

Aanwijzingen en veiligheidscontroles

Minimumdiepte van de zadelpen

Let er bij het instellen van de zadelhoogte op dat de zadelpen ver genoeg in het frame zit. De standaard gemonteerde zadelpen moet minstens tot de betreffende markering of 80 mm diep in de zitbuis zitten. Wilt u een andere zadelpen monteren, dan moet deze exact dezelfde diameter hebben en moet de markering voor de minimumdiepte ook minstens 80 mm boven het uiteinde van de zadelpen zitten. Als de zadelpen niet diep genoeg in de zitbuis zit of te dun is, kan het frame onherstelbaar worden beschadigd. Dergelijke schade door onjuist gebruik valt buiten de garantie.



Velgenslijtagecontrole

Bij fietsen met velgremmen vermindert de dikte van de remflank door het gebruik. De levensduur van een velg is behalve van de gebruikte remblokjes en de bekleding van de remflank sterk afhankelijk van de gebruiksomstandigheden. Bij frequent gebruik op een natte ondergrond kan de slijtage snel toenemen. Wordt de velg niet op tijd vervangen, dan kan de versleten flank de bandenspanning niet meer aan, waardoor deze zal breken. Doorgaans knapt dan de band of blokkeert het wiel onverhoeds in de rem. Beide kan tot een ongeval met ernstige verwondingen

leiden. Daarom is het zo belangrijk dat u de slijtage van de velg-flank regelmatig controleert. Om dit zo eenvoudig mogelijk te maken, zijn de velgen van uw idworx-fiets voorzien van een slijtage-indicator of een CSS-coating.

B-1

Slijtagecontrole bij velgen met slijtage-indicator

De slijtage-indicator is een groef in de remflank die bij de productie van het velgprofiel ontstaat en daarom hetzelfde geanodiseerd is als het oppervlak van de velg. De rest van de remflank is metallic zilver. Reinig in de wintermaanden minimaal elke 500 kilometer, in de zomer elke 1000 kilometer een stuk van ca. 10 centimeter lang van de remflank van het voorste en achterste wiel grondig (bijvoorbeeld met een vochtig papieren zakdoekje). Is de zwarte groef niet meer zichtbaar en in plaats hiervan een doorlopende zilverkleurige remflank, dan is de velg te ver versleten. U mag dit wiel dan niet meer gebruiken. Laat de velg zo spoedig mogelijk vervangen!



Slijtagecontrole bij velgen met CSS-coating

Door de donkergrijze tot zwarte CSS-coating wordt een uiterst harde en slijtvaste remflank verkregen. Toch verslijt ook deze coating, zij het duidelijk langzamer dan een niet-gecoate of alleen geanodiseerde remflank. Reinig in de wintermaanden minimaal elke 500 kilometer, in de zomer elke 1000 kilometer een stuk van ca. 10 cm lang van de remflank (bijvoorbeeld met een vochtig papieren zakdoekje) van het voorste en achterste wiel grondig. Constateert u dan dat de CSS-coating grotendeels is afgesleten en daardoor het zilverkleurige aluminium van de velg te voorschijn

Aanwijzingen en veiligheidscontroles

B-2

komt, dan is de velg te verversleten. U mag dit wiel dan niet meer gebruiken. Laat de velg zo spoedig mogelijk vervangen!

Aheadset-balhoofd

Het verdient aanbeveling, het balhoofd, dus het lager waarin de vork ten opzichte van het frame draait, regelmatig op eventuele speling te controleren. Speling is merkbaar als kloppend geluid tijdens het rijden over oneffenheden of als schokken tijdens het remmen.

Controle van het balhoofd



Ga op de bovenbuis van uw bike zitten, trek met de ene hand de voorrem aan en leg duim en wijsvinger van de andere hand op de lagerspleet van het bovenste lager, zoals afgebeeld op de foto. Steun met de elleboog van dezelfde arm tegen de handgreep van

het stuur. Druk nu tegen het stuur alsof u de fiets naar voren wilt bewegen - wat door de aangetrokken voorrem wordt verhinderd. Voelt u hierbij resp. bij de aansluitende beweging naar achteren beweging tussen de balhoofdbuis en de bovenste lagerring, dan heeft het balhoofd speling en moet het onverwijld worden afgesteld. Als u met een balhoofd met speling blijft doorrijden, beschadigt u niet alleen het lager maar mogelijkerwijs ook de vorkschacht en de lagerzittingen in het frame. Dit kan dus niet alleen heel duur, maar ook ongezond voor de bestuurder worden.

Afstellen van het balhoofd

Draai beide klembouten van de stuurpen volledig alsmede de stelbout ca. één omwenteling los. Dit is de bout waar op nevenstaande foto aan wordt gedraaid. Licht het stuur en dus het voorwiel een handbreedte op en laat het op een harde ondergrond neerkomen. Draai dan de stuurpenbouten weer zo ver aan, dat ze beide net weer beginnen te klemmen. Trek de onderste klembout nu net zo vast aan, dat de stuurpen op de stuurstang niet meer wiebelt, maar nog wel met geringe weerstand op de stuurstang kan worden gedraaid.

Richt de stuurpen zodanig, dat het stuur haaks op het voorwiel



Aanwijzingen en veiligheidscontroles

staat, dus in rechthoofstand. Als u voornoemde controle uitvoert, merkt u duidelijk dat er speling is. Door de stelbout weer in zeer kleine stapjes rechtsom te draaien, oefent u via de stuurpen druk op het balhoofd uit en reduceert u de lagerspeling. Draai de stelbout zo ver aan, dat u geen speling meer kunt voelen. Hiervoor is slechts een minimaal aanhaalmoment van 1 tot maximaal 2 Nm nodig. Als er veel kracht nodig is om de lagerspeling te reduceren, hebt u de klembout(en) van de stuurpen al te vast aangetrokken en moet u deze weer iets losdraaien. Kunt u geen speling meer constateren, licht dan het wiel bij de bovenbuis een stukje op en controleer of de vork makkelijk in het balhoofd kan draaien. Zo ja, dan hebt u de lagerspeling correct afgesteld. Hebt u het balhoofd te strak voorgespannen, draai de stelbout dan weer een halve omwenteling los en laat het voorwiel weer een- tot tweemaal neerkomen en begin opnieuw. Kan geen afstelling worden bereikt waarbij het lager zonder speling en tegelijkertijd licht beweegt, dan is het waarschijnlijk versleten en moet het worden vervangen. Gebruik uw idworx-bike in dit geval niet meer en laat deze bij uw idworx-dealer repareren.

Trek, nadat u het balhoofd correct hebt afgesteld, beide stuurpenklembouten afwisselend in kleine stappen

aan, totdat bij beide een aanhaalmoment van 9 Nm is bereikt. De stelbout is slechts nodig voor het afstellen van het lager en mag aansluitend niet meer worden aangetrokken. Dan zou de stelkap beschadigd raken.

B-3



Aanwijzingen en veiligheidscontroles

B-4

Stuurpen/stuur-verbinding

Als u de stand van de handgrepen wilt veranderen of een andere stuurpen wilt monteren, moet u de fixering van het stuur in de stuurpen losmaken en aansluitend weer vastmaken. Alle idwork-bikes hebben stuurpenen met demonteerbare klemplaat met 4-bouts bevestiging. Deze klemmen het stuur uiterst betrouwbaar en veilig, maar kunnen bij verkeerd gebruik het stuur ook onherstelbaar beschadigen en de levensduur aanzienlijk verkorten. Al naargelang u slechts het stuur in de stuurpen wilt verdraaien of de stuurpen wilt vervangen, moet u de vier klembouten enigszins losdraaien of helemaal eruit draaien. Wilt u een nieuwe stuurpen gebruiken, verwijder dan bij de stuurklem alle bramen en rond alle randen die met het stuur in contact komen zorgvuldig met fijn schuurlinnen af. Houd de klemvlakken van stuurpen en stuur vetvrij, breng het stuur aan en bevestig de klemplaat, door de vier bevestigingsbouten in eerste instantie slechts zo ver erin te draaien dat de koppen de klemplaat net raken. Let er nu al op dat de spleet tussen de klemplaat en de stuurpen bij alle vier de hoeken even groot is. Verschuif het stuur, zodat dit centrisch in de stuurpen zit en draai het aansluitend in de gewenste stand. Trek dan de klembouten met een momentsleutel afwisselend in kleine stappen aan. Begin met de bout links boven, ga dan naar de bout rechts onder, dan naar rechts boven en ten slotte links onder (zie nummering op de foto). Herhaal dit patroon totdat alle vier de klembouten een aanhaalmoment van 7 Nm hebben bereikt.

Bandenspanning

In de bijlage van dit handboek vindt u een tabel met de toelaatbare minimum- en maximumbandenspanningswaarden alsmede een optimale waarde, die afhankelijk is van de belading van de fiets.



Fiets nooit met banden waarvan de bandenspanning onder resp. boven de aangegeven grenswaarde ligt.

Met een bandenspanning onder de minimumwaarde verniet u niet alleen de band en stijgt de kans op bandenpech, u riskeert ook dat u in bochten en bij sterk afremmen de controle over de fiets verliest en valt. Ligt de bandenspanning boven de maximumwaarde, dan zijn niet alleen het veercomfort en de grip slechter, maar worden ook band en velg beschadigd. Dit kan er toe leiden dat de band plotseling alle lucht verliest, waardoor het doorgaans tot een val komt. Dit kan zelfs nog gebeuren als u na een fase met te hoge bandenspanning al weer een tijdje met de correcte bandenspanning rijdt.

Aanwijzingen en veiligheidscontroles

Met de aanbevolen bandenspanning, die is gebaseerd op de ervaring van vele praktijkkilometers, bereikt u het beste compromis tussen pechpreventie, merkbaar comfort, geringe rolweerstand en goede grip. In tegenstelling tot wat vaak wordt gezegd, wordt de rolweerstand op normale straten en wegen met hun talrijke oneffenheden niet lager door een nog hogere bandenspanning, integendeel.

Controleer de bandenspanning eenmaal per week. Hebt u geen staande fietspomp met manometer, dan adviseren wij u de kleine, handige „Airmax” bandenspannings-tester van Schwalbe (z. foto).



Aanhaalmomenten

We adviseren, om na de eerste 20 bedrijfsuren en dan regelmatig na telkens ca. 200 bedrijfsuren de voorspanning van alle belangrijke bouten te controleren.

In de gelijknamige tabel in de bijlage vindt u de voorgeschreven aanhaalmomenten voor alle relevante bevestigingsbouten van uw idworx-bike. Meer gegevens vindt u in de bijgeleverde handleidingen van de componentfabrikanten.

Om deze te kunnen gebruiken, hebt u een momentsleutel nodig, waarmee u vertrouwd moet zijn. Bij de waarden wordt verondersteld, dat de schroefdraad van de betreffende bout en

de bijbehorende binnenschroefdraad zonder vet of olie is. Voor een minimale torsiebelasting van de bout en voor het ontzien van het onderdeeloppervlak moet echter de onderzijde van de boutkop licht zijn ingevet.

Om schade te voorkomen, mogen deze waarden nooit worden overschreden; ook een onderschrijding van meer dan 10% is om veiligheidsredenen niet toegestaan.

Wielen uitbouwen en inbouwen

Uitbouwen

1. Bij alle idworx-bikes met velgremmen opent u eerst de rem. Maak hiervoor bij remmen van het type Magura FIRMtech aan beide zijden de vergrendeling los, door de hefboom onder de remcilinder van de staande achtervork resp. Vork richting velg weg te klappen.
2. Grijp dan tussen remklauw en band en zwenk de remklauw naar buiten.
3. Schakel de ketting op het kleinste tandwiel en het middelste kettingblad.
4. Open nu de snelspanner en verwijder het wiel uit het frame resp. de vork. Bij het voorwiel moet u hiervoor de snelspanmoer ca. 2 omwentelingen linksom draaien, zodat de snelspanner niet aan de uitvalbeveiliging blijft hangen.



Aanwijzingen en veiligheidscontroles

B-6

Inbouwen

1. Plaats het wiel in het frame resp. de vork en zet de fiets op de grond voordat u het wiel met de snelspanner vastzet. Let er bij het achterwiel op, dat de ketting weer over het kleinste tandwiel ligt.
2. De wielen worden met de snelspanner correct bevestigd door het omklappen van de snelspanhendel en **niet** doordat de spanas met de snelspanhendel wordt aangetrokken. Draai de moer van de snelspanner zo ver, dat de hendel meer weerstand krijgt vanaf de stand waarbij de hendel in het verlengde van de achteras staat. Alleen zo wordt de spanas met een voldoende hoge kracht voorgespannen. Uitgezonderd van deze regel is een type snelspanner van de firma Mavic, die ook voor enkele Idworx-mountainbikes wordt gebruikt. Bij deze snelspanner is het hele zwenkgebied van de hendel niet groter dan 90°. Hier wordt de optimale spankracht bereikt als bij ca. 60° van de hendelbeweging weerstand wordt gevoeld.
3. Breng de remcilinders weer op hun plaats, door met de vergrendelingshendel in de



afgebeelde stand de cilinders tot tegen de aanslag te drukken. Zet de hendel dan weer naar buiten, totdat deze het frame resp. de vork raakt. Trek eenmaal krachtig aan de remhendel om de rem te testen.

Magura FIRM-tech remmen

Remblokjes voor Magura FIRM-tech-remmen

De meeste idworx-bikes zijn uitgerust met hydraulische velgremmen van het type Magura HS-33 FIRM-tech. Deze rem werkt alleen met speciale remblokjes, die Magura in vier verschillende rubbermengsels levert. Alle idworx-bikes met velgen waarvan de remflanken niet-gecoat zijn, zijn standaard uitgerust met de zwarte remblokjes. Eventueel kunnen hier ook de rode Magura KOOLSTOP-blokjes worden gebruikt, die een hoger wrijvingscoëfficiënt hebben en dus voor een grotere vertraging zorgen bij dezelfde handkracht, maar ook sneller verslijten. Alle idworx-bikes met CSS-gecoate velgen zijn standaard uitgerust met de grijze remblokjes. Deze zijn optimaal geschikt om dergelijke velgen in te remmen. We adviseren de groene Magura GREENFROG-remblokjes te gebruiken zodra de eerste blokjes versleten zijn. De GREENFROG-blokjes vertragen bij dezelfde handkracht sterker en verslijten na de inremfase niet meer duidelijk sneller dan de grijze remblokjes.

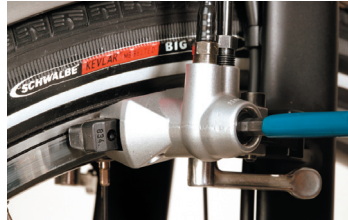
Instellingen

Deze remmen zijn quasi onderhoudsvrij. Het enige dat u moet doen om de werking van de rem te waarborgen is:



Aanwijzingen en veiligheidscontroles

1. Met het rode kunststof wielje de remblokslijtage compenseren. Door linksom draaien (aangegeven door een „+“) komen de blokjes dichterbij de velg en omgekeerd.



Gebruik hiervoor niet de 5-mm-inbusbouten van de remklauwen (z. foto). Deze zijn uitsluitend bedoeld om de remblokjes op gelijke afstand tot de velg af te stellen.

2. Versleten remblokjes vervangen. Deze zijn versleten als de groeven in het remblokje niet meer zichtbaar zijn. Klap dan de remklauw zoals beschreven bij het uitbouwen van de wielen, naar buiten en trek het remblokje met de hand uit de geleiding. Breng het nieuwe remblokje op dezelfde manier aan. Dit vergrendelt hoorbaar.

Anders dan bij een auto of motor hoeft de hydraulische vloeistof niet regelmatig te worden ververs. Alle Magura-remmen werken namelijk met minerale olie, die, anders dan de remvloeistof in auto's en motoren, niet veroudert.

Framenummer

Het frame van een idworx-bike heeft altijd een serienummer onder het trapasbehuizing. Aan de hand hiervan kan de bike in combinatie met de merknaam idworx eenduidig worden geïdentificeerd. Noteer dit nummer op uw factuur – als uw dealer dit nog niet heeft gedaan – en bewaar dit goed. Wordt uw fiets gestolen, dan kan de politie makkelijk achterhalen of het om uw fiets gaat.

Laat nooit een zogenaamd registratienummer in het frame

graveren, ook niet door de politie. Dit is een niet-toelaatbare verandering van het frame, die de levensduur en dus uw veiligheid in gevaar brengt. In het kader van garantie kunnen we bij schade van dergelijk gemodificeerde frames niet aansprakelijk worden gesteld.

B-7

Kettingslijtagecontrole

Om het tijdstip te kunnen bepalen waarop de aandrijfketting moet worden vervangen, adviseren we bij fietsen met kettingschakeling de kettingslijtagemeter **Rohloff Caliber 2**, die verkrijgbaar is bij uw idworx-dealer.

Deze zegt u snel en eenvoudig of u de ketting nog kunt gebruiken of dat verder gebruik overmatige slijtage aan kettingwielen en kettingbladen veroorzaakt, waardoor deze voortijdig vervangen moeten worden. Door de ketting op tijd te vervangen kunt u met name bij bikes met hoogwaardige derailleurssystemen geld besparen.



Voor het gebruik met derailleurssystemen kan het beste de A-zijde van de Rohloff Calibers 2 worden gebruikt. Bij idworx-bikes met Rohloff Speedhub moet de S-zijde worden gebruikt. Als de betreffende lange zijde van de meter (anders dan bij de nieuwe ketting op de foto) volledig op de ketting rust, moet de ketting worden vervangen.