel beachten, ist die Kette immer ausreichend gespannt und kann nicht abspringen (durch Erschütterungen des Rades schwingt der Kettenspanner mit und lockert die Kette).

Wasserfahrten

Fahrten durch Bäche bringen in jedem Fall Feuchtigkeit in Kugellager, Schaltung, Naben und Tretlager, auch wenn diese als "wasserdicht" gelten. Deshalb müssen nach einer solchen Passage die Lager geöffnet, getrocknet und mit wasserabweisendem Fett neu eingesetzt werden. Für Ketten empfiehlt sich Fahrrad-Kettenöl, -Fließfett oder -Spray.

Springen

Mit diesem Rad ist das Springen **nicht erlaubt**. Überlassen Sie das den Artisten mit Spezial-Gerät, dieses Rad ist für Freestyle nicht gebaut.

Wenn Sie trotzdem, gezwungenermaßen, Ihr Tempo nicht mehr rechtzeitig drosseln können und zum Sprung ansetzen, bringen Sie Ihr Gewicht etwas nach hinten. "Landen" Sie auf dem Hinterrad und dann sacht auf dem Vorderrad. Lassen Sie Ihr Körpergewicht dabei nicht nach vorn auf das Vorderrad fallen, entlasten Sie die Gabel so gut es geht. Bedenken Sie: eine überlastete und nach vorn verbogene Gabel begründet keinen Garantieanspruch.

SUMO® – frei bis 200 kg

Unsere SUMO® Fahrräder sind für höchste Belastungen konstruiert, ohne aber zu schwer zu werden oder dass man den Spaß am Rad fahren verliert. Rahmen, Gabel, Steuerlager sind wesentlich größer dimensioniert, so dass die normalen Gewichtsgrenzen problemlos überschritten werden können. Zulässiges Gesamtgewicht von 200 kg ist normal (SUMO® S27, SUMO® R14), nach Rücksprache darf es auch mehr sein. Wir wissen von Reiseradfahrern, die bereits weit über 70.000 km mit ihrem SUMO® unterwegs sind.

Damit die SUMO®s diese Beanspruchungen gut überstehen, ist ein Gesamtkonzept entwickelt, getestet und umgesetzt worden.

Nicht verschleißfreudige und wartungsintensive Federgabeln, sondern breite Reifen sorgen für problemlose Federung. Komponenten aus dem Downhillsport, wie 20 cm große Bremsscheiben und hydraulische Mehrkolbenbremszangen sorgen für Verzögerungswerte, die auch bei voller Zuladung und Alpenüberquerungen

sicher sind. Die sorgfältige Auswahl sorgt nicht nur auf dem Datenblatt, sondern auch auf der Straße für Fahrfreude, da trotz der hohen Zuladung selbst bei der größten Rahmengröße kein SUMO mehr als 20 kg wiegen muss.



PEDELEC ist die Abkürzung für PEDEL-ELECTric-Bicycle, übersetzt „Treten + Elektro-Fahrrad“. Elektrofahrräder wurden in den Anfangsjahren entweder für Enthusiasten oder für Rehabilitationsmaßnahmen hergestellt.

Die genaue Definition gemäß Gesetz ist: „Pedelec: Fahrrad mit elektrischem Hilfsmotor, welcher bis 20km/h 100 % Leistung (max. 250 W) abgeben darf, um dann bis 25 km/h die Leistung auf Null zurückzufahren.“

Das heißt, dass bis zu einer Geschwindigkeit von 20km/h der Motor seine volle Leistung abgibt, diese dann aber linear bis 25 km/h reduziert und über 25 km/h Geschwindigkeit keine Leistung zur Verfügung stellen darf.

Eine der ersten Fragen an uns ist immer: Wie weit komme ich damit? Die einzige EHRliche Antwort darauf darf nur sein: Batterieleistung (in Wh = Wattstunden) geteilt durch Antriebsleistung (Motorleistung: hier max. 250 W) mal MIT-TRET-FAKTOR.

Der „Mit-Tret-Faktor“ besagt, WIE VIEL Sie bei Motornutzung den Elektroantrieb unterstützen, bzw. mit wie viel Prozent der Elektromotor SIE unterstützt.

Rein elektrobetrieben mit 20km/h würden Sie mit einer 36V/9Ah Batterie ($36V \times 9Ah = 324Wh$) bei 250W verlustfreier Leistungsaufnahme ($20km/h = 100\%$) 1:17h fahren. Dies entspricht einer ebenen Wegstrecke von ca. 26km. Zum Vergleich würden Sie mit einem 24V/11Ah Antrieb (264Wh) trotz „vermeintlich“ größerer Batterie (11Ah) gerade mal ca. 1:03h = 21km weit kommen (beachte: Die VOLTzahl des Antriebssystems ist mit dem Drehmoment von Automotoren vergleichbar).

Wenn Sie also lesen: „bis zu 80km Fahrstrecke“, geht man wohl von einer Leistungsaufnahme von nur 25-30 % aus.

Wieviel Leistung brauche ich im Flachland?

Bei 90kg Gesamtgewicht (Fahrer 75 plus 15kg Rad) braucht man bei 2% Steigung bei 15 km/h etwa 120 Watt Leistung. Das Pedelec mit 22 kg Gewicht braucht bei 20km/h bereits 200W, ein 30 kg schweres Pedelec bereits 230W. Ein Tandem oder SUMO mit 200 kg Last benötigt dann ca. 300W.

Wieviel Leistung brauche ich am Berg?

Bei 90kg Gesamtgewicht braucht man an 10% Steigung bei 5km/h etwa 130 Watt Leistung. Bei 10km/h und den gleichen Voraussetzungen braucht man aber schon ca. 265 Watt.



Das Mehrgewicht des "leichten" Pedelecs erhöht die Leistungsaufnahme auf knapp 290 Watt, das 30 kg Pedelec nochmals 30 Watt mehr. Bei solchen Verhältnissen ist der Akku dann aber auch nach 15 km Steigung leer.

Bei 175 kg Gesamtgewicht braucht man an 5% Steigung bei 15 km/h etwa 430 Watt Leistung, bei 10 km/h fällt der Leistungsbedarf auf ca. 270 W.

Bei 205 kg Gesamtgewicht braucht man an 10% Steigung bei 15 km/h etwa 930 Watt Leistung, bei 10 km/h fällt der Leistungsbedarf auf ca. 610 W.

Somit kann das Pedelec als Tandem, SUMO® oder als Lastenrad zwar den/die Fahrer unterstützen, ohne eigene Kondition reicht die Motorleistung aber nicht aus.

Die genaue Bedienung und Wartung des Pedelec-Antriebs und des Akkus ist in der beiliegenden Bedienungsanleitung des Systemlieferanten enthalten.

Transport

Der Transport Ihres Pedelec-Akkus in der Bahn sowie im Auto ist unproblematisch. Transportieren Sie Ihr Pedelec außen am Auto, sollten Sie den Akku abnehmen und in das Auto legen, um diesen vor Nässe zu schützen.

Da es sich bei Pedelec-Akkus um Gefahrgut handelt, dürfen sie in Passagierflugzeugen nicht transportiert werden.

Lagern

Wenn Sie Ihr Pedelec länger nicht nutzen, sollten Sie Ihren Akku bei etwa 60% seiner Kapazität kühl lagern – zwischen 10° und 15° Celsius. Monatlich sollten Sie den Ladestand kontrollieren und bei weniger als 20% Restkapazität nachladen, spätestens nach drei Monaten.



Bitte beachten Sie, dass Lithium-Batterien nicht tiefentladen werden dürfen, da sie dann nicht reparabel beschädigt sind. Alle elektrischen Anlagen sind vor Feuchtigkeit zu schützen.

Austauschen

Jeder aus der Halterung entnehmbare Akku kann gegen ein baugleiches Modell getauscht werden. Im Zweifel wenden Sie sich an Ihren Fachhändler.

Defekte

Mechanisch beschädigte Akkus dürfen Sie **keinesfalls mehr nutzen**. Öffnen Sie den Akku **niemals selbst!** Bringen Sie den beschädigten Akku zum Händler und informieren Sie ihn über den Vorfall. Defekte Akus dürfen Sie nicht mit der Post versenden.



Entsorgung

Entsorgen Sie Ihren Akku nicht im Hausmüll!

Akkus müssen gesondert entsorgt werden und können bei jedem Pedelec-Händler abgegeben werden.

Ein Händler darf Akkus allerdings nur in den dafür vorgesehenen Verpackungen an den Hersteller schicken. Daher sollten Sie Ihren Akku bei einem Händler zurückgeben, der dieses Akku-Modell auch tatsächlich verkauft.



Reifen

Achten Sie stets auf den richtigen Reifendruck, verwenden Sie hierzu ein Prüfgerät wie z.B. an der Tankstelle vorhanden. Abgefahrene Reifen müssen wie beim Auto erneuert werden. Falls notwendig, müssen Sie die Laufrichtung des Reifens bei der Neumontage beachten.

Schraubenverbindungen

Alle Schrauben, Muttern und Schnellspanner müssen von Zeit zu Zeit überprüft und erforderlichenfalls nachgezogen werden.

Dies gilt besonders nach einem Geländeeinsatz:

- Vorder- und Hinterradschnellspanner
- Vorbau und Lenker
- Pedale
- Sattelstütze und Sattelklemmung
- Klemmschrauben Schaltzüge
- Stoßdämpfer

Speichen

Die Speichenspannung kontrollieren und wenn nötig nachspannen. Beginnen Sie dabei am Ventil, drehen Sie jeden Nippel zunächst eine halbe Umdrehung nach, sollte das nicht ausreichen, evtl. nochmals jeden Nippel eine halbe Umdrehung drehen. Sind Sie in diesen Arbeiten unerfahren, wenden Sie sich bitte an Ihre Fachwerkstatt.

Werden nach heftigem MTB-Einsatz die Speichen allzuoft locker, können die Gewinde auch mit Leinöl, das später aushärtet, bestrichen werden. Einen gleichen Effekt erreicht man

mit nicht stark aushärtenden Klebern (Alleskleber, blaues Loc-tite 243).

Edelstahlspeichen sind wartungsintensiv. Sie müssen regelmäßig auf die vom Speichenhersteller vorgegebenen Werte kontrolliert und erforderlichenfalls nachgezogen werden (Vorder-rad 900 bis 1050 N, Hinterrad Zahnkranzseite 1100 bis 1250 N, Scheibenbremsseite 1000 bis 1100 N).

Schwinge- und Steuerkopflagerung

Kontrollieren Sie regelmäßig die Lager auf Spiel und lassen Sie, wenn Sie glauben, das Lagerspiel hat sich verstellt, diese von Ihrem Fachhändler warten bzw. nachziehen. Lose Lager können das Fahrverhalten beeinträchtigen, die Rahmenlagersitze zerstören oder einen Unfall verursachen! Zu feste Lager können zu Rahmenbruch führen!

Nach einem Sturz oder Unfall

Das Rad unbedingt auf Beschädigungen überprüfen. Ein Riß an Rahmen oder Gabel zeigt sich zuerst durch einen feinen Riß im darüberliegenden Lack. Während der Fahrt können "Knackgeräusche auf einen Riß in einem Aluminium Bauteil hindeuten.

Bitte sofort anhalten und nicht weiterfahren!

Die defekten Bauteile müssen sofort ausgewechselt werden. Aluminiumteile wie Vorbau, Lenker und Sattelstütze weisen eine andere Elastizität auf als Stahl. Sie sind nach einem Unfall oder Sturz generell auszutauschen, auch wenn keine Haarrisse sichtbar sind. Gleiches gilt für Carbon-Teile.

Durch Unfall oder Sturz verbogene Teile dürfen in gar keinem Falle gerichtet oder geradegebogen werden. Dies gilt im besonderen Maße für den faltbaren Lenker Ihres FB MTB und HC.



Ölhydraulische Scheibenbremse z.B.: MAGURA oder Shimano

Überprüfen Sie die ölhydraulische Bremsanlage regelmäßig, besonders nach einem Sturz. Lassen Sie notwendige Arbeiten hieran im Zweifel immer von Ihrer Fachwerkstatt durchführen.

1. Prüfen Sie alle Leitungen auf Beschädigungen. Gegebenenfalls sollte Ihr Fachhändler die Leitungen austauschen, Öl nachfüllen und entlüften.
2. Prüfen Sie alle Anschlüsse auf Dichtheit: Betätigen Sie dazu den Bremshebel und halten den Druck. Bei Ölaustritt hilft oft leichtes Anziehen der Anschlüsse.
3. Prüfen Sie, ob die Bremse entlüftet werden muß. Durch Betätigung des Bremshebels werden die Bremskolben unmittelbar ausgefahren – bei Lufteinströmung spüren Sie einen Leerweg am Bremshebel. Lassen Sie das Befüllen und Entlüften nur vom Fachmann vornehmen. Wenn die Bremsbeläge zu weit von der Felge bzw. Brems Scheibe weg sind, entsteht ein Pumpeffekt, der nicht vom Luft-System bedingt ist!
4. Wenn Sie den Bremshebel loslassen, müssen die Bremskolben zurückfahren.

Überprüfen Sie den Verschleiß der Bremsbeläge und stellen Sie den Belag wenn erforderlich bei der Louise wie folgt nach:

1. Stellen Sie an der Nachstellschraube durch Drehen im Uhrzeigersinn den Bremsbelag nach.
2. Der Abstand zwischen Bremsbelag und Scheibe sollte auf jeder Seite ca. 0,2 mm betragen, entscheidend ist jedoch die individuelle Druckpunktlage am Handgriff.

Die Bremsbeläge gelten als "abgefahren", wenn der Abstand zwischen den zwei Bremsbelag-Trägerplatten 4 mm

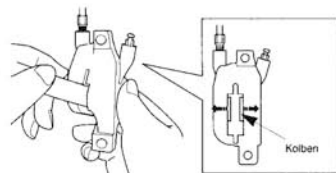
unterschreitet. (Sie können den mitgelieferten 4 mm Innensechskantschlüssel zur Kontrolle verwenden)

Dies können Sie von oben oder von der Seite aus am Bremssattel kontrollieren und gilt für alle Arten von Scheibenbremsen.

Beim Shimano-, teilweise auch Magura-Bremssystem, werden die Bremsklötze mit fortschreitender Abnutzung automatisch nachgestellt und die Kolben bewegen sich nach außen. Aus diesem Grund müssen die Kolben beim Ersetzen der Bremsklötze wieder zurückgedrückt werden.

Falls beim Nachfüllen Öl auf die Bremsklötze gelangt ist, die Bremsklötze bis auf eine Dicke von 0,5 mm abgenutzt sind, müssen die Bremsklötze ersetzt werden.

1. Entfernen Sie das Rad vom Rahmen und entfernen Sie die Bremsklötze wie in der Abbildung gezeigt.
2. Reinigen Sie die Kolben und die angrenzenden Flächen.
3. Wechseln Sie die Bremsbeläge und sichern Sie sie mit dem Splint vor Verlust.



4. Wenn die Brems Scheibe reißt oder sich verformt, sollten Sie sofort aufhören, sie zu verwenden und einen Händler oder eine Werkstatt konsultieren.
5. Falls die Brems Scheibe auf eine Stärke von 1,5 mm abgeschliffen ist oder die Aluminiumschicht durchscheint, sollten Sie ihre Verwendung sofort beenden. Die Brems Scheibe kann brechen und einen Sturz verursachen.



Bremshebel

1. Die meisten Bremshebel lassen sich durch eine Justierschraube auf die Griffweite Ihrer Hände anpassen!
2. Den Bremshebel immer griffgünstig nach unten stellen.

Innenlager, Tretlager, Pedale

Falt-Pedale sind mit Loctite 221 (rosa) in die Tretkurbeln eingeschraubt und mit einem Drehmomentschlüssel werkseitig angezogen. (35 Nm)

Im Gegensatz zu normalen Pedalen sind Faltpedale nicht mit herkömmlichem Pedal-Werkzeug (15er Maulschlüssel) zu demontieren. Sie sind nur mit einem 6 mm Innensechskantschlüssel festzuziehen.

Im Falle eines Pedal-Defektes bitte wir Sie, Ihren Fachhändler aufzusuchen.

Schaltwerk

Auf unbefestigten Wegen werden leicht Steine oder kleine Stöckchen durch die Reifen hochgeschleudert. Gerät ein solches Teil zwischen Kette und Kettenritzel, kann der Umwerfer umschlagen und unter Umständen sogar beschädigt werden. Beachten Sie, daß die Schaltungshersteller solche Schäden nicht als Garantiefall ansehen.

Damit Ihr Fahrradrahmen bei einem solchen Schaden kein Totalschaden wird, haben wir die meisten Rahmen mit auswechselbaren Schaltaugen mit Sollbruchstelle ausgerüstet. Ersatz bekommen Sie bei Ihrem Fachhändler oder bei unserer Serviceabteilung. Es gibt verschiedene Versionen für verschiedene Ausfallenden.

Beleuchtung

Für die Beleuchtung dürfen nur bauartgeprüfte Teile mit der Kennung "K" verwendet werden.

Urlaubs-Check

Wir empfehlen, vor jeder großen Urlaubsreise einen Urlaubs-Check oder die jährliche Inspektion durchführen zu lassen, damit Sie wie beim Auto problemlose Urlaubstage verbringen können.

Anhängerbetrieb

Für Anhängerbetrieb ist Ihr vollgefedertes Fahrrad nicht zugelassen. An anderen Modellen, außer Damenrahmen mit Einrohrrahmen oder tiefem Einstieg, ist der Anhängerbetrieb im Rahmen der ABE des Anhängerherstellers auf eigenes Risiko zulässig. Bitte beachten Sie die Einschränkungen im Fahrradbrief.

Reparaturen, Umbauten

Suchen Sie, wenn immer es möglich ist, die Werkstatt Ihres Fachhändlers auf. Lassen Sie Wartungsarbeiten und Reparaturen nur von sachkundigen Personen durchführen.

Bitten Sie Ihren Fachhändler, ausschließlich Original-**SCHAUFF**-Ersatzteile zu verbauen. Nur diese Teile sind von unserer Qualitätssicherung geprüft und freigegeben.

Achten Sie darauf, daß keine sicherheitsrelevanten Umbauten ohne Genehmigung des Werks am Rad durchgeführt werden. Das gilt auch für Umbauten in einen anderen als den bestimmungsgemäßen Gebrauch. Verzichten Sie nicht auf den Service der Fachwerkstätten, denken Sie an Ihre Sicherheit!

Rahmen

Überprüfen Sie den Rahmen nach jeder Fahrt auf Risse. Da Rahmen nicht mehr so schwer gebaut werden wie früher, verschleißt sie auch schneller. Geringe Wandstärken können leichter verbeulen und durchkorrodieren. Auch Aluminium hält nicht ewig, sondern versprödet unabhängig von der Benutzung.

Schrauben Anzugsmomente

Diese Liste ersetzt nicht die Fachkenntnisse und Sorgfaltspflicht des Fachhändlers!

Lenker	Bremshebel auf dem Lenker (Inbus 5 mm)	6 - 8 Nm
	Schalthebel auf dem Lenker (Inbus 4 oder 5 mm)	5 Nm
	Muttern für Lenkerbefestigung (4 mm Inbus)	5 Nm
Vorbau	Vorbauerschrauben seitlich hinten (M6 - Inbus 5 mm)	8 - 10 Nm
	Excenter-Zugstangen im Vorbau (M6 Sicherungsmutter - 10 mm Schlüsselweite)	4 - 5 Nm
	Spindel im Vorbau – Stahlschaft – (Inbus 6 mm)	8 - 10 Nm
	Spindel im Vorbau – Alustoker / Tandemstoker – (Inbus 6 mm)	4 - 5 Nm
Bremse	Bremssattel an der Gabel und an der Schwinge (M6 - Inbus 5 mm)	12 - 16 Nm
	Überwurfmutter des Hydraulikschlauches am Handhebel und am Bremssattel (8 mm Schlüsselweite)	4 - 5 Nm
	V- oder Cantibremse Bremsgestänge an der Gabel und am Rahmen (Inbus 5 mm)	8 Nm
Schaltung	Schaltwerk am Wechsel-Schaltauge (Inbus 5 mm)	8 - 10 Nm
	Umwerferschelle an der Schwinge (Inbus 5 mm)	5 - 7 Nm
	Kabelbefestigungsschraube des Schaltzuges (Inbus 5 mm)	5 - 7 Nm
	Zahnkranz auf der Hinterradnabe (Shimano Spezialwerkzeug)	30 - 50 Nm
Laufräder	Achsmuttern auf der Nabenachse (Ring- / Maulschlüssell 15 oder 17 mm)	20 - 30 Nm
Rahmen	Wechsel-Schaltauge Befestigungsschraube (Inbus 5 mm)	10 Nm
	Rahmengelenk zwischen Vorderrahmen und Schwinge	20 Nm
Stoßdämpfer	Stoßdämpferbefestigungen an Rahmen und Schwinge (5 mm Inbus und / oder 6 mm)	12 Nm
Tretlager	Innenlagerschalen im Rahmen (Shimano Spezialwerkzeug)	50 - 70 Nm
	Kurbelarmbefestigungsschrauben (Inbus 8 mm)	35 - 45 Nm
	Kurbelarm bei Hollowtech (5 mm Inbus)	12 - 14 Nm
Pedal	Pedalachse im Kurbelarm (Inbus 6 mm oder Maulschlüssel Sw 15 mm)	35 Nm
Schnellspanner	Vorder- und Hinterrad, Dämpfer und Sattelstütze	5 - 7 Nm
Sattelstütze	5 mm Inbusschraube zur Sattelbefestigung	15 - 20 Nm
	Sw 13 mm Muttern zur Sattelbefestigung	15 - 20 Nm
Generell	Madenschrauben zur Verdrehsicherung	5 Nm

Manuel d'entretien

Le présent manuel explique comment utiliser ce nouveau vélo en sécurité. Même si vous faites du vélo depuis plusieurs années, il est important que vous lisiez le avant d'utiliser ce vélo! Lisiez aussi les manuels des fournisseurs des composant.

Ce manuel vous explique également comment exécuter les opérations d'entretien de base. Certaines opérations ne doivent être réalisées que par votre revendeur.



Un mot à propos des vélos et de la sécurité:

Un vélo peut aussi bien être un jouet qu'un moyen de locomotion ou de détente. Il peut également servir pour se promener à la campagne ou pour participer à des compétitions. Mais chaque vélo a ses limites.

Si vous forcez au-delà des limites de votre vélo, vous risquez de l'endommager. Lorsqu'un vélo est endommagé, il suffit d'une légère pression pour que le vélo se casse et provoque un accident. En cas d'accident, un vélo ne vous protège pas des blessures. Même un petit accident à faible vitesse peut provoquer un choc grave, des blessures, voire la mort. Pensez toujours à la sécurité et roulez prudemment.

Avant chaque sortie

Examinez votre vélo avant chaque sortie. La liste qui suit répertorie les éléments principaux à vérifier. Si une des pièces du vélo ne fonctionne pas correctement, suivez les instructions du présent manuel pour procéder à la réparation ou faites réparer le vélo par votre revendeur. N'utilisez pas un vélo présentant une pièce endommagée; faites-la remplacer.

- Cadre et fourche
- Roues
- Gonflage des pneus

- Freins
- Guidon et potence
- Selle et tige de selle
- Suspension
- Lumières et réflecteurs

Les vélos et les pièces qui les composent ne sont pas indestructibles. Si votre utilisation du vélo augmente la force qui lui est appliquée, vous devez remplacer le vélo ou ses pièces plus souvent que les cyclistes qui roulent en douceur ou avec prudence. La durée de vie d'une pièce dépend de sa conception, des matériaux qui la composent, de son utilisation et de son entretien: poids du cycliste, vitesse, terrain, entretien, environnement (humidité, salinité, etc.), cadre ou l'une de ses pièces, autant de facteurs qui rendent impossible l'établissement d'un calendrier de remplacement précis. En cas de doute sur le remplacement d'une pièce, contactez votre revendeur.

Dans certains cas, un cadre ou une pièce plus légers ont une durée de vie plus longue qu'un cadre ou une pièce plus lourds. Toutefois, les vélos et les pièces légers à haute performance requièrent plus d'entretien et des vérifications plus fréquentes.



Portez un casque et des vêtements de cyclisme haute visibilité, couleur vive et réfléchissants, pour votre sécurité. Roulez prudemment lorsque les conditions sont mauvaises.

Nettoyer le vélo après chaque sortie

Si votre cadre ou un composant est sale, nettoyez-le avec un chiffon doux et humide et un produit de nettoyage pour vélo ou une solution d'eau et de liquide vaisselle. N'utilisez pas de solvants industriels ou de produits chimiques corrosifs ou un nettoyeur haute pression.

Réglage

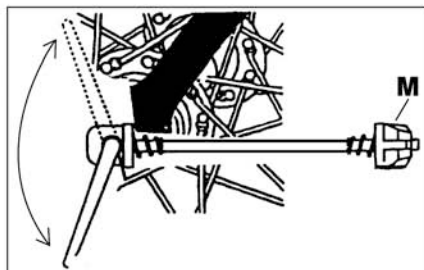
Ce chapitre fournit les instructions nécessaires au réglage des pièces d'un vélo. Après chaque réparation, contrôlez le vélo.

Montage des roues

Il existe différents dispositifs de fixation des roues. Lisez attentivement les instructions du dispositif de votre vélo.

- Système de fixation rapide
- Axe fileté et écrou

Pour démonter une roue avec un système de démontage rapide



1. Débloquez le levier de fixation rapide. Positionnez le en position OPEN
2. Desserrez l'écrou de réglage. Tournez le de trois tours.
3. Sortez la roue de la fourche ou du cadre.

Pour monter une roue avec un système de fixation rapide

1. Placez le levier de fixation rapide en position OPEN et placez la roue de manière à ce qu'elle rentre en contact avec l'intérieur des extrémités de la fourche.
2. Le levier étant en position de réglage, serrez légèrement l'écrou de réglage.

3. Verrouillez le système de fixation rapide; en tenant le levier dans la paume de votre main, positionnez le levier en position CLOSE. Lorsque vous mettez le levier en position de réglage, vous devez rencontrer une certaine résistance.
4. Si vous pouvez verrouiller le levier sans rencontrer de résistance, ou très peu, cela signifie que le serrage n'est pas suffisant. Retournez à l'étape 2 et serrez l'écrou de réglage.



Ne tournez pas le levier comme un écrou à oreilles pour le serrer. Le serrage ne serait pas suffisant pour maintenir la roue.

Pour monter une roue avec un axe fileté et un écrou

Certaines roues sont fixées par de écrous filetés sur l'axe. Il peut être nécessaire d'ajouter une rondelle dentée entre l'écrou et l'extrémité de la fourche.

1. Serrez les écrous de l'axe:
 - Roue avant standard: 20-27 Nm
 - Roue arrière standard: 27-34 Nm
 - Roue arrière Shimano Nexus: 40 Nm
2. Vérifiez que vous avez correctement fixé la roue.



Si le dispositif de fixation de roue n'est pas correctement réglé et fermé, la roue peut présenter du jeu ou se détacher, ce qui vous ferait perdre le contrôle du vélo et chuter. Vérifiez que les roues sont correctement fixées avant d'utiliser le vélo.

Pour régler l'angle du guidon

1. Desserrez le ou les boulons de serrage du guidon sur la potence (figures 1, 2).
2. Positionnez le guidon. Assurez-vous qu'il se trouve au centre de la potence.
3. Serrez le ou les boulons de serrage du guidon.

Potence

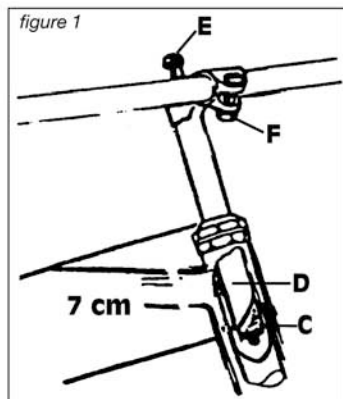
Il existe deux types de potence:

- A plongeur (figure 1)
- Ahead Set (figure 2)

Pour aligner ou régler une potence à plongeur

Pour régler la hauteur de la potence à élévation réglable, modifiez l'angle de la potence (voir la section suivante) pour accéder à l'expandeur.

1. Desserrez l'expandeur de potence de deux à trois tours (E).
2. La potence est maintenue par l'expandeur C. Pour le desserrer, frappez sur le haut de celui-ci à l'aide d'un maillet en bois ou en plastique.
3. Réglez la hauteur du guidon, en veillant à ce que l'indicateur d'insertion minimale soit à l'intérieur du cadre. Le plongeur de la potence doit toujours être enfoncé d'au moins 70 mm dans le cadre.
4. Serrez l'expandeur „E”.



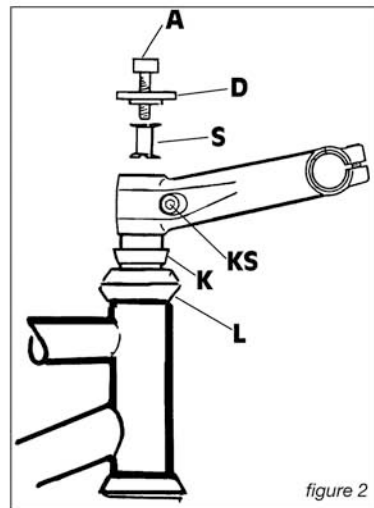
Pour modifier l'élévation d'une potence à élévation réglable

1. Desserrez le boulon de réglage de l'angle jusqu'à ce que l'angle de la potence puisse être modifié.
2. Placez la potence selon l'angle souhaité.
3. Serrez le boulon de réglage de l'angle.

! Une potence à plongeur positionnée trop haut peut endommager le vélo et vous faire perdre le contrôle de celui-ci et chuter. Veillez à ce que l'indicateur d'insertion minimale se trouve à l'intérieur du cadre.

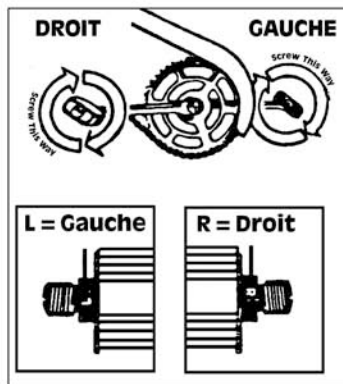
Pour aligner une potence Ahead Set

1. Desserrez les boulons de serrage du pivot de deux à trois tours (figure 2 «KS»).
2. Alignez la potence avec la roue avant.
3. Serrez les boulons de serrage du pivot «KS».



Pédales

La pédale de droite est filetée dans le sens normal alors que la pédale de gauche est filetée dans le sens opposé. Serrez les pédales dans les manivelles à 40 Nm.



Selle et tige de selle

Réglez l'angle de la selle à votre convenance. Faites d'abord un essai en roulant avec le haut de la selle parallèle au sol. Dans le cas des vélos avec suspension arrière, inclinez légèrement le bec de la selle vers le bas; lorsque le poids de votre corps appuiera sur l'amortisseur arrière, la selle sera à niveau. Vous pouvez également déplacer la selle en avant ou en arrière le long de la tige de selle pour plus de confort et pour améliorer la distance au guidon.

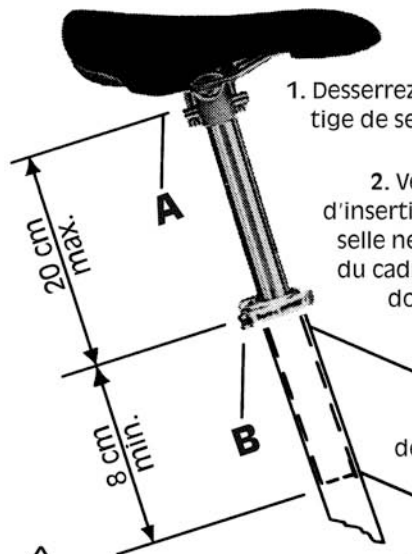
Avec un bon réglage, la selle de votre vélo restera confortable, même pendant de longues randonnées.

Pour régler l'angle de la selle

1. Desserrez le boulon de serrage de la selle (A) jusqu'à ce que la selle puisse être déplacée. Certaines tiges de selle sont dotées de deux boulons. Dans ce cas, pour effectuer le réglage, desserrez un boulon et serrez l'autre.

2. Placez un élément droit, un niveau à bulle ou une règle sur la selle afin de mieux visualiser l'angle de celle-ci.
3. Réglez la selle et serrez le boulon selon le type de tige de selle:

- Pour un boulon nécessitant une clé hexagonale de 6 mm: 17-28,3 Nm
- Pour deux boulons nécessitant une clé hexagonale de 5 mm: 9,6-14,1 Nm.



Pour régler la hauteur de la selle

1. Desserrez le boulon du collier de la tige de selle ou le levier de fixation rapide (B).
2. Veillez à ce que l'indicateur d'insertion minimale de la tige de selle ne soit pas visible au-dessus du cadre du vélo. La tige de selle doit toujours être enfoncée d'au moins 8 cm dans le cadre.
3. Bloquez le levier de fixation rapide de la tige de selle ou serrez le boulon de la tige de selle à 10-14 Nm.

! Une tige de selle positionnée trop haut peut endommager le vélo et vous faire perdre le contrôle de celui-ci et chuter. Veillez à ce que l'indicateur d'insertion minimale se trouve à l'intérieur du cadre.

English

Your new bicycle can be fun when used for transportation, recreation, exercise, or competition. But riding a bicycle can also be dangerous, especially if you try to ride beyond the limits of your ability or the limits of your bicycle. Please use common sense and familiarize yourself first with your new bicycle. Refrain from any potentially dangerous "tricks" or "stunts" neither your bike nor yourself have crash zones or airbags built in.

Always wear a helmet and protective gear. When riding on road, use lights, not only at times when the law requires you, but also in bad weather or similar visibility-restricting situations. If your bicycle is not equipped with lights, please use hi-visibility clothing, do not ride your bike in darkness.

Before your first ride

You should make sure your bicycle fits before you ride it, and you should know how it works. Detailed adjustment and service instructions from the components manufactureres like Shimano are included seperately, but these are not immediately necessary to be read.

First you should check that the position of the seat and handlebar are correct, that you can apply the brakes and that all "nuts and bolts" are tight. If you have removed the pedals for transportation, please remember that the left crank and pedal has a left-hand thread, so that it must be turned anti-clockwise to be fastened. All other our servicable parts are regular right-hand threads. Please make sure that all quick-release levers are properly closed and that the tires are inflated within the pressure limits printed on the tire. Too little pressure make for a wobbly ride and may cause harmfull accidents, same as loose nuts and bolts.

Any impact, rough riding, heavy loading or similar can cause immediate or delayed defects or failures, same as regular usage will cause wear and lead to eventual material fatigue. As all other vehicles a bicycle needs regular mechanical check-ups and replacements of wearable parts for prolonged safe and trouble free use.

If you are unsure about anything, please ask your dealer or qualified bicycle mechanic for help.



Better safe than sorry!

Before every ride: pre-ride safety check

- Check the frame, fork, and components for damages or cracks
- Check that wheels are straight
- Check tire inflation
- Check brakes
- Check attachment of both wheels
- Check tightness of handlebar, stem and seat
- Check for any loose parts
- Check suspension adjustment, if applicable

After every ride

- Clean your bike, but not by a high pressure cleaner
- oil or grease moving parts, especially the chain
- check frame or fork for cracks or loosened components
- after a wet ride the frame should be allowed to dry out



Warning – A bicycle that does not work properly can cause you to lose control and fall. Inspect the entire bicycle thoroughly before every ride, and do not ride it until any problem has been corrected.

Basic bicycle knowledge

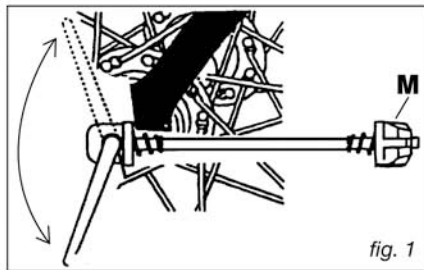
1. Quick-release systems

On some bicycles, a quick-release system holds the wheels on the fork or frame. This system generally consists of a lever, a skewer, and a nut. By moving the lever of the quick-release, the wheel can be securely clamped to the bicycle without the use of tools.

The clamping force of the system is controlled by the length of the skewer, a long rod that goes through the center of the hub (figure 1). The length of the skewer is adjusted by loosening of tightening the nut. To securely clamp the wheel, this system must be correctly adjusted and closed.

Warning – A quick-release that is not properly adjusted and closed can let the wheel be loose or come off when not expected, which can cause you to lose control and fall. Check the adjustment and close the quick-release before you ride the bicycle.

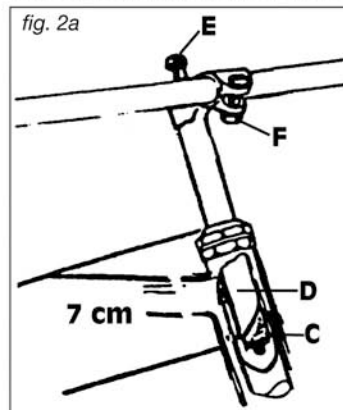
In some cases, similar systems are used to hold the adjustment of the seatpost or the stem.



Before every ride, check that the levers of your quick-release hubs are in their **CLOSE** (locked) position. For further information on adjusting quick-release hubs, see the quick-release adjustment instructions. If you are not

confident, have your dealer show it to you.

2. Handlebar and stem



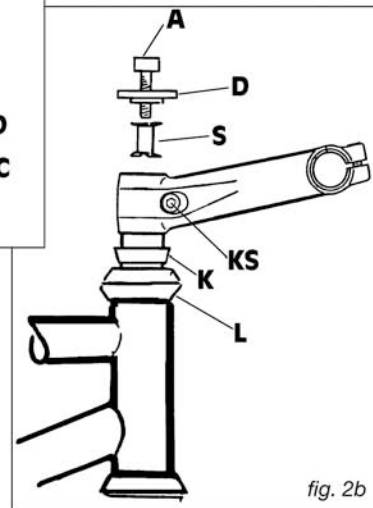
works with the handlebar to define your position on the bicycle.

Nowadays two different types of stem are in use: The classic quill type, high adjustable stem, which is fastened by a wedge inside of the fork steerer (figure 2a) and the Ahead type stem, which is fastened by clamping around the steerer of the fork (figure 2b).

This type of stem can not easily be adjusted for the height. It is mostly used on racing and mountain bikes due to superior strength.

Warning – An improper fastened stem can come loose while riding and cause you to lose control and fall.

The handlebar is the part of the bicycle you hold. The stem attaches the handlebar to the fork. Together, they let you steer and control the bicycle. In addition, the stem

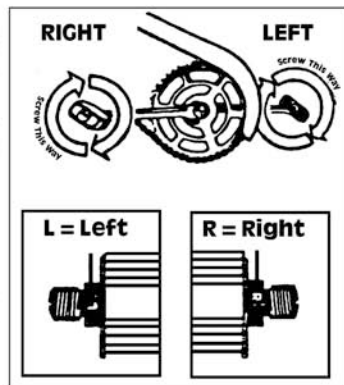


Please make sure that the quill stem is properly inserted into the fork, the max height warning must be hidden inside the fork (figure 2a: min. 7 cm).

For the safe use of the Ahead type stem it must cover almost all of the steerer tube. If you take off cap "D", there should be 2 to max. 5 mm margin between the top of the stem and the top of the steerer tube.

3. Pedals

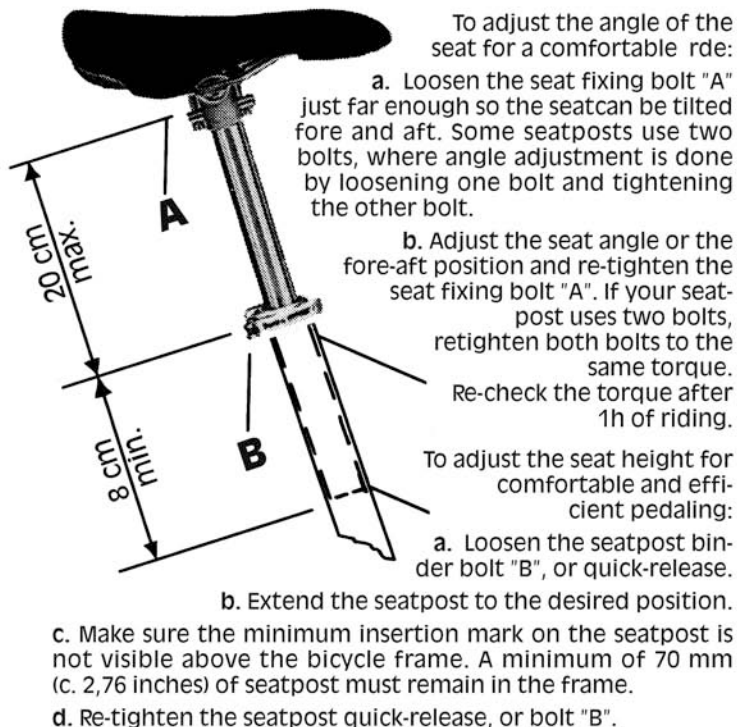
Pedals come in pairs and look similar, but the threads are not the same! The right pedal has regular right-hand threading and is fastened into the crank while turning clock-wise, but the left pedal has a left-hand thread and must be fastened anti-clockwise. All pedals are marked with an "R" or "L".



Warning – Failure to do so will certainly damage the thread in the crank, even if the pedals feels firm at first, it may come loose while riding and cause you to lose control and fall.

4. Saddle and seatpost

The saddle is held in place by the seatpost. This configuration allows three adjustments: seat height, seat angle, and seat fore-aft position. The three settings work together to create a good position. Proper setting of all three adjustments is important for your comfort, pedaling efficiency, and safety.



To adjust the angle of the seat for a comfortable ride:

a. Loosen the seat fixing bolt "A" just far enough so the seat can be tilted fore and aft. Some seatposts use two bolts, where angle adjustment is done by loosening one bolt and tightening the other bolt.

b. Adjust the seat angle or the fore-aft position and re-tighten the seat fixing bolt "A". If your seatpost uses two bolts, retighten both bolts to the same torque. Re-check the torque after 1h of riding.

To adjust the seat height for comfortable and efficient pedaling:

- a. Loosen the seatpost binder bolt "B", or quick-release.
- b. Extend the seatpost to the desired position.
- c. Make sure the minimum insertion mark on the seatpost is not visible above the bicycle frame. A minimum of 70 mm (c. 2,76 inches) of seatpost must remain in the frame.
- d. Re-tighten the seatpost quick-release, or bolt "B".

Warning – A seatpost that is positioned too high can damage the bicycle frame. Too loose or too tightened bolts may fail and can cause you to lose control and fall. Re-check the tightness at least once a month.

1. Inspektion 1 x jährlich

- Drehmomente aller Schrauben prüfen
- Kugelgelenke prüfen
- Schwingenlager einstellen
- Sattel und Feder-Stütze prüfen
- Speichenspannung prüfen
- Reifen und Reifenluftdruck prüfen
- Tretlagerspiel prüfen
- Kette, Kettenblätter und Ritzel prüfen
- Festen Sitz der Ritzel prüfen
- Schaltung prüfen
- Bremsbeläge und ggf. Bremsscheibe prüfen
- Bremse: Dichtigkeit und Druckpunkt prüfen
- Federbeine prüfen
- Schnellspanner prüfen
- Beleuchtung
- Sichtprüfung auf Risse

Datum, Stempel, Unterschrift

2. Inspektion 1 x jährlich

- Drehmomente aller Schrauben prüfen
- Kugelgelenke prüfen
- Schwingenlager einstellen
- Sattel und Feder-Stütze prüfen
- Speichenspannung prüfen
- Reifen und Reifenluftdruck prüfen
- Tretlagerspiel prüfen
- Kette, Kettenblätter und Ritzel prüfen
- Festen Sitz der Ritzel prüfen
- Schaltung prüfen
- Bremsbeläge und ggf. Bremsscheibe prüfen
- Bremse: Dichtigkeit und Druckpunkt prüfen
- Federbeine prüfen
- Schnellspanner prüfen
- Beleuchtung
- Sichtprüfung auf Risse

Datum, Stempel, Unterschrift

3. Inspektion 1 x jährlich

- Drehmomente aller Schrauben prüfen
- Kugelgelenke prüfen
- Schwingenlager einstellen
- Sattel und Feder-Stütze prüfen
- Speichenspannung prüfen
- Reifen und Reifenluftdruck prüfen
- Tretlagerspiel prüfen
- Kette, Kettenblätter und Ritzel prüfen
- Festen Sitz der Ritzel prüfen
- Schaltung prüfen
- Bremsbeläge und ggf. Bremsscheibe prüfen
- Bremse: Dichtigkeit und Druckpunkt prüfen
- Federbeine prüfen
- Schnellspanner prüfen
- Beleuchtung
- Sichtprüfung auf Risse

Datum, Stempel, Unterschrift

4. Inspektion 1 x jährlich

- Drehmomente aller Schrauben prüfen
- Kugelgelenke prüfen
- Schwingenlager einstellen
- Sattel und Feder-Stütze prüfen
- Speichenspannung prüfen
- Reifen und Reifenluftdruck prüfen
- Tretlagerspiel prüfen
- Kette, Kettenblätter und Ritzel prüfen
- Festen Sitz der Ritzel prüfen
- Schaltung prüfen
- Bremsbeläge und ggf. Bremsscheibe prüfen
- Bremse: Dichtigkeit und Druckpunkt prüfen
- Federbeine prüfen
- Schnellspanner prüfen
- Beleuchtung
- Sichtprüfung auf Risse

Datum, Stempel, Unterschrift

Fahrrad-Serviceplan

Dieses Fahrrad wurde mit qualitativ hochwertigen Komponenten hergestellt.

Um eine lange Lebensdauer und eine einwandfreie Funktion gewährleisten zu können, möchten wir Sie bitten, Ihr Fahrrad regelmäßig von Ihrem **SCHAUFF**-Fachhändler warten zu lassen.

Damit Ihre Gewährleistungsansprüche nicht verfallen, lassen Sie sich bitte diese Wartungen von Ihrem **SCHAUFF**-Fachhändler bestätigen. Nach

der Erst-Inspektion sollten die Wartungen mindestens 1mal pro Jahr oder alle 1.500 km von Ihrer Fachwerkstatt – gegen Berechnung – durchgeführt werden. Bei Nichtbeachtung erlischt jeglicher Gewährleistungsanspruch, Kulanz wird nicht gewährt.

Den verwendeten Komponenten liegen die Herstellergarantien zugrunde. Im Fall eines Gewährleistungs- oder Kulanzantrages fügen Sie bitte eine Kopie dieses Fahrrad-Serviceplans sowie den Kaufbeleg Ihrem Brief bei.

Erst-Inspektion (innerhalb 6 Wochen/100km)

Händlerstempel

Wartung am:

1. Wartung (innerhalb 12 Monate/1.500 km)

Händlerstempel

Wartung am:

2. Wartung (innerhalb 24 Monate/3.000 km)

Händlerstempel

Wartung am:

3. Wartung (innerhalb 36 Monate/4.500 km)

Händlerstempel

Wartung am:

4. Wartung (innerhalb 48 Monate/6.000 km)

Händlerstempel

Wartung am:

5. Wartung (innerhalb 60 Monate/7.500 km)

Händlerstempel

Wartung am:

6. Wartung (innerhalb 72 Monate/9.000 km)

Händlerstempel

Wartung am:

7. Wartung (innerhalb 84 Monate/10.500 km)

Händlerstempel

Wartung am:

8. Wartung (innerhalb 96 Monate/12.000 km)

Händlerstempel

Wartung am:

Gewährleistung

Die nachstehenden Gewährleistungsbestimmungen gelten ausschließlich für den privaten Gebrauch und nur für den Erstbesitzer.

Es besteht auf alle Teile eine Gewährleistung von 24 Monaten gemäß den aktuell gültigen Gesetzen. Beachten Sie auch die zum Teil längeren Garanzzeiten der Teilehersteller, die über die gesetzliche Gewährleistung hinausgehen.

SCHAUFF haftet gemäß seinen AGB ausschließlich für Produktions- und Fertigungs-Fehler. Weitergehende Ansprüche sind ausgeschlossen.

Beschränkung der Gewährleistung

Bei Renn- und bei gewerblichem Einsatz (Verleih) entfällt der Anspruch auf die 2-jährige Gewährleistung.

Alle sicherheitsrelevanten Komponenten (auch Gabel, Lenker usw.) müssen spätestens nach 3 Jahren gegen neue Bauteile ausgetauscht werden. Der Gewährleistungsanspruch entfällt bei Schäden durch Unfall, Gewaltanwendung, Benutzung von Dampfstrahlern, mißbräuchlicher Verwendung des Fahrrades (z.B. Fahren über Bordsteinkanten, Springen, Freestyle, Downhill, Fahrten durch Wasser usw.) und dann, wenn die Serviceintervalle nicht eingehalten wurden. Bei mangelhafter Pflege entfallen jegliche Ersatzansprüche.

Verschleißteile unterliegen ausschließlich der gesetzlichen Gewährleistung.

Gewährleistung und Garantie erlöschen außerdem bei Umbauten, insbesondere bei Abänderung des bestimmungsgemäßen Gebrauchs. Für Unfälle, die aus Umbauten herrühren (z.B. Ausbau zum Freestyle-, Trial- oder Behindertenrad), übernehmen wir keine Haftung.

Die Haftung entfällt ebenfalls, wenn keine Original-**SCHAUFF**-Ersatzteile verwendet werden oder wenn Umbauten an den von uns gelieferten Komponenten vorgenommen wurden.

Im Rahmen der Gewährleistung ersetzen wir ausschließlich die defekten Teile und nicht das komplette Fahrrad (wie beim Automobil). Bei Wandlung oder Kulanzersatz wird im Verhältnis der Abnutzung ein Anteil einbehalten. Ersatz oder Nacharbeit erfolgen nach unserer Wahl. Nach Abschluss der Saison kann in der Regel die ursprüngliche Lackierung nicht mehr geliefert werden. Wir behalten uns die Verwendung einer anderen Farbe vor.

Tritt ein Gewährleistungsfall ein, so beinhaltet die **SCHAUFF**-Gewährleistungsrichtlinie den Ersatz des defekten Bauteiles. Der Ablauf ist folgendermaßen: Der Händler bestellt das defekte Bauteil bei der Firma **SCHAUFF** und erhält bei Lieferung des Bauteiles die entsprechenden Gewährleistungsunterlagen mit zugesandt. Das defekte Teil wird der Fa. **SCHAUFF** zur Prüfung frei Haus zugesandt und nach Prüfung ggf. gutgeschrieben. Das defekte Teil geht in das Eigentum der Fa. **SCHAUFF** über.

Nach Ablauf der Gewährleistung ist die weiterhin jährlich stattfindende Inspektion bei Ihrem Fachhändler die Voraussetzung für Kulanzregelungen. Bei Beanstandungen bitten wir Sie, eine Kopie des Fahrradbriefs, die Rechnung und das Inspektionsheft beizufügen.

Die regelmäßige Durchführung von Inspektionen bei Ihrem Fachhändler ist die Voraussetzung für Ihre Gewährleistungsansprüche und erhält den Wert Ihres **SCHAUFF** Fahrrades. Bei weiteren technischen Fragen, wenden Sie sich bitte an Ihren Fachhändler oder direkt an unsere Service Abteilung.

Für Ihr **SCHAUFF**-Fahrrad gilt die gesetzliche Gewährleistung von 24 Monaten ab Kaufdatum, aber viele an einem Fahrrad befindlichen Bauteile sind sogenannte Verschleißteile, die von einer 2-jährigen Gewährleistung nicht abgedeckt werden:

1. Reifen und Schläuche
2. Speichen und Laufräder, falls die zur Funktionserhaltung notwendigen Nachzentrierungen nicht im Zuge der Inspektionen in Auftrag gegeben wurden
3. Bremsbeläge und Bremsflüssigkeiten
4. Ketten, Tretlagerkurbeln und Zahnkränze
5. Lager, Stoßdämpfer und Federgabeln sind Verschleißteile und unterliegen somit der Herstellergarantie.

Alle sicherheitsrelevanten Aluminium- und Carbon-Bauteile wie Lenker, Vorbauten und Sattelstützen sind zu Ihrer eigenen Sicherheit nach 3 Jahren auszutauschen.

Inspektionen

Nach Erhalt Ihres **SCHAUFF**-Bikes führt der Fahrrad-Fachhändler Ihres Vertrauens auf Wunsch eine Erstinspektion Ihres Fahrrades durch, die unter Umständen kostenpflichtig sein kann.

Bei den vorgeschriebenen Jahresinspektionen wartet und kontrolliert die Fachwerkstatt Ihr Fahrrad. Nur so kann die Verkehrssicherheit gewährleistet werden.

Sollten unerwartet Materialfehler auftreten, bitte kontaktieren Sie umgehend unsere Firma oder den Komponenten-Hersteller direkt über den Fachhändler.

ERST-INSPEKTION

Nach 100 km Alu-Tretkurbeln, Bremsen, Lenker, alle Lager, Speichen, Schaltung, Gepäckträger und Radmuttern nachschrauben! Rad mit Pflegemittel einsprühen. Service-Pass abstempeln lassen.

SCHAUFF[®] Fahrradpass / Bike ID (R)

Modellbezeichnung / model:

Rahmen-Nummer / frame serial no.:

Kaufdatum / date:

Händlerstempel

Unterschrift des Händlers

SCHAUFF®

53424 Remagen am Rhein
Service-Fax: 02642-3358
service@schauff.de