



STEVENS FAHRRAD-HANDBUCH RENNRAD | GRAVEL | CYCLOCROSS

RENNRÄDER
TRIATHLON-/ZEITFAHRRÄDER
CYCLOCROSSRÄDER
GRAVEL BIKES

EN ISO 4210-2 FAHRRÄDER – SICHERHEITSTECHNISCHE ANFORDERUNGEN AN FAHRRÄDER

Weitere Informationen finden Sie in den Anleitungen auf unserer Webseite www.stevensbikes.de



STEVENS Fahrrad-Handbuch Rennrad | Gravel | Cyclocross



Diese Bedienungsanleitung entspricht den Anforderungen der EN ISO-Standards 4210-2 für Rennräder. Für STEVENS Pedelecs gibt es ein gesondertes Handbuch, das Sie auf unserer Webseite www.stevensbikes.de/handbuch finden.



Achtung:

Beachten Sie unbedingt auch die Anleitungen der Komponentenhersteller auf unserer Webseite www.stevensbikes.de/handbuch. Diese Bedienungsanleitung unterliegt der europäischen Gesetzgebung. Bei Lieferung des STEVENS Fahrrades außerhalb Europas müssen vom Hersteller gegebenenfalls ergänzende Anleitungen beigelegt werden.



Achtung:

Lesen Sie vor der ersten Fahrt die Seiten 6 bis 19!
Führen Sie vor jeder Fahrt die Funktionsprüfung auf den Seiten 20 und 21 durch!
Beachten Sie die Inspektionsintervalle, den Fahrradpass und das Übergabeprotokoll!

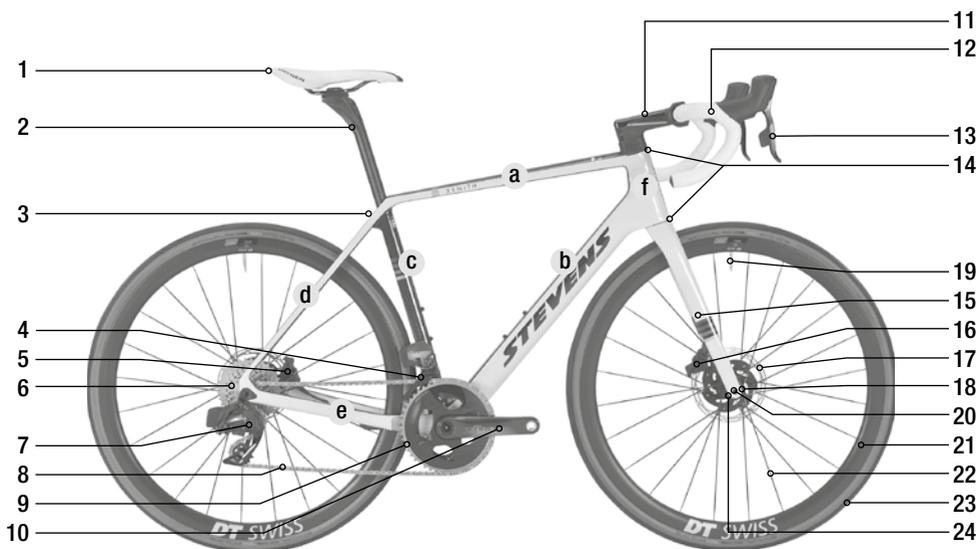


Hinweis:

Auf unserer Webseite www.stevensbikes.de/handbuch finden Sie die Anleitungen der Komponentenhersteller sowie die entsprechenden Weblinks.

Bauteilbeschreibung

Renntag



Rahmen:

- a** Oberrohr
- b** Unterrohr
- c** Sitzrohr
- d** Sitzstrebe
- e** Kettenstrebe
- f** Steuerrohr

- 1 Sattel
- 2 Sattelstütze
- 3 Sattelstützenklemme
- 4 Umwerfer
- 5 Bremse hinten
- 6 Zahnkranz
- 7 Schaltwerk
- 8 Kette
- 9 Kettenblatt
- 10 Tretkurbel

- 11 Vorbau
- 12 Lenker
- 13 Brems-/Schalthebel
- 14 Lenkungslager
- 15 Gabel
- 16 Bremse vorne
- 17 Bremsscheibe
- 18 Ausfallende

Lauftrad:

- 19 Ventil
- 20 Schnellspanner/Steckachse
- 21 Felge
- 22 Speiche
- 23 Reifen
- 24 Nabe

Inhaltsverzeichnis

Bauteilbeschreibung.....	2
Impressum.....	5
Hinweise zur STEVENS Bedienungsanleitung.....	6
Allgemeine Sicherheitshinweise	7
Bestimmungsgemäßer Gebrauch	9
Kategorien	9
Maximal zulässiges Gesamtgewicht	14
Nutzung von Anhängern	14
Nutzung von Kindersitzen.....	16
Nutzung von Rollentrainern	17
Vor der ersten Fahrt.....	18
Vor jeder Fahrt.....	20
Gesetzliche Anforderungen zur Teilnahme am Straßenverkehr	22
In Deutschland.....	22
In Österreich	24
In der Schweiz.....	25
In den Niederlanden	26
Anpassen des STEVENS Fahrrades an den Fahrer	27
Rahmengrößenermittlung bzw. Messweise bei Sloping Geometrie	28
Stack-to-reach.....	29
Einstellen der richtigen Sitzhöhe.....	30
Einstellen der Lenkerhöhe.....	32
Vorbauten für gewindelose Systeme, sogenannte Aheadset®-Systeme	33
Integrierte Züge	35
Korrektur der Sitzlänge und Einstellen der Sattelneigung	36
Regulieren der Bremshebel-Griffweite bei STEVENS Rennmaschinen, Cyclocrossrädern und Gravel Bikes.....	38
Besonderheiten von Zeitfahrenlenkern bei STEVENS Triathlon- und Zeitfahrmaschinen.....	38
Verstellung der Neigung von Lenker und Bremsgriffen bei STEVENS Rennmaschinen, Cyclocrossrädern und Gravel Bikes	39
Triathlon-Lenker.....	39
Die Pedalsysteme	40
Funktionsweise verschiedener Systeme im Überblick.....	40
Einstellung und Wartung	41
Die Bremsanlage	42
Funktionsweise und Verschleiß	42
Felgenbremsen (allgemein).....	43
Hydraulische Scheibenbremsen (allgemein).....	46
Kontrolle und Nachstellen von hydraulischen Scheibenbremsen.....	47
Mechanische Scheibenbremsen	48
Funktionskontrolle	48
Verschleiß und Wartung.....	48
Die Schaltung	49

Kettenschaltung	49
Funktionsweise und Bedienung	50
Kontrolle und Nachstellen der Schaltung	53
Shimano Di2	55
SRAM ETAP/AXS ROAD	57
Kettenpflege	58
Kettenverschleiß	58
Die Laufräder	59
Reifen, Schläuche, Felgenbänder, Ventile, Luftdruck	59
Felgenrundlauf, Speichenspannung	61
Handhabung von Schnellspannern und Steckachsen	62
Schnellspanner	62
Steckachsen	64
Beheben einer Reifenpanne	65
Radausbau	65
Reifendmontage bei Draht- und Faltreifen	66
Reifenmontage bei Draht- und Faltreifen	67
Reifendmontage von Schlauchreifen	68
Reifenmontage von Schlauchreifen	69
Schlauchlos-Reifen (Tubeless-/UST-Reifen)	70
Radeinbau	71
Das Lenkungslager bzw. der Steuersatz	72
Kontrolle des Lagerspiels	72
Einstellen des gewindelosen Lenkungslagersystems; Aheadset®-Lenkungslager	73
Besonderheiten des Werkstoffs Carbon	74
Pflegehinweise	76
Bauteile und Komponenten aus Carbon	76
Wechselbares Schaltauge	76
Flaschenhalter	76
Besonderheit beim Bremsen mit Carbon-Laufrädern	77
Lenker aus Carbon	78
Montage von Carbon-Lenkern	78
Sattelstützen aus Carbon	80
Montage der Sattelstütze	80
Montage der Aero-Sattelstütze mit Klemmung am Oberrohr	81
Federgabeln	83
Funktionsweise	84
Einstellung von Federgabeln	84
Blockieren der Federgabeln (Lockout)	86
Wartung	87
Wissenswertes rund ums Fahrrad	88
Fahradhelme und Brillen	88
Pedale und Schuhe	89
Zubehör	90
Schlösser	90
Pannenset	90
Computer	90

Transport des STEVENS Fahrrades	91
Mit dem Auto	91
Mit der Bahn / Mit öffentlichen Verkehrsmitteln	93
Transport in einem Radkoffer oder in einem stabilen Radkarton.....	94
Sachmängelhaftung (vormals Gewährleistung)	97
Allgemeine Pflegehinweise und Inspektionen	99
Wartung und Inspektionen	99
Waschen und Pflegen Ihres STEVENS Fahrrades	99
Aufbewahrung bzw. Lagerung Ihres STEVENS Fahrrades	100
Service- und Wartungszeitplan	101
Empfohlene Schraubendrehmomente	103
Empfohlene Schraubendrehmomente für Scheibenbremsen und hydraulische Felgenbremsen	104
Maximale Schraubendrehmomente von Normschrauben	105
Inspektionsintervalle	106
Fahrradpass	108
Übergabeprotokoll	109

Herausgeber

STEVENS Vertriebs GmbH

Asbrookdamm 35
D-22115 Hamburg
Tel.: 040-716070-0
Fax: 040-465314
info@stevensbikes.de
www.stevensbikes.de

Gerichtsstand Hamburg
Amtsgericht Hamburg HRB52130
Steuernr.: 46-760-00351
USt-IdNr.: DE157760068
WEEE-Reg.-Nr. DE65306856
Sitz der Gesellschaft: 22115 Hamburg

Impressum

Auflage 15.1, Dezember 2022

Herausgeber: STEVENS Vertriebs GmbH

© Text, Konzeption, Fotografie und grafische Gestaltung: Zedler – Institut für Fahrradtechnik und -Sicherheit GmbH

© Änderungen von technischen Details gegenüber den Angaben und Abbildungen der Betriebsanleitung sind vorbehalten. Eine Haftung von Herausgeber, Redaktion und sonstigen Dritten für Beiträge in dieser Broschüre und sich daraus ergebende Schäden – gleich welcher Art – ist ausgeschlossen, es sei denn es liegt grobes Verschulden vor. Nachdruck, Übersetzung und Vervielfältigung oder anderweitige wirtschaftliche Nutzung z.B. auf elektronischen Medien, auch auszugsweise, ist ohne vorherige schriftliche Genehmigung des Autors und des Herausgebers nicht erlaubt.



Hinweise zur STEVENS Bedienungsanleitung

Die Abbildung auf der vorderen Seite der STEVENS Bedienungsanleitung ist exemplarisch für ein typisches STEVENS Rennrad/Gravel/Cyclocross. Dieses Fahrrad entspricht dem von Ihnen gekauften STEVENS Fahrrad. Es gibt mittlerweile sehr viele Fahrradtypen, die speziell für die verschiedenen Einsatzzwecke entworfen und dementsprechend ausgerüstet sind. Im Rahmen der STEVENS Bedienungsanleitung gehen wir auf folgende Fahrradtypen ein:

Rennräder
Triathlon-/Zeitfahrräder
Cyclocrossräder
Gravel Bikes

Beachten Sie besonders folgende Symbole:



Gefahr:

Dieses Symbol deutet auf eine mögliche Gefahr für Ihr Leben und Ihre Gesundheit hin, wenn entsprechenden Handlungsaufforderungen nicht nachgekommen wird bzw. wenn entsprechende Vorsichtsmaßnahmen nicht getroffen werden.



Achtung:

Dieses Symbol warnt Sie vor Fehlverhalten, welches Sach- und Umweltschäden zur Folge haben kann.



Hinweis:

Dieses Symbol weist auf Informationen über die Handhabung des Produkts oder den jeweiligen Teil der Bedienungsanleitung hin, auf die besonders aufmerksam gemacht werden soll.

Die geschilderten möglichen Konsequenzen werden in der STEVENS Bedienungsanleitung nicht immer wieder beschrieben, wenn diese Symbole auftauchen. Dies ist keine Anleitung, um ein STEVENS Fahrrad aus Einzelteilen aufzubauen, zu reparieren oder teilmontierte Fahrräder in den fahrfertigen Zustand zu versetzen.

Für andere als die geeigneten Fahrradtypen ist die STEVENS Bedienungsanleitung nicht gültig.

Allgemeine Sicherheitshinweise

Sehr geehrte STEVENS Kundin, sehr geehrter STEVENS Kunde,

mit dem Kauf dieses STEVENS Fahrrades haben Sie sich für ein Qualitätsprodukt entschieden. Ihr neues STEVENS Fahrrad wurde aus sorgfältig entwickelten und gefertigten Teilen mit Sachverstand zusammengestellt. Ihr STEVENS Fachhändler hat es fertig montiert und einer Funktionskontrolle unterzogen. So können Sie vom ersten Meter an mit Freude und einem sicheren Gefühl in die Pedale treten.

In diesem Handbuch haben wir für Sie viele Tipps zur Bedienung Ihres STEVENS Fahrrades und eine Menge Wissenswertes rund um die Fahrradtechnik, Wartung und Pflege zusammengefasst. Lesen Sie die STEVENS Bedienungsanleitung gründlich durch. Es lohnt sich, selbst wenn Sie schon Ihr ganzes Leben lang Fahrrad fahren. Gerade die Fahrradtechnik hat sich in den letzten Jahren sehr stark weiterentwickelt.

Bevor Sie zum ersten Mal mit dem neuen STEVENS Fahrrad losfahren, sollten Sie deshalb zumindest das Kapitel „**Vor der ERSTEN Fahrt**“ durchlesen.

Um beim Fahren Spaß und Sicherheit zu haben, sollten Sie, bevor Sie sich aufs STEVENS Fahrrad setzen, stets die im Kapitel „**Vor JEDER Fahrt**“ beschriebene Funktionsprüfung durchführen.

Selbst ein Handbuch, dick wie ein Lexikon, könnte nicht jede Kombinationsmöglichkeit von verfügbaren Fahrradmodellen und Bauteilen abdecken. Deshalb konzentriert sich diese STEVENS Bedienungsanleitung auf Ihr neu erworbenes STEVENS Fahrrad und übliche Bauteile und zeigt die wichtigsten Hinweise und Warnungen auf.

Wenn Sie die ausführlich beschriebenen Einstellungs- und Wartungsarbeiten durchführen, müssen Sie stets berücksichtigen, dass die Anleitungen und Hinweise ausschließlich für dieses STEVENS Fahrrad gelten.

Die Tipps sind nicht auf andere Fahrradtypen übertragbar. Durch eine Vielzahl von Ausführungen und Modellwechseln sind die beschriebenen Arbeiten eventuell nicht vollständig. Beachten Sie unbedingt auch die Anleitungen der Komponentenhersteller.

Beachten Sie, dass die STEVENS Bedienungsanleitung je nach Erfahrung und/oder handwerklichem Geschick des Durchführenden ergänzungsbedürftig sein kann. Manche Arbeiten können zusätzliches (Spezial-)Werkzeug oder zusätzliche Anleitungen erfordern. Dieses Handbuch kann Ihnen nicht die Fähigkeiten eines Fahrradmechanikers vermitteln.



Achtung:

Wenn Sie ein STEVENS Pedelec/E-Bike/EPAC erworben haben, lesen Sie in jedem Fall die mitgelieferte STEVENS Original-Betriebsanleitung. Dort finden Sie weitere Kategorien.



Bevor Sie losfahren noch ein paar Dinge, die uns als Radfahrern sehr am Herzen liegen: Fahren Sie nie ohne angepassten Helm und Brille und achten Sie darauf, dass Sie immer radgerechte, auffällig helle Bekleidung tragen, zumindest aber enge Beinkleider oder ein Hosenband und festes Schuhwerk, das zum montierten Pedalsystem passt. Fahren Sie im Straßenverkehr immer rücksichtsvoll und halten Sie sich an die Verkehrsregeln, damit Sie sich und andere nicht gefährden.



Dieses Handbuch kann Ihnen nicht das Fahrrad fahren beibringen. Wenn Sie Fahrrad fahren, müssen Sie sich bewusst sein, dass es sich dabei um eine potenziell gefährliche Aktivität handelt und Sie Ihr STEVENS Fahrrad immer unter Kontrolle halten müssen.



Wie in jeder Sportart können Sie sich auch beim Fahrrad fahren verletzen. Wenn Sie auf ein STEVENS Fahrrad steigen, müssen Sie sich dieser Gefahr bewusst sein und diese akzeptieren. Beachten Sie immer, dass Sie auf einem STEVENS Fahrrad nicht über die Sicherheitseinrichtungen eines Kraftfahrzeugs, wie z.B. Karosserie, ABS oder Airbag, verfügen. Fahren Sie deshalb immer vorsichtig und respektieren Sie die anderen Verkehrsteilnehmer.

Fahren Sie niemals unter der Einwirkung von Medikamenten, Drogen oder Alkohol oder wenn Sie müde sind. Fahren Sie niemals (außer beim STEVENS Tandem) mit einer zweiten Person auf Ihrem STEVENS Fahrrad und halten Sie immer beide Hände am Lenker.

Beachten Sie die gesetzlichen Regelungen für den Gebrauch von Fahrrädern abseits der Straße. Diese Regelungen unterscheiden sich in den unterschiedlichen Ländern. Respektieren Sie die Natur, wenn Sie durch Wald und Wiesen touren. Radeln Sie ausschließlich auf ausgeschilderten und befestigten Wegen und Straßen mit harter und glatter Fahrbahnfläche.



Gefahr:

Muten Sie sich im Interesse Ihrer eigenen Sicherheit nicht zu viel zu. Wenn Sie sich nicht absolut sicher sind oder Fragen haben, wenden Sie sich an Ihren STEVENS Fachhändler.

Zuerst möchten wir Sie mit den Teilen Ihres STEVENS Fahrrades vertraut machen. Auf der vorderen Seite der STEVENS Bedienungsanleitung ist exemplarisch ein typisches STEVENS Rennrad abgebildet, an dem alle notwendigen Bauteile beschrieben sind.



Alle STEVENS Fahrrad-Handbücher, die Anleitungen der Komponentenhersteller sowie ausführliche Informationen zu Ihrem STEVENS Fahrrad finden Sie unter www.stevensbikes.de/handbuch



Hinweis:

Registrieren Sie Ihr STEVENS Bike auf www.stevensbikes.de. Sie werden im Bedarfsfall über technische Upgrades informiert.

Wir wünschen Ihnen viel Spaß mit Ihrem neuen STEVENS Fahrrad!

Bestimmungsgemäßer Gebrauch

Unsere STEVENS Ingenieure haben Ihr Fahrrad für einen bestimmten Einsatzzweck konstruiert. Benutzen Sie Ihr STEVENS Fahrrad ausschließlich gemäß seinem Bestimmungszweck, sonst besteht die Gefahr, dass das STEVENS Fahrrad den Belastungen nicht gewachsen ist und versagt. Unfallgefahr!

Kategorien

Beachten Sie, dass jede Fahrradart, im Folgenden **Kategorie** genannt, für einen spezifischen Einsatzzweck gebaut ist. Benutzen Sie Ihr STEVENS Fahrrad ausschließlich gemäß seinem bestimmungsgemäßen Gebrauch. Sonst besteht die Gefahr, dass Ihr STEVENS Fahrrad den Belastungen nicht gewachsen ist und versagt, was zu nicht vorhersehbaren Unfallfolgen führen kann!

Bei nicht bestimmungsgemäßem Gebrauch erlischt die Garantie.

Die Kategorie Ihres STEVENS Fahrrades ist erkennbar am Kategorie-Sticker auf Ihrem STEVENS Fahrrad.



Weitere Informationen finden Sie im Fahrradpass. Lassen Sie sich von Ihrem STEVENS Fachhändler bestätigen, zu welcher Kategorie Ihr STEVENS Fahrrad gehört.



Gefahr:

Es gibt verschiedene Typen von Fahrrädern, die unterschiedlichen gesetzlichen Rahmenbedingungen unterliegen. Beachten Sie deshalb unbedingt den Aufkleber auf Ihrem STEVENS Fahrrad.



Gefahr:

Beachten Sie unbedingt, zu welcher Kategorie Ihr STEVENS Fahrrad gehört. Anhand der Kategorie erfahren Sie, auf welchen Untergründen Sie fahren dürfen und für welche Fahraktionen Ihr STEVENS Fahrrad ausgelegt ist.



Hinweis:

Schauen Sie unter www.stevensbikes.de nach, zu welcher Kategorie Ihr STEVENS Fahrrad gehört.



Hinweis:

Ausführliche Informationen zu Ihrem STEVENS Fahrrad finden Sie unter www.stevensbikes.de/handbuch





Gefahr:

STEVENS Fahrräder der Kategorie 2 sind nicht für Geländefahrten, Sprünge, Slides, Trepfenfahrten, Stoppies, Wheelies, Tricks etc. geeignet!

Kategorie 2: STEVENS Rennräder, Triathlonräder und Zeitfahrmaschinen

Diese Kategorie beschreibt **STEVENS Rennräder, Triathlonräder und Zeitfahrmaschinen**. Dies sind in der Regel Rennräder mit Rennlenker oder geradem Lenker, Triathlon- oder Zeitfahrräder. Die Reifenbreite ist sehr schmal und beträgt 22 bis maximal 32 mm. STEVENS Custom Road, Triathlon, Road.

STEVENS Rennräder, Triathlonräder und Zeitfahrmaschinen sind für den Einsatz auf Straßen und Wegen mit asphaltierter oder gepflasterter Oberfläche vorgesehen, wobei die Räder im ständigen Kontakt mit dem Untergrund bleiben.

- Vor der Nutzung von STEVENS Rennrädern, Triathlonrädern und Zeitfahrmaschinen auf öffentlichen Straßen müssen die hierfür vorgeschriebenen Einrichtungen vorhanden sein. Beachten Sie im öffentlichen Straßenverkehr die Verkehrsregeln. Weitere Informationen finden Sie im Kapitel „**Gesetzliche Anforderungen für die Teilnahme am Straßenverkehr**“.
 - Das **maximal zulässige Gesamtgewicht** (Fahrer inkl. Gepäck und Fahrrad) sollte **115 kg** nicht überschreiten. Das maximal zulässige Gesamtgewicht kann unter Umständen durch die Nutzungsempfehlung bzw. Gewichtsbeschränkungen der Komponentenhersteller weiter eingeschränkt werden.
- Weitere Informationen finden Sie in der Bedienungsanleitung oder auf der Internetseite des jeweiligen Komponentenherstellers.
- Bei STEVENS Rennrädern, Triathlonrädern und Zeitfahrmaschinen sind (Kinder-)Anhänger, Gepäckträger und Kindersitze **nicht zugelassen**.
 - Informationen zur Nutzung Ihres STEVENS Rennrads auf freien Rollen (Rollentrainer ohne Bremse) und Rollentrainern finden Sie im Kapitel „**Nutzung von Rollentrainern**“.

Kategorie 3: STEVENS Cyclocrossräder

Diese Kategorie beschreibt **STEVENS Cyclocrossräder**. Sie weisen 28"-Laufäder mit schmalen Reifen auf. Die Reifenbreite beträgt 28 bis maximal 42 mm. STEVENS Cyclocross.

STEVENS Cyclocrossräder sind für den Einsatz auf befestigtem Terrain, d.h. für geteerte Straßen und Radwege oder Feldwege mit feingeschotterter Oberfläche, vorgesehen, wobei die Räder im ständigen Kontakt mit dem Untergrund bleiben. Außerdem sind sie für gut befestigte Feld- und Waldwege mit fein geschotterter Oberfläche und Offroadpisten mit leichter Neigung, auf denen die Reifen kurzzeitig aufgrund von kleineren Stufen die Bodenhaftung verlieren, geeignet.

Sie sind für Fahrten im leichten Gelände und Cyclocross-Wettkämpfe geeignet, nicht jedoch für Geländefahrten (Mountainbike-Einsatz) insbesondere nicht für All-Mountain, Enduro, Downhill (DH), Freeride, Dual Slalom, Downhill/Freeride-Parks, Jumps, Drops und in Bikeparks etc.

- STEVENS Cyclocrossräder sind aufgrund ihrer Konzeption und Ausstattung nicht immer dazu bestimmt, auf öffentlichen Straßen eingesetzt zu werden. Vor der Nutzung auf öffentlichen Straßen müssen die hierfür vorgeschriebenen Einrichtungen vorhanden sein. Beachten Sie im öffentlichen Straßenverkehr die Verkehrsregeln. Weitere Informationen finden Sie im Kapitel „**Gesetzliche Anforderungen für die Teilnahme am Straßenverkehr**“.
- Das **maximal zulässige Gesamtgewicht** (Fahrer inkl. Gepäck und Fahrrad) sollte **115 kg** nicht überschreiten. Das maximal zulässige Gesamtgewicht kann unter Umständen durch die Nutzungsempfehlung bzw. Gewichtsbeschränkungen der Komponentenhersteller weiter eingeschränkt werden. Weitere Informationen finden Sie in der Bedienungsanleitung oder auf der Internetseite des jeweiligen Komponentenherstellers.
- Die Nutzung von Anhängern an STEVENS Cyclocrossrädern aus Aluminium ist erlaubt. Bei STEVENS Cyclocrossrädern aus Carbon sind **Anhänger jedoch nicht zugelassen**.
- An STEVENS Cyclocrossrädern aus Carbon sind **Kindersitze nicht zugelassen**. An STEVENS Cyclocrossrädern aus Aluminium sind Kindersitze zugelassen. Weitere Informationen finden Sie im Kapitel „**Nutzung von Kindersitzen**“.



Gefahr:

STEVENS Fahrräder der Kategorie 3 sind nicht für Fahrten im schweren und verblockten Gelände, Sprünge, Slides, Treppenfahrten, Stoppies, Wheelies, Tricks etc. geeignet!



Gefahr:

STEVENS Fahrräder der Kategorie 4 sind nicht für Geländefahrten, Sprünge, Slides, Treppenfahrten, Stoppies, Wheelies, Tricks etc. geeignet!

Kategorie 4: STEVENS Crossräder und Gravel Bikes

Diese Kategorie beschreibt **STEVENS Crossräder und Gravel Bikes**. Sie weisen 28"-Laufräder mit schmalen Reifen auf. Die Reifenbreite beträgt 28 bis maximal 42 mm. STEVENS X Cross, STEVENS Gravel.

STEVENS Crossräder und Gravel Bikes sind für den Einsatz auf befestigtem Terrain, d.h. für geteerte Straßen und Radwege oder Feldwege mit feingeschotterter Oberfläche, vorgesehen, wobei die Räder im ständigen Kontakt mit dem Untergrund bleiben. Außerdem sind sie für gut befestigte Feld- und Waldwege mit fein geschotterter Oberfläche und Offroadpisten mit leichter Neigung, auf denen die Reifen kurzzeitig aufgrund von kleineren Stufen die Bodenhaftung verlieren, geeignet. Sie sind nicht geeignet für den Geländefahrten (Mountainbike-Einsatz) insbesondere nicht für All-Mountain, Enduro, Downhill (DH), Freeride, Dual Slalom, Downhill/Freeride-Parks, Jumps, Drops und in Bikeparks etc.

- STEVENS Crossräder und Gravel Bikes sind aufgrund ihrer Konzeption und Ausstattung nicht immer dazu bestimmt, auf öffentlichen Straßen eingesetzt zu werden. Vor der Nutzung auf öffentlichen Straßen müssen die hierfür vorgeschriebenen Einrichtungen vorhanden sein. Beachten Sie im öffentlichen Straßenverkehr die Verkehrsregeln. Weitere Informationen finden Sie im Kapitel „**Gesetzliche Anforderungen für die Teilnahme am Straßenverkehr**“.
- Das **maximal zulässige Gesamtgewicht** (Fahrer, Gepäck, eventuell Anhängelast und Fahrrad zusammengerechnet) sollte **130 kg** nicht überschreiten. Das maximal zulässige Gesamtgewicht kann unter Umständen durch die Nutzungsempfehlung bzw. Gewichtsbeschränkungen der Komponentenhersteller weiter eingeschränkt werden. Weitere Informationen finden Sie in der Bedienungsanleitung oder auf der Internetseite des jeweiligen Komponentenherstellers.
- **STEVENS Crossräder und Gravel Bikes** sind für eine Anhängelast von **40 kg** ohne und **80 kg** mit Anhänger-Bremse ausgelegt. Bei STEVENS Gravel Bikes aus Carbon sind **Anhänger jedoch nicht zugelassen**.
- An STEVENS Crossrädern und Gravel Bikes aus Carbon sind **Kindersitze nicht zugelassen**. An STEVENS Crossrädern und Gravel Bikes aus Aluminium sind Kindersitze zugelassen. Weitere Informationen finden Sie im Kapitel „**Nutzung von Kindersitzen**“.

Kategorie 9: STEVENS Bahnfahräder

Diese Kategorie beschreibt **STEVENS Bahnfahräder**.

STEVENS Bahnfahräder sind reine Sportgeräte und nur für den Einsatz auf offenen oder geschlossenen Radrennbahnen vorgesehen. Die Benutzung von Bahnfahrädern auf öffentlichen Straßen oder Wegen ist weder vorgesehen noch erlaubt.

- Das **maximal zulässige Gesamtgewicht** (Fahrer inkl. Gepäck und Fahrrad) sollte **115 kg** nicht überschreiten. Das maximal zulässige Gesamtgewicht kann unter Umständen durch die Nutzungsempfehlung der Komponentenhersteller weiter eingeschränkt werden.
- Verschiedene Laufrad- bzw. Komponentenhersteller empfehlen, ab einem bestimmten Fahrergewicht die Inspektionsintervalle zu verkürzen. Sprechen Sie die Intervalle mit Ihrem STEVENS Fachhändler ab.
- Bei STEVENS Bahnfahrädern sind (Kinder-)Anhänger, Gepäckträger und Kindersitze **nicht zugelassen**.

**Gefahr:**

STEVENS Fahrräder der Kategorie 9 sind nicht für Geländefahrten, Sprünge, Slides, Trepfenfahrten, Stoppies, Wheelies, Tricks etc. geeignet!

Maximal zulässiges Gesamtgewicht

Das maximal zulässige Gesamtgewicht entnehmen Sie dem Kategorie-Sticker auf Ihrem STEVENS Fahrrad.

Das maximal zulässige Gesamtgewicht setzt sich folgendermaßen zusammen:

- Gewicht Fahrer** (kg)
- + **Gewicht Fahrrad** (kg)
- + **Gewicht Gepäck** (kg)
- + **Gesamtgewicht Anhänger** inkl. Ladung und/oder Personen (wenn vorhanden) (kg)
- = **maximal zulässiges Gesamtgewicht** (kg)



Nutzung von Anhängern

Ein Großteil der STEVENS Fahrräder ist für den Betrieb mit Anhängern zum Transport von Lasten und Kindern zugelassen.

In speziellen Kinderanhängern, die hinter dem Fahrrad hergezogen werden, können bis zu zwei Kinder untergebracht werden.

An den folgenden STEVENS Fahrrädern sind **Anhänger zugelassen**:

- STEVENS City- und Trekkingräder
- STEVENS Cyclocross-/Gravelräder aus Aluminium
- STEVENS Hardtail Mountainbikes
- Vollgefederte STEVENS Fahrräder aus Aluminium

Nicht erlaubt ist die Nutzung von Anhängern an:

- STEVENS Fahrrädern mit Carbonrahmen oder -gabeln
- Vollgefederten STEVENS Fahrrädern aus Carbon
- STEVENS Cyclocross-/Gravelrädern aus Carbon
- Schnellen STEVENS Pedelecs
- STEVENS Kinder- und Jugendrädern
- STEVENS Bahnfahrrädern
- STEVENS Tandems



Gefahr:

Die Befestigung der Anhängerkupplung an Rahmenrohren, Hinterbaustreben oder Sattelstütze ist nicht zugelassen.



Gefahr:

Bei der zusätzlichen Belastung durch den Transport von Kindern und Lasten müssen Sie mit einem längeren Bremsweg rechnen.



Gefahr:

Anhänger verändern das Bremsverhalten und die Breite Ihres STEVENS Fahrrades. Üben Sie zuerst das Fahren mit leerem Anhänger. Eine lange Wimpelstange macht ihn für Pkws besser sichtbar.



Gefahr:

Personen dürfen ausschließlich in dafür zugelassenen Anhängern transportiert werden.



Gefahr:

Werden lichttechnische Einrichtungen an Ihrem STEVENS Fahrrad durch den Anhänger verdeckt, sind diese sichtbar am Anhänger anzubringen. Befestigen Sie bei Nachtfahrten eine Batterie-/Akkuleuchte an der Rückseite des Anhängers.

Wenn Sie einen Anhänger benutzen, beachten Sie folgende Punkte:

- Der Anhänger wird mit seinem tatsächlichen Gewicht inkl. Ladung als Teil des zulässigen Gewichts Ihres STEVENS Fahrrades betrachtet. Weitere Informationen finden Sie im Kapitel „**Maximal zulässiges Gesamtgewicht**“.
- Die Anhängerkupplung darf ausschließlich an der Hinterachse oder an speziellen Aufnahmen am Ausfallende montiert werden.

**Gefahr:**

Bei einigen Anhängermodellen ist es erforderlich, die Original-Steckachse durch eine spezielle Steckachse des Anhängerherstellers auszutauschen oder einen Adapter mit der originalen Steckachse zu klemmen. Achten Sie in diesem Fall auf eine vollständige Überdeckung des Achsgewindes und des Gewindes der Achsmutter.

Die ggf. benötigten Austauschachsen müssen den technischen Spezifikationen der Original-Achse Ihres STEVENS Fahrrades entsprechen (Klemmbreite, Gewindesteigung und Gewindelänge, Material und Durchmesser).

**Gefahr:**

Die vom Anhängerhersteller angegebene zulässige Höchstgeschwindigkeit muss eingehalten werden. Beachten Sie hierzu die Bedienungsanleitung des Anhängerherstellers.

**Gefahr:**

Schnallen Sie Kinder im Anhänger immer an, denn unkontrollierte Bewegungen des Kindes könnten Ihr STEVENS Fahrrad oder den Anhänger zum Kippen bringen.

**Gefahr:**

Setzen Sie Ihrem Kind immer einen passenden Helm auf. Ein Anhänger ist nur ein unvollkommener Schutz bei einem Unfall. Denken Sie daran, auch selbst immer einen Helm zu tragen.

**Hinweis:**

Alle STEVENS Fahrrad-Handbücher, die Anleitungen der Komponentenhersteller sowie die entsprechenden Weblinks finden Sie unter www.stevensbikes.de/handbuch





Nutzung von Kindersitzen

Ein Großteil der STEVENS Fahrräder ist für die Nutzung von Kindersitzen zugelassen.

An den folgenden STEVENS Fahrrädern sind **Kindersitze zugelassen**:

- STEVENS City- und Trekkingräder
- STEVENS Cross- und Cyclocrossräder aus Aluminium
- STEVENS Gravel Bikes aus Aluminium
- STEVENS Hardtail Mountainbikes aus Aluminium

Nicht erlaubt ist die Nutzung von Kindersitzen auf:

- STEVENS Fahrrädern mit Carbonrahmen oder -gabeln
- STEVENS Rennrädern, Triathlonrädern und Zeitfahrmaschinen
- Vollgefederten STEVENS Fahrrädern
- STEVENS Cross- und Cyclocrossrädern aus Carbon
- STEVENS Gravel Bikes aus Carbon
- Schnellen STEVENS Pedelecs
- STEVENS Kinder- und Jugendrädern
- STEVENS Tandems

Wenn Sie Ihr Kind in einem Kindersitz mitnehmen, beachten Sie folgende Punkte:

- Setzen Sie Ihrem Kind immer einen passenden Helm auf, und das schon bevor Sie es in den Kindersitz setzen. Viele Unfälle passieren im Stand, z.B. wenn das Fahrrad umkippt. Seien Sie Vorbild und denken Sie daran, selbst auch immer einen Helm zu tragen.
- Fahren Sie nie los, bevor Sie Ihr Kind im Kindersitz angeschnallt haben. Unkontrollierte Bewegungen des Kindes können Ihr STEVENS Fahrrad zum Kippen bringen.
- Überladen Sie Ihren Kindersitz nicht. Eine Überladung kann zum Bruch des Rahmens, der Gabel oder der Bauteile führen. Unfall- und Verletzungsgefahr!
- Decken Sie die Federn Ihres Sattels ab, damit Ihr Kind seine Finger nicht einklemmen kann.
- Passen Sie den Reifendruck dem zusätzlichen Gewicht an. Den Maximaldruck finden Sie auf der Reifenflanke



Gefahr:

Es sind ausschließlich Kindersitze zugelassen, die am Sitzrohr montiert werden. Kindersitze, die an der Sattelstütze oder am Oberrohr montiert werden, sind nicht zulässig.



Gefahr:

Verwenden Sie ausschließlich Kindersitze, die so montiert werden, dass das Kind hinter dem Fahrer sitzt. Kindersitze, die vor dem Fahrer montiert werden, sind nicht zulässig.



Gefahr:

Beachten Sie das maximal zulässige Gesamtgewicht Ihres STEVENS Fahrrades, wenn Sie einen Kindersitz montieren. Weitere Informationen finden Sie im Kapitel „Maximal zulässiges Gesamtgewicht“.



Gefahr:

Kindersitze, die mit einem geeigneten Adapter montiert werden, sind nur zulässig, wenn der Gepäckträger den Anforderungen der ISO 11243 genügt und eine maximale Nutzlast von mindestens 25 kg hat.

**Gefahr:**

Kindersitze sind nur an STEVENS Fahrrädern zugelassen, wenn dies im Fahrradpass angegeben ist.

**Gefahr:**

Beachten Sie das maximal zulässige Höchstgewicht des Kindersitzes und überschreiten Sie dieses in keinem Fall. Weitere Informationen finden Sie in der Anleitung des Kindersitzherstellers.

**Hinweis:**

Alle STEVENS Fahrrad-Handbücher, die Anleitungen der Komponentenhersteller sowie die entsprechenden Weblinks finden Sie unter www.stevensbikes.de/handbuch

**Gefahr:**

Lassen Sie Ihren Kindersitz ausschließlich durch Ihren STEVENS Fachhändler montieren.

**Gefahr:**

Montieren und benutzen Sie einen Kindersitz nur, wenn die nationalen und regionalen Bestimmungen in dem Land, in dem Sie unterwegs sind, dies erlauben.

Nutzung von Rolltrainern

Ihr STEVENS Rennrad dürfen Sie auf freien Rollen (Rollentrainer ohne Bremse) benutzen. Außerdem auf Rolltrainern, sofern Ihr STEVENS Fahrrad an der Hinterradachse geklemmt wird.

Wenn Sie Ihr STEVENS Rennrad auf einem Rollentrainer benutzen, beachten Sie folgende Punkte:

- Benutzen Sie unbedingt das vom Hersteller des Rolltrainers mitgelieferte Zubehör (z.B. spezielle Achsen).
- Antrocknender Schweiß schadet Ihrem STEVENS Rennrad. Deshalb sollte regelmäßiges Reinigen und der Schutz vor Korrosion aller Bauteile Ihres STEVENS Rennrades zu Ihren Pflichtübungen gehören. Ausführliche Informationen zur Pflege und Reinigung finden Sie im Kapitel „**Waschen und Pflegen Ihres STEVENS Fahrrades**“.
- Zum Schutz des Lacks bieten einige Hersteller spezielle Schweißfänger an. Weitere Informationen finden Sie in der Anleitung des Rollentrainer-Herstellers.

Wenn Sie unsicher sind, ob Ihr Rollentrainer für Ihr STEVENS Rennrad geeignet ist, wenden Sie sich an Ihren STEVENS Fachhändler.

**Achtung:**

Ihr STEVENS Rennrad dürfen Sie auf freien Rollen (Rollentrainer ohne Bremse) nutzen. Außerdem auf Rolltrainern, sofern das Rennrad an der Hinterradachse geklemmt wird und das vom Hersteller des Rolltrainers mitgelieferte Zubehör (z.B. spezielle Achsen) verwendet wird.



Vor der ersten Fahrt

1. Um am Straßenverkehr teilnehmen zu dürfen, gibt es gesetzliche Anforderungen. Diese variieren von Land zu Land, weshalb Fahrräder nicht zwingend vollständig ausgestattet sind. Fragen Sie Ihren STEVENS Fachhändler nach den Gesetzen und Verordnungen in Ihrem Land bzw. dort, wo Sie das STEVENS Fahrrad benutzen wollen. Lassen Sie Ihr STEVENS Fahrrad entsprechend ausstatten, bevor Sie es im Verkehr benutzen.
2. Sind Sie mit der Bremsanlage vertraut? Schauen Sie im Fahrradpass nach und prüfen Sie, ob Sie die Vorderradbremse mit demselben Bremsgriff (rechts oder links) bedienen können, wie Sie es gewohnt sind. Ist dies nicht der Fall, lassen Sie die Bremsgriffe noch vor der ersten Fahrt von Ihrem STEVENS Fachhändler umbauen.

Moderne Bremsen haben unter Umständen eine sehr viel stärkere Bremswirkung als Ihre bisherige Bremse. Machen Sie zuerst einige Probefahrungen auf einer ebenen Fläche mit griffigem Untergrund abseits des Straßenverkehrs!

Weitere Informationen finden Sie im Kapitel „**Die Bremsanlage**“ weiter hinten sowie in den Anleitungen der Komponentenhersteller.

3. Sind Sie mit der Schaltungsart und deren Funktion vertraut? Lassen Sie sich die Schaltung von Ihrem STEVENS Fachhändler erklären und machen Sie sich gegebenenfalls abseits des Straßenverkehrs mit der neuen Schaltung vertraut.

Weitere Informationen finden Sie im Kapitel „**Die Schaltung**“ weiter hinten sowie in den Anleitungen der Komponentenhersteller.



Gefahr:

Beachten Sie, dass sich der Anhalteweg verlängert, wenn Sie mit einem Aerolenker oder mit den Händen am Oberlenker fahren. Die Bremshebel sind nicht in allen Griffpositionen in günstiger Griffweite.



Gefahr:

Achten Sie insbesondere darauf, dass Sie genügend Freiheit im Schritt haben, damit Sie sich nicht verletzen, wenn Sie schnell absteigen müssen.



Hinweis:

Wir empfehlen Ihnen, eine private Haftpflichtversicherung abzuschließen. Wenden Sie sich an Ihre Versicherungsagentur. Eine Mitgliedschaft in einem Fahrrad-Club, z.B. ADFC e.V., kann Ihnen ebenfalls einen Versicherungsschutz erbringen.

4. Sind Sattel und Lenker richtig eingestellt? Der Sattel sollte so eingestellt sein, dass Sie das Pedal in unterster Stellung mit der Ferse gerade noch erreichen können. Prüfen Sie, ob Sie den Boden noch mit den Fußspitzen erreichen können, wenn Sie im Sattel sitzen.

Weitere Informationen finden Sie im Kapitel **„Anpassen des STEVENS Fahrrades an den Fahrer“** weiter hinten sowie in den Anleitungen der Komponentenhersteller.

5. Wenn Sie Klick- bzw. Systempedale an Ihrem STEVENS Fahrrad haben: Sind Sie schon einmal mit den dazugehörigen Schuhen gefahren? Machen Sie sich zuerst im Stillstand sorgfältig mit dem Einrast- und Lösevorgang vertraut. Lassen Sie sich die Pedale von Ihrem STEVENS Fachhändler erklären.

Weitere Informationen finden Sie im Kapitel **„Die Pedalsysteme“** sowie in den Anleitungen der Komponentenhersteller.

6. Wenn Sie ein STEVENS Fahrrad mit Federung erworben haben, sollten Sie von Ihrem STEVENS Fachhändler die korrekte Fahrwerkeinstellung vornehmen lassen. Unkorrekte Einstellungen der Federelemente können zu mangelhafter Funktion oder zu Schäden am Federelement führen. Auf jeden Fall verschlechtert sich das Fahrverhalten und Sie erreichen nicht die maximale Fahrsicherheit und Fahrfreude.

Weitere Informationen finden Sie im Kapitel **„Federgabeln“** sowie in den Anleitungen der Komponentenhersteller.



Gefahr:

Bei mangelnder Übung und/oder zu straffer Einstellung von Systempedalen können Sie sich eventuell nicht mehr vom Pedal lösen. Unfallgefahr!



Gefahr:

Wenn Sie mit Ihrem STEVENS Fahrrad einen Sturz hatten, führen Sie zumindest die Prüfung aus dem Kapitel **„Vor jeder Fahrt“** durch. Fahren Sie mit STEVENS Fahrrad nur, wenn es die Prüfung untadelig bestanden hat, sehr vorsichtig zurück. Sie sollten keinesfalls stark bremsen oder beschleunigen und nicht im Wiegetritt fahren. Wenn Sie unsicher sind, lassen Sie sich mit dem Auto abholen, statt ein Risiko einzugehen. Zuhause müssen Sie das STEVENS Fahrrad noch einmal gründlich untersuchen. Wenn Sie sich nicht absolut sicher sind oder Fragen haben, wenden Sie sich an Ihren STEVENS Fachhändler!



Achtung:

Bevor Sie mit Ihrem STEVENS Fahrrad einen Anhänger ziehen oder einen Kindersitz montieren, lesen Sie die Kapitel **„Nutzung von Kindersitzen“** und **„Nutzung von Anhängern“** durch und schauen Sie in den Fahrradpass. Wenn Sie sich nicht absolut sicher sind oder Fragen haben, nehmen Sie Kontakt mit Ihrem STEVENS Fachhändler auf.



Hinweis:

Beachten Sie unbedingt die STEVENS Fahrrad-Handbücher, die Anleitungen der Komponentenhersteller sowie die entsprechenden Weblinks auf unserer Webseite www.stevensbikes.de/handbuch





Vor jeder Fahrt

Ihr STEVENS Fahrrad wurde mehrfach während der Herstellung und in einer anschließenden Endkontrolle Ihres STEVENS Fachhändlers geprüft. Da sich beim Transport Ihres STEVENS Fahrrades Veränderungen in der Funktion ergeben können oder Dritte während einer Standzeit an Ihrem STEVENS Fahrrad Veränderungen durchgeführt haben könnten, sollten Sie unbedingt vor jeder Fahrt Folgendes prüfen:

1. Sind die Schnellspanner, Steckachsen oder Verschraubungen an Vorder- und Hinterrad, Sattelstütze und sonstigen Bauteilen korrekt geschlossen?

Weitere Informationen finden Sie im Kapitel „**Handhabung von Schnellspannern und Steckachsen**“ weiter hinten sowie in den Anleitungen der Komponentenhersteller.

2. Sind die Reifen in gutem Zustand und haben beide Reifen genügend Druck? Die Angaben über Mindest- und Maximaldruck (in bar oder PSI) finden Sie seitlich auf der Reifenflanke.

Weitere Informationen finden Sie im Kapitel „**Die Laufräder**“ weiter hinten sowie in den Anleitungen der Komponentenhersteller.

3. Lassen Sie beide Räder frei drehen, um den Rundlauf zu prüfen. Beobachten Sie dazu den Spalt zwischen Bremsbelag und Felge bzw. bei Rädern mit Scheibenbremsen zwischen Rahmen und Felge oder Reifen. Mangelhafter Rundlauf kann auch auf seitlich aufgeplatzte Reifen, gebrochene Achsen und gerissene Speichen hinweisen.

Weitere Informationen finden Sie im Kapitel „**Die Laufräder**“ weiter hinten sowie in den Anleitungen der Komponentenhersteller.

4. Machen Sie eine Bremsprobe im Stillstand, indem Sie die Bremshebel mit Kraft zum Lenker ziehen.

Die Bremsbeläge bei **Felgenbremsen** müssen dabei die Felgenflanken gleichzeitig berühren und ganzflächig treffen. Sie dürfen die Reifen weder beim Bremsen noch im geöffneten Zustand oder dazwischen berühren. Der Hebel darf sich nicht zum Lenker durchziehen lassen und bei Hydraulik-Bremsen darf an den Leitungen kein Öl austreten! Überprüfen Sie auch die Belagstärke.

Bei **Scheibenbremsen** muss der Druckpunkt sofort stabil sein. Lässt sich erst nach mehrmaligem Betätigen des Bremshebels ein stabiler Druckpunkt erfühlen, sollten Sie Ihr STEVENS Fahrrad beim STEVENS Fachhändler überprüfen lassen.

Weitere Informationen finden Sie im Kapitel „**Die Bremsanlage**“ weiter hinten sowie in den Anleitungen der Komponentenhersteller.



Gefahr:

Nicht ordnungsgemäß geschlossene Befestigungen können dazu führen, dass sich Teile des STEVENS Fahrrades lösen. Schwere Stürze wären die Folge!

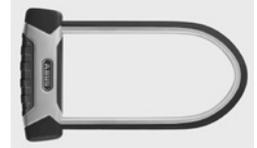
5. Lassen Sie Ihr STEVENS Fahrrad aus geringer Höhe auf den Boden springen. Gehen Sie auftretenden Klappergeräuschen nach. Prüfen Sie gegebenenfalls Lager und Schraubverbindungen.
6. Wenn Sie im Straßenverkehr fahren wollen, müssen Sie Ihr STEVENS Fahrrad gemäß den gesetzlichen Bestimmungen des jeweiligen Landes ausrüsten. In jedem Fall ist Fahren ohne Licht und Reflektoren bei schlechter Sicht und bei Dunkelheit sehr gefährlich. Wenn Sie sich im Straßenverkehr bewegen, benötigen Sie immer eine zulässige Lichtanlage. Schalten Sie schon bei einbrechender Dunkelheit das Licht an.

Weitere Informationen finden Sie im Kapitel „**Gesetzliche Anforderungen für die Teilnahme am Straßenverkehr**“.

7. Bei einem gefederten STEVENS Fahrrad stützen Sie sich auf das STEVENS Fahrrad und prüfen Sie, ob die Federelemente wie gewohnt ein- und ausfedern.

Weitere Informationen finden Sie im Kapitel „**Federgabeln**“ sowie in den Anleitungen der Komponentenhersteller.

8. Stellen Sie sicher, dass die Parkstütze vollständig eingeklappt ist, bevor Sie losfahren. Unfallgefahr!
9. Vergessen Sie nicht, ein hochwertiges Fall-, Bügel- oder Kettenschloss mit auf die Fahrt zu nehmen. Nur wenn Sie Ihr STEVENS Fahrrad mit einem festen Gegenstand verbinden, beugen Sie Diebstahl wirkungsvoll vor.



Gefahr:

Beachten Sie, dass sich der Anhalteweg verlängert, wenn Sie mit einem Aerolenker oder mit den Händen am Oberlenker fahren. Die Bremshebel sind nicht in allen Griffpositionen in günstiger Griffweite.



Gefahr:

Fahren Sie nicht, wenn Ihr STEVENS Fahrrad in einem dieser Punkte fehlerhaft ist! Ein fehlerhaftes STEVENS Fahrrad kann zu schweren Unfällen führen! Wenn Sie sich nicht absolut sicher sind oder Fragen haben, wenden Sie sich an Ihren STEVENS Fachhändler.



Gefahr:

Ihr STEVENS Fahrrad wird durch die Einflüsse des Untergrundes und die Kräfte, die Sie in das Fahrrad einleiten, stark beansprucht. Auf diese dynamischen Belastungen reagieren die unterschiedlichen Bauteile mit Verschleiß und Ermüdung. Untersuchen Sie Ihr STEVENS Fahrrad regelmäßig auf Verschleißerscheinungen, Kratzer, Verformungen, Verfärbungen oder beginnende Risse. Bauteile, deren Lebensdauer überschritten ist, können plötzlich versagen. Bringen Sie Ihr STEVENS Fahrrad regelmäßig zum STEVENS Fachhändler, damit er die fraglichen Teile gegebenenfalls ersetzen kann.



Gesetzliche Anforderungen zur Teilnahme am Straßenverkehr

(Stand: Januar 2022)

Wenn Sie mit Ihrem Fahrrad am öffentlichen Straßenverkehr teilnehmen, muss Ihr Rad gemäß den Landesverordnungen ausgestattet sein!

Wenn Sie das Rad in anderen als den drei genannten Ländern erwerben oder benutzen wollen, fragen Sie Ihren STEVENS Fachhändler nach den jeweils gültigen Bestimmungen des Landes.

Für Radfahrer gelten bei der Teilnahme am Verkehr grundsätzlich dieselben Regeln wie für Kraftfahrzeuglenker. Machen Sie sich mit der landesspezifischen Straßen-Verkehrs-Ordnung (StVO) vertraut.

In Deutschland

Die Straßen-Verkehrs-Zulassungs-Ordnung (StVZO) legt die Brems- und Beleuchtungsanlage fest und schreibt eine hell tönende Glocke vor. Darüber hinaus ist jeder Fahrradfahrer verpflichtet, sein Fahrrad in einem verkehrssicheren und fahrtüchtigen Zustand zu halten. Das heißt im Einzelnen:

Bremsanlage

Ein Fahrrad muss mindestens zwei unabhängig voneinander funktionierende Bremsen aufweisen, eine am Vorder- und eine am Hinterrad. Die Art ist nicht verbindlich geregelt, es gibt Felgen-, Trommel- und Scheibenbremsen.

Lichtanlage

Alle lichttechnischen Einrichtungen am Fahrrad müssen ein amtliches Prüfzeichen haben. Erkennbar ist dies an einer Schlangenlinie mit dem Buchstaben „K“ und einer Prüfnummer. Nur amtlich geprüfte Beleuchtungseinrichtungen dürfen im Straßenverkehr eingesetzt werden.

Der § 67 StVZO schreibt folgende aktive Beleuchtung als Grundausrüstung vor:

- 1 weißer Frontscheinwerfer
- 1 rote Schlussleuchte
- Scheinwerfer und Schlussleuchte müssen mit einer Lichtmaschine oder einer Batterie oder einem wiederaufladbaren Energiespender als Energiequelle oder einer Kombination daraus ausgerüstet sein.
- Scheinwerfer und Schlussleuchte müssen nicht zusammen einschaltbar sein.
- Die Montagehöhe für den Scheinwerfer liegt zwischen 40 und 120 cm.
- Die Montagehöhe für die Schlussleuchte liegt zwischen 25 und 120 cm.

Hinweis: Ist das Fahrrad breiter als 1 Meter (z.B. Lastenrad), muss das Fahrrad mit zwei weißen Frontscheinwerfern und zwei roten Schlussleuchten ausgestattet sein.



Hinweis:

Weitere wichtige Tipps zum Fahren finden Sie im Kapitel „Allgemeine Sicherheitshinweise“.



Hinweis:

In Deutschland dürfen Kinder bis zum vollendeten zehnten Lebensjahr auf dem Gehweg fahren. Eine Aufsichtsperson, die mindestens 16 Jahre alt ist, darf ebenfalls den Gehweg mit dem Fahrrad benutzen, wenn sie Kinder unter acht Jahren begleitet. Kinder dürfen auch Radwege benutzen, wenn diese baulich von der Fahrbahn getrennt sind.

Eine Akku-/Batteriebeleuchtung kann mitgeführt werden und muss eingeschaltet werden, wenn es die Lichtverhältnisse erfordern, also bei Dämmerung, Dunkelheit oder generell bei schlechter Sicht.

Grundsätzlich müssen an jedem Fahrrad folgende Reflektoren bzw. Rückstrahler fest montiert sein:

- Ein nach vorne wirkender weißer Rückstrahler, der mit dem Scheinwerfer kombiniert sein kann.
- Hinten ein roter, nicht dreieckiger Großrückstrahler mit Z-Markierung. Die Schlussleuchte darf mit dem Rückstrahler kombiniert sein.
- Je zwei seitliche gelbe Reflektoren pro Laufrad, die gesichert angebracht sein müssen. Wahlweise dürfen auch weiße reflektierende Ringe über den gesamten Laufradumfang in den Speichen, an den Seitenwänden der Bereifung oder an den Felgen verwendet werden. Eine Alternative zu den gelben Reflektoren oder den weißen reflektierenden Ringen sind weiße Sticks an allen Speichen von Vorder- und Hinterrad.
- Je zwei gelbe Rückstrahler pro Pedal, die nach vorne und hinten gerichtet sind.

Tagfahr-, Fern- und Bremslicht sind erlaubt. Der Scheinwerfer darf mit Tagfahr- und Fernlicht ausgestattet sein. Das Bremslicht darf in die Schlussleuchte integriert sein.

Beleuchtungsvorschriften für Fahrradanhänger

In Deutschland gelten die folgenden Beleuchtungsvorschriften für Fahrradanhänger:

- Wenn der Anhänger breiter als 60 cm ist oder das Rücklicht des Fahrrads verdeckt, muss er mit einer roten Schlussleuchte hinten auf der linken Seite ausgestattet sein.
- Grundsätzlich müssen zwei weiße Reflektoren nach vorne und zwei rote Reflektoren nach hinten montiert sein.
- Bei einer Breite des Anhängers von mehr als 1 m muss eine weiße Frontleuchte montiert sein.
- Fahrtrichtungsanzeiger an Anhängern sind generell erlaubt.

Nutzung von Smartphones

Gemäß § 23 StVO ist die Nutzung eines elektronischen Gerätes der Kommunikation, Information oder Organisation (Smartphone) während der Fahrt nicht erlaubt, wenn das Gerät aufgenommen oder gehalten werden muss. Die Verwendung von Geräten, die am Fahrrad oder am Körper angebracht sind und die mit Sprachsteuerung oder Vorlesefunktion verwendet werden können, sind erlaubt. Das heißt, Tacho, Navi, Smartphone am Lenker dürfen abgelesen werden, ein neues Fahrtziel darf jedoch nicht während der Fahrt eingegeben werden.



Hinweis:

Ergänzend dürfen Sie eine Stand- bzw. Akku-/Batteriebeleuchtung montieren. Sie muss ebenfalls die Prüfzeichen haben. Blinkende Scheinwerfer und Rücklichter sind nicht erlaubt. Ausnahmen: Fahrtrichtungsanzeiger bei mehrspurigen Fahrrädern oder solchen mit Aufbau, der Handzeichen des Fahrers ganz oder teilweise verdeckt.



Hinweis:

Das Verbot, sein Gesicht zu verhüllen oder zu verdecken (gemäß § 23 Abs. 4 StVO) gilt für Radfahrende nicht.



In Österreich

(Stand: Januar 2022)

Gemäß Fahrradverordnung § 1 der Republik Österreich muss jedes Fahrrad, das in Verkehr gebracht wird folgendermaßen ausgerüstet sein:

- Mit zwei voneinander unabhängig wirkenden Bremsvorrichtungen
- Mit einer Vorrichtung zur Abgabe von akustischen Warnzeichen (Klingel oder Hupe)
- Mit einem hellleuchtenden Scheinwerfer, der mit dem Fahrrad fest verbunden ist und, der die Fahrbahn nach vorne mit weißem oder hellgelbem, ruhendem Licht (d.h. Dauerlicht) mit einer Lichtstärke von mindestens 100 cd (Candela, Lichtstärke) beleuchtet. Der Scheinwerfer darf auch abnehmbar und/oder batteriebetrieben sein
- Mit einem roten Rücklicht, das eine Lichtstärke von mindestens 1 cd hat. Das Rücklicht darf auch abnehmbar und/oder batteriebetrieben sein
- Mit einem weißen, nach vorne wirkenden Rückstrahler oder Rückstrahlmaterialien, die den Bestimmungen der ECE-Regelung Nr. R104 entsprechen, mit einer Lichteintrittsfläche von mindestens 20 cm²; die Rückstrahler dürfen mit dem Scheinwerfer verbunden sein
- Mit einem roten, nach hinten wirkenden Rückstrahler oder Rückstrahlmaterialien, die den Bestimmungen der ECE-Regelung Nr. R104 entsprechen, mit einer Lichteintrittsfläche von mindestens 20 cm²; die Rückstrahler dürfen mit dem Scheinwerfer verbunden sein
- Mit gelben Rückstrahlern an den Pedalen
- Mit Reifen, deren Seitenwände ringförmig zusammenhängend weiß oder gelb rückstrahlend sind oder Rückstrahlern oder Rückstrahlmaterialien, die den Bestimmungen der ECE-Regelung Nr. R104 entsprechen, mit einer Lichteintrittsfläche von mindestens 20 cm²
- Wenn das Fahrrad für den Transport mehrerer Personen bestimmt ist, muss das Fahrrad für jede Person mit einem eigenen Sitz, mit einer eigenen Haltevorrichtung und eigenen Pedalen oder Abstützvorrichtungen ausgestattet sein.

Bestimmungen für Rennfahrräder

Gemäß Fahrradverordnung § 4 (1) und (2) gelten als Rennfahrräder Fahrräder mit einem Eigengewicht von höchstens 12 kg, die mit einem Rennlenker ausgestattet sind und die einen äußeren Felgendurchmesser von min. 630 mm und eine äußeren Felgenbreite von höchstens 23 mm aufweisen. Bei Tageslicht und guter Sicht dürfen Rennfahrräder ohne Rückstrahler und Glocke in Verkehr gebracht werden.

Beleuchtungsvorschriften für Fahrradanhänger

Gemäß Fahrradverordnung § 5 müssen Fahrradanhänger mit einer vom Fahrrad unabhängigen Lichtenanlage, einem roten Rücklicht, vorne mit einem weißen und hinten mit einem roten Rückstrahler ausgestattet sein. Jeweils ein gelber Rückstrahler muss an den seitlichen Flächen angebracht sein. Bei Anhängern, die breiter als 60 cm sind, müssen zwei rote Rücklichter sowie zwei weiße und zwei rote Rückstrahler angebracht werden.



Achtung:

Für Kinder bis 12 Jahre gilt in Österreich Radhelmpflicht. Kinder müssen immer einen Helm tragen, wenn sie selbst Rad fahren, auf einem Fahrrad mitgenommen werden (z.B. im Kindersitz) oder in einem Fahrradanhänger gezogen werden.



Hinweis:

Der Scheinwerfer vorne darf kein Blinklicht sein! Beim Rücklicht hingegen ist Blinklicht erlaubt.



Hinweis:

Bei Tageslicht und guter Sicht dürfen Fahrräder ohne Vorder- und Rücklicht verwendet werden. Die anderen Ausrüstungsgegenstände müssen jedoch angebracht sein.

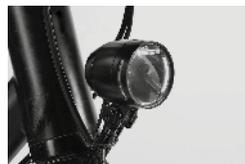
In der Schweiz

(Stand: Januar 2022)

Auszüge aus den Artikeln 24 und 213 bis 218 der Verordnung über die technischen Anforderungen an Straßenfahrzeuge (VTS). Ein Fahrrad darf höchstens 1 m breit sein. Dieses Limit gilt auch für Lenker und mitgeführte Lasten.

Bremsen

Die Räder müssen geeignete Luftreifen oder andere, etwa gleich elastische Reifen haben; das Gewebe darf nicht sichtbar sein. Fahrräder müssen mit zwei kräftigen Bremsen versehen sein, von denen die eine auf das Vorder- und die andere auf das Hinterrad wirkt.



Beleuchtung, Rückstrahler

Velos müssen vom Beginn der Abenddämmerung bis zur Tageshelle sowie bei schlechten Sichtverhältnissen mit einer Beleuchtung ausgestattet sein. Diese muss am Fahrrad befestigt sein und nach vorne weiß und ruhend (nicht blinkend) und nach hinten rot und ruhend leuchten. Beide Lichter dürfen nicht blenden und müssen nachts bei guter Witterung auf 100 m sichtbar sein. Tagsüber darf die Beleuchtung abgenommen werden. Zusätzliche blinkende Lichter sind erlaubt, außer wenn das Fahrrad mit optional zulässigen Richtungsblinkern ausgestattet ist.

Ab April 2022 gilt für sämtliche E-Bikes (einschließlich E-Mountainbikes) auch am Tag die Pflicht zum Fahren mit Licht (Tagfahrlichtpflicht), um die Sichtbarkeit im Verkehr zu erhöhen und Unfälle zu vermeiden. Die Lichter an den langsamen E-Bikes müssen nicht fix installiert sein.

Jedes Velo muss mit fest angebrachten Rückstrahlern ausgestattet sein. Diese müssen eine Leuchtfäche von mindestens 10 cm² aufweisen und nach vorne gerichtet weiß und nach hinten gerichtet rot einfallendes Licht reflektieren. Rückstrahler müssen nachts bei guter Witterung auf 100 m das Licht eines Motorfahrzeug-Lichts reflektieren.

Wenn sie diese Anforderungen erfüllen, sind reflektierende Klebefolien erlaubt. Gelbe und weiße Speichenreflektoren sowie reflektierende Seitenwände an Reifen sind zusätzlich erlaubt, aber nicht vorgeschrieben.

Pedale müssen nach vorne und hinten gelbe Rückstrahler tragen. Die Größe ist seit Januar 2017 nicht mehr vorgeschrieben. Von dieser Pflicht ausgenommen sind Rennpedale, Sicherheitspedale und dergleichen.

Versicherung, Diebstahlschutz

2012 wurde die bis dahin obligatorische Fahrrad-Haftpflichtversicherung abgeschafft. Die Velovignette, die als Versicherungskennzeichen vorgeschrieben war, gibt es seither nicht mehr. Schadensfälle, die mit dem Velo verursacht werden, müssen seither über die Privathaftpflichtversicherung (nicht obligatorisch) abgewickelt werden.

Die Pflicht, ein Schloss mitzuführen, wurde ebenfalls 2012 abgeschafft. Seither gibt es keinen gesetzlich vorgeschriebenen Diebstahlschutz mehr.



Hinweis:

Seit Januar 2017 ist eine Veloglocke nicht mehr vorgeschrieben. Neu ist, dass andere Warnvorrichtungen (z.B. Hupen, Druckluflhörner) nicht mehr ausdrücklich verboten sind.



Hinweis:

In der Schweiz dürfen Kinder bis zum zwölften Geburtstag dort, wo Velostreifen und -wege fehlen, auf dem Trottoir fahren. Dies gilt auch für Strassen mit Tempo 30 und Begegnungszonen



In den Niederlanden

(Stand: Mai 2022)

Gemäß Straßenverkehrsordnung (Reglement Verkeersregels en Verkeerstekens) müssen Sie beim Radfahren in den Niederlanden die folgenden Regeln beachten:

1. Beleuchtung, Rücklicht, Reflektoren

- Bei Dämmerung müssen Fahrräder mit jeweils einem funktionierenden und geeigneten Vorderlicht (gelb oder weiß) und Rücklicht (rot) ausgestattet sein. Zusätzlich muss ein Reflektor am hinteren Radschützer und ein Speichenreflektor jeweils an Vorder- und Hinterrad montiert sein.
- Ein roter Reflektor mit Prüfzeichen: Dieser Reflektor muss zwischen Gepäckträger und Radschützer in einer Höhe von 35 bis 90 Zentimeter über der Fahrbahn angebracht sein. Bei fehlendem Radschützer kann der Reflektor auch unter dem Sattel montiert sein.
- Weiße oder gelbe Reflektoren an Vorder- und Hinterrad: Die weißen oder gelben Reflektoren sollten auf beiden Seiten des Laufrades, so nah wie möglich an der Felge angebracht sein.
- Vier gelbe oder ambergelbe Reflektoren müssen an den Pedalen angebracht sein.
- Die Beleuchtung muss nicht mehr am Fahrrad, sondern kann auch am Oberkörper des Fahrradfahrers befestigt sein.

2. Bremsen

Die Bremse muss in gut funktionierendem Zustand sein. Bei Handbremsen muss mit einer Bremse das Vorderrad und mit der anderen Bremse das Hinterrad gebremst werden.

3. Warnvorrichtung

Fahrräder müssen mit einer deutlich hörbaren Glocke ausgestattet sein.

4. Helmpflicht

Es besteht keine Helmpflicht für Fahrradfahrer

5. Kindertransport

Kinder bis 8 Jahre können auf dem Fahrrad (Kindersitzpflicht) oder im Anhänger mitgenommen werden.

6. Richtungswechsel anzeigen

Fahrradfahrer müssen die Richtung anzeigen, wenn sie die Richtung ändern. Dies kann durch Ausstrecken der Hand erfolgen, ist aber auch mittels orange-farbener Blinklichter erlaubt.

7. Gebrauch von mobilen Geräten

Seit dem 1. Juli 2019 ist es verboten, während des Fahrradfahrens mobile elektronische Geräte zur Kommunikation und/oder Informationsverarbeitung zu halten, d.h. Mobiltelefone, aber auch Tablets, Navigationssysteme und Musikspieler. Freihändiges Navigieren und Musikhören, zum Beispiel über Kopfhörer, sind erlaubt. Die Umgebungsgeräusche müssen hörbar bleiben, z.B. indem Sie nur einen Ohrstöpsel verwenden oder die Lautstärke verringern. Die Tasten an einem Headset oder am Kabel von Ohrstöpseln können zur Bedienung eines Telefons oder Musikspielers verwendet werden



Achtung:

Speichenreflektoren in Stäbchenform sind in den Niederlanden verboten.



Hinweis:

Weitere wichtige Hinweise zum Fahrradfahren finden Sie im Kapitel „Allgemeine Sicherheitshinweise“.



Hinweis:

Mehr Infos finden Sie unter www.fietsersbond.nl

Anpassen des STEVENS Fahrrades an den Fahrer

Körpergröße und -proportionen sind entscheidend für die Wahl der Rahmenhöhe Ihres STEVENS Fahrrades. Achten Sie insbesondere darauf, dass Sie genügend Freiheit im Schritt haben, damit Sie sich nicht verletzen, wenn Sie schnell absteigen müssen.

Mit der Wahl eines Fahrradtyps wird die Körperhaltung grob festgelegt. Verschiedene Bauteile an Ihrem STEVENS Fahrrad sind jedoch so konzipiert, dass sie in einem gewissen Maß auf Ihre Körperproportionen eingestellt werden können. Dazu gehören die Sattelstütze, der Lenker und Vorbau sowie die Bremsgriffe bzw. Brems-/Schalthebel.

Da alle Arbeiten Fachwissen, Erfahrung, geeignetes Werkzeug und handwerkliches Geschick erfordern, sollten Sie ausschließlich die Positionskontrolle durchführen. Besprechen Sie Ihre Sitzposition bzw. Ihre Änderungswünsche mit Ihrem STEVENS Fachhändler. Dieser kann Ihre Vorstellungen im Zuge eines Werkstattaufenthaltes des STEVENS Fahrrades, z.B. der Erstinspektion, umsetzen.

Machen Sie nach jeder Anpassung/Montage unbedingt den Kurzcheck im Kapitel „Vor jeder Fahrt“ und probieren Sie Ihr STEVENS Fahrrad in Ruhe abseits des Straßenverkehrs aus.



Gefahr:

Bei sehr kleinen Rahmenhöhen besteht die Gefahr, dass der Fuß mit dem Vorderrad kollidiert. Achten Sie deshalb auf eine korrekte Einstellung der Schuhplatten.



Gefahr:

Zu den beschriebenen Arbeiten gehören Mechaniker-Erfahrung und geeignetes Werkzeug. Drehen Sie die Verschraubungen grundsätzlich mit großer Sorgfalt fest. Erhöhen Sie Schraubenkräfte schrittweise und prüfen Sie immer wieder den festen Sitz des Bauteils. Benutzen Sie einen Drehmomentschlüssel und überschreiten Sie die maximalen Schraubendrehmomente nicht! Sie finden diese auf den Bauteilen selbst und/oder im Kapitel „Empfohlene Schraubendrehmomente“.



Hinweis:

Wenn Sie Sitzbeschwerden haben (z.B. Taubheitsgefühl), kann dies am Sattel liegen. Ihr STEVENS Fachhändler hat sehr viele verschiedene Sättel zur Auswahl und berät Sie gerne.



Gefahr:

Beachten Sie beim Tausch des Sattels, dass das Sattelgestell zur Sattelstütze passt. Wenn Sie sich nicht absolut sicher sind oder Fragen haben, wenden Sie sich an Ihren STEVENS Fachhändler.



Hinweis:

Die Sitzposition hängt stark vom Einsatzzweck des STEVENS Fahrrades ab. Fragen Sie Ihren STEVENS Fachhändler oder Ihren Trainer. Die Tipps im Folgenden sind für typische Rennräder geeignet.



Rahmengrößenermittlung bzw. Messweise bei Sloping Geometrie

Einige STEVENS Rahmen haben eine so genannte „Sloping Geometrie“. Dieses bedeutet, dass das Oberrohr zum Sitzrohr hin abfällt und nicht parallel zum Erdboden verläuft. Andere STEVENS Rahmen haben ein horizontales Oberrohr.

Durch diese Maßnahme bekommt der Rahmen ein kompakteres Aussehen und wird steifer im Tretlagerbereich. Die Sloping Rahmen können dann auch unter Umständen von Fahrern gefahren werden, die bei einem geraden Oberrohr („Level-Top Tube“) wegen einer grösseren Überstandshöhe Probleme beim Auf- und Absteigen haben (Schrittfreiheit beim Stehen über dem Rad). Auch wenn die optischen Proportionen des Rades durch die weit eingesteckte Sattelstütze unstimmt erscheinen, ist die Wahl eines Sloping Rahmens eine sinnvolle Alternative.

Die Sloping Bauweise erfordert eine abgewandelte Form zur Ermittlung der Rahmenhöhe. Normalerweise wird bei STEVENS Rennrahmen die Rahmenhöhe von Mitte Tretlager bis Oberkante Oberrohr gemessen.

Die modernen „Sloping Top Tube“-Rahmen mit nach hinten abfallendem Oberrohr misst man anders als vor einigen Jahren, als die Sitzrohrlänge das entscheidende Mass war. Nunmehr fallen die Sitzrohre generell kürzer aus, so dass zur Ermittlung der optimalen Rahmenhöhe das „Nominalmass“ von Sitzrohr und Oberrohr betrachtet wird. Diese sind quasi theoretische Dimensionen bei „gedachtem“ geradem Oberrohr.

Bei den „Sloping Top Tube“-Rahmen wird die Rahmengröße (nominelle Sitzrohrlänge) von Mitte Tretlager bis Oberkante des nominellen Oberrohrs gemessen. Dieses kann zufällig mit der Länge bis zur Oberkante des Sitzrohres zusammenfallen, muss es aber nicht.

Auf unserer Homepage www.stevensbikes.de finden Sie jetzt bei jedem Rad eine Hilfestellung zur Ermittlung der richtigen Rahmengröße („Welche Größe passt zu mir?“).



Hinweis:

Durch das kürzere Sitzrohr beim Sloping Rahmen muss die Sattelstütze weiter als beim Standard Rahmen herausgezogen werden. Deshalb ist es ratsam, eine längere Stütze zu verwenden, damit mindestens 100 mm der Sattelstütze im Sitzrohr verbleiben.



Hinweis:

Setzen Sie nie die Länge „Mitte Tretlager bis Oberkante Sitzrohr“ mit der Rahmenhöhe gleich!

Arcalis
Wir finden die passende Größe für dich.

Was ist dein Geschlecht?
 Mann Frau

Was ist deine Körpergröße?
 cm

140 mm 200 mm

Weiter

Die STEVENS Rennrahmen in 56 cm beispielsweise weisen ein 56 cm langes Sitzrohr (gemessen vom Tretlager bis zur Oberkante Oberrohr) auf, wenn das Oberrohr parallel zum Boden verlaufen würde. Das Sitzrohr fällt jetzt etwas kürzer aus, die Sitzposition und die Länge des Rahmens werden davon aber nicht beeinflusst. Diese Maße lassen sich nur sehr ungenau nachmessen, in unseren Geometrietabellen – im Internet bei allen Rädern gezeigt – finden sich die Werte für das nominelle Oberrohr und auch die realen Sitzrohrmasse.

Grundsätzlich gilt: wenn Sie vorher einen 56 cm Rahmen (Mitte Tretlager – Oberkante Oberrohr) im herkömmlichen Design mit horizontalem Oberrohr gebraucht haben, so brauchen Sie auch jetzt einen Sloping Rahmen in der STEVENS Grösse 56 cm. Denn die Proportionen des Rahmens, wie z.B. die nominelle Oberrohrlänge, sind gleich geblieben. Lediglich der Verbindungspunkt zwischen Oberrohr und Sitzrohr wurde etwas tiefer angesetzt. Haben Sie für sich eine Rahmenhöhe 56 cm (Mitte Tretlager – Oberkante Oberrohr) ermittelt, dann sollten Sie auch auf einen Rennrahmen in Rahmenhöhe 56 cm zurückgreifen und nicht auf einen größeren Rahmen.

Stack-to-reach

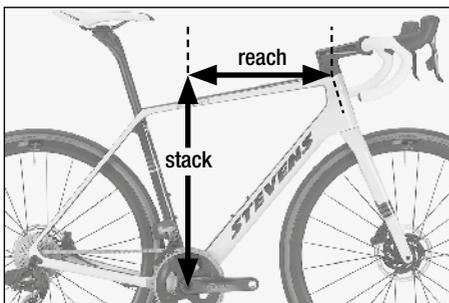
Neben der Rahmenhöhe kann auch das Stack-to-reach-Maß zur Ermittlung der Rahmengröße herangezogen werden. Das Stack-to-reach-Maß gibt Auskunft darüber, wie sportlich die vom Rad vorgegebene Sitzposition ist. Außerdem können mit dem Stack-to-reach Rahmengrößen verglichen werden.

Stack ist der vertikale Abstand von der Mitte des Tretlagers bis zur Oberkante des Steuerrohres.

Reach ist der horizontale Abstand von der Mitte des Tretlagers bis zur Oberkante des Steuerrohres.

Der Quotient liegt in der Regel zwischen 1,35 und 1,65.

Je kleiner der Wert, desto sportlicher bzw. gestreckter ist die Sitzposition.



Hinweis:

Nehmen Sie zur Überprüfung der Rahmenhöhe die separaten Geometrie-Tabellen zur Hand! Diese finden Sie im Internet unter www.stevensbikes.de bei jedem Rad.



Hinweis:

Ihr STEVENS Fachhändler hilft Ihnen gerne bei der Auswahl der für Sie passenden Rahmengröße.



Einstellen der richtigen Sitzhöhe

Wie hoch Ihr Sattel sein muss, hängt von der Beinlänge ab. Beim Treten sollte der Fußballen über der Mitte der Pedalachse stehen. Das Bein darf in der untersten Stellung der Kurbel nicht ganz durchgestreckt sein, sonst wird das Pedalieren unrund. Überprüfen Sie die Sitzhöhe in Schuhen mit flacher Sohle. Tragen Sie am besten passende Radschuhe. Setzen Sie sich auf den Sattel und stellen Sie die Ferse auf das Pedal in unterster Position. Die Hüfte muss gerade bleiben, das Bein ganz gestreckt sein.

Um die Sitzhöhe einzustellen, lösen Sie entweder den Schnellspanner (siehe Kapitel „**Handhabung von Schnellspannern und Steckachsen**“) oder die Sattelstützenklemmschraube am oberen Ende des Sitzrohres. Für letztere benötigen Sie geeignetes Werkzeug, z.B. einen Innensechskant-Schlüssel, mit dem Sie die Klemmschraube zwei bis drei Umdrehungen gegen den Uhrzeigersinn drehen.



Faustformel zur Ermittlung der passenden Sitzhöhe:

Schrittlänge (Innenbeinlänge, barfuß) x 0,885

Nun können Sie die Sattelstütze in der Höhe verstellen. Ziehen Sie die Sattelstütze nicht über die am Schaft vorhandene Markierung (Ende, Minimum, Maximum, Stopp, Limit o.ä.) hinaus und fetten Sie stets den Teil einer Aluminium- oder Titanstütze, der in einem Sitzrohr aus Aluminium, Titan oder Stahl steckt. Bei Carbonsattelstützen und/oder Carbonsitzrohren dürfen Sie kein Fett im Klemmbereich aufbringen! Verwenden Sie stattdessen spezielle Carbon-Montagepaste.

Richten Sie den Sattel wieder gerade aus, indem Sie über die Sattelspitze auf das Tretlagergehäuse oder entlang des Oberrohres peilen.



Achtung:

Sollte Ihre Sattelstütze im Sitzrohr wackeln oder nicht leicht gleiten, fragen Sie Ihren STEVENS Fachhändler. Wenden Sie auf keinen Fall Gewalt an!



Hinweis:

Sollte an Ihrem STEVENS Rennrad eine Aero-Sattelstütze montiert sein, beachten Sie unbedingt das Kapitel „**Montage der Aero-Sattelstütze mit Klemmung am Oberrohr**“.



Klemmen Sie die Sattelstütze fest. Schließen Sie dazu entweder den Schnellspanner, wie im Kapitel „**Handhabung von Schnellspannern und Steckachsen**“ beschrieben, oder drehen Sie die Sattelstützenklemmschraube in halben Umdrehungen im Uhrzeigersinn. Eine ausreichende Klemmwirkung sollten Sie bereits ohne Einsatz von großen Handkräften erreichen. Andernfalls passt die Sattelstütze nicht zum Rahmen.



Prüfen Sie zwischen den Schritten immer wieder den festen Sitz der Sattelstütze. Halten Sie dazu den Sattel mit den Händen vorn und hinten fest und versuchen Sie, ihn zu verdrehen. Wenn dies gelingt, müssen Sie die Klemmschraube nochmals vorsichtig eine halbe Umdrehung fester drehen und den Sitz erneut kontrollieren.

Stimmt die Beinstreckung bei einer erneuten Überprüfung? Machen Sie die Kontrolle, indem Sie den Fuß samt Pedal in die tiefste Position bringen. Wenn der Fußballen in der Mitte des Pedals steht (ideale Tretposition), muss das Knie leicht angewinkelt sein. Ist dies der Fall, haben Sie die Sattelhöhe korrekt eingestellt. Überprüfen Sie, ob Sie vom Sattel aus den Boden noch sicher erreichen können. Ist dies nicht der Fall, sollten Sie zumindest anfangs den Sattel etwas tiefer stellen.



Gefahr:

Fahren Sie nie, wenn die Sattelstütze über die Ende-, Minimum-, Maximum-, Limit- oder Stoppmarkierung hinausgezogen ist! Sie könnte brechen oder der Rahmen Schaden nehmen. Bei Rahmen mit längerem, über das Oberrohr hinausragendem Sitzrohr sollte die Sattelstütze mindestens bis unterhalb des Oberrohres bzw. der Sitzstreben hineingeschoben werden! Wenn Sattelstütze und Rahmen unterschiedliche Mindesteinstecktiefen vorschreiben, wählen Sie stets die jeweils größere vorgeschriebene Einstecktiefe.



Achtung:

Tasten Sie sich von unten in kleinen Schritten (halbe Newtonmeter) an das vorgeschriebene maximale Schraubendrehmoment heran und prüfen Sie dazwischen immer wieder den festen Sitz des Bauteils. Sie finden diese auf den Bauteilen selbst und/oder im Kapitel „**Empfohlene Schraubendrehmomente**“. Überschreiten Sie das vom Hersteller angegebene maximale Schraubendrehmoment nicht!



Gefahr:

Fetten Sie in keinem Fall das Sitzrohr eines Rahmens aus Carbon. Wenn Sie eine Carbon-sattelstütze verwenden, dürfen Sie selbst Rahmen aus Metall nicht fetten. Einmal gefettete Carbonbauteile können unter Umständen nie mehr sicher geklemmt werden! Verwenden Sie stattdessen spezielle Carbon-Montagepaste.



Gefahr:

Achten Sie darauf, die Schraube der Sitzrohrklemmung nicht zu fest anzuziehen. Überdrehen kann die Sattelstütze oder den Rahmen beschädigen. Unfallgefahr!



Einstellen der Lenkerhöhe

Grundsätzlich ist ein Rennrad oder Gravelbike ein Sportgerät, das auf Geschwindigkeit ausgelegt ist. Allein schon daher stellt ein Rennrad bzw. Gravelbike gewisse Grundvoraussetzungen an die Rumpf-, Schulter- und Nackenmuskulatur.

Die Lenkerhöhe relativ zum Sattel und der Abstand zwischen Sattel und Lenker bestimmen die Neigung des Rückens. Mit tiefem Lenker sitzen Sie windschnittig und bringen viel Gewicht auf das Vorderrad. Diese gebeugte Haltung ist anstrengender und unbequemer, da sie Handgelenke, Arme, Oberkörper und Nacken belastet. Als Grundregel gilt, dass Sie bei einem Rennrad alle drei Grundpositionen des Lenkers ohne Beschwerde greifen können.

Bei Rennrädern und Gravelbikes kann mit einem Aheadset®-Vorbau die Lenkerhöhe variiert werden. Dies erfordert spezielles Wissen, das in der folgenden Beschreibung nicht vollständig vermittelt werden kann. Wenn Sie sich nicht absolut sicher sind oder Fragen haben, wenden Sie sich an Ihren STEVENS Fachhändler.



Achtung:

Versuchen Sie niemals, die Kopfmutter des Steuerlagers zu öffnen, wenn Sie den Vorbau verstellen möchten, sonst verändern Sie das Lagerspiel!



Hinweis:

Das Entfernen von Zwischenringen ist nur möglich, wenn der Gabelschaft gekürzt wird. Dieser Vorgang ist nicht mehr umkehrbar. Lassen Sie diese Arbeit, die ein Fall für Ihren STEVENS Fachhändler ist, erst durchführen, wenn Sie sich mit der Position sicher sind.



Gefahr:

Vorbauten gehören zu den tragenden Teilen an Ihrem STEVENS Fahrrad. Veränderungen können Ihre Sicherheit gefährden. Wenn Sie sich nicht absolut sicher sind oder Fragen haben, wenden Sie sich an Ihren STEVENS Fachhändler!



Gefahr:

Die Verschraubungen von Vorbau und Lenker müssen mit den vorgeschriebenen Schraubendrehmomenten montiert werden. Andernfalls ist es möglich, dass sich Lenker oder Vorbau lösen oder brechen. Benutzen Sie einen Drehmomentschlüssel und überschreiten Sie die maximalen Schraubendrehmomente nicht! Sie finden diese auf den Bauteilen selbst und/oder im Kapitel „Empfohlene Schraubendrehmomente“.

Vorbauten für gewindelose Systeme, sogenannte Aheadset®-Systeme

Bei STEVENS Renn- und Cyclocrossräder bzw. Gravelbikes mit Aheadset®-Lenkungslager wird mit Hilfe des Vorbaus die Lagervorspannung eingestellt. Wird die Vorbauposition verändert, muss das Lagerspiel neu justiert werden.

Die Höhe können Sie begrenzt regulieren, indem Sie die Zwischenringe (Spacer) verschieben oder den Vorbau bei sogenannten Flip-Flop-Modellen umdrehen, siehe Kapitel „Das Lenkungslager bzw. der Steuersatz“.



Achtung:

Beachten Sie, dass sich Lenker, Brems- und Schalthebel beim Verstellen des Vorbaus in der Position verändern. Stellen Sie diese neu ein, wie im Kapitel „Verstellung der Neigung von Lenker und Bremsgriffen bei STEVENS Rennmaschinen, Cyclocrossrädern und Gravel Bikes“ beschrieben.



Gefahr:

Wenn der Vorbau umgedreht wird, kann es sein, dass die Züge zu kurz sind. Das Fahren ist dann gefährlich. Befragen Sie Ihren STEVENS-Fachhändler.



Gefahr:

Montieren Sie keine Vorbauverlängerungen, Speed-Lifter oder ähnliches.



Gefahr:

Spacer dürfen nur vom STEVENS Fachhändler entfernt werden, denn der Gabelschaft muss hierzu gekürzt werden.



Gefahr:

Diese Arbeiten erfordern viel handwerkliches Geschick und (Spezial-)Werkzeug. Überlassen Sie sie am besten Ihrem STEVENS Fachhändler. Falls Sie es dennoch selbst versuchen möchten, lesen Sie vorher das Kapitel „Einstellen der Lenkerhöhe“.



Hinweis:

Beachten Sie beim Verstellen die Anleitung des Vorbauherstellers. Lassen Sie sich Funktionsweise und Einstellung des Vorbaus von Ihrem STEVENS Fachhändler erklären oder überlassen Sie ihm die Einstellung.



- Demontieren Sie die Schraube für die Lagervorspannung oben am Gabelschaft und entfernen Sie den Deckel.
- Lösen Sie die Schrauben seitlich am Vorbau um zwei bis drei Umdrehungen.
- Ziehen Sie Vorbau vom Gabelschaft ab. Halten Sie dabei Rahmen und Gabel fest, so dass die Gabel nicht nach unten aus dem Rahmen fallen kann.
- Jetzt können Sie die Zwischenringe (Spacer) herausnehmen.
- Schieben Sie den Vorbau ganz auf den Gabelschaft und stecken Sie die entfernten Spacer wieder oberhalb des Vorbaus auf.
- Wenn Sie den Vorbau umdrehen wollen: Öffnen Sie dazu die Schrauben vorne am Vorbau, mit denen der Lenker geklemmt wird, und nehmen Sie ihn vorsichtig heraus. Befestigen Sie den Lenker neu, nachdem Sie den Vorbau gedreht haben.
- Richten Sie den Lenker außerdem im Vorbauauge aus, d.h. der Unterlenker sollte waagrecht stehen oder allenfalls leicht nach unten weisen. Drehen Sie alle Vorbauklemmschrauben mit einem Drehmomentschlüssel gemäß den Angaben fest.
- Stellen Sie das Lager neu ein und ziehen Sie den Vorbau mit dem empfohlenen Drehmoment fest, nachdem Sie ihn ausgerichtet haben (siehe Kapitel „Das Lenkungslager bzw. der Steuersatz“).



Gefahr:

Beachten Sie, dass Sie die Verschraubungen von Vorbau und Lenker korrekt anziehen. Andernfalls ist es möglich, dass Lenker oder Vorbau sich lösen oder brechen. Die vorgeschriebenen Werte finden Sie auf den Bauteilen selbst und/oder im Kapitel „Empfohlene Schraubendrehmomente“.



Gefahr:

Vorbauten haben sehr unterschiedliche Maße in der Länge, im Durchmesser des Schaftes und der Lenkerbohrung. Eine falsche Auswahl kann zu einer großen Gefahrenquelle werden: Lenker und Vorbauten können brechen und so zu einem Unfall führen. Achten Sie darauf, dass das Vorbauauge (die Lenkerklemmung) und die Schaftklemmung nicht scharfkantig sind. Ihr STEVENS-Fachhändler berät Sie fachkundig.



Achtung:

Beachten Sie bei Vollcarbongabeln, dass ausreichende Klemmkraft meist schon deutlich unterhalb der vom Vorbauhersteller angegebenen max. Drehmomente erreicht werden!

Kontrollieren Sie den sicheren Sitz des Lenkers im Vorbau, indem Sie versuchen den Lenker nach unten zu verdrehen. Kontrollieren Sie auch, ob sich die Lenker-Vorbaukombination gegenüber der Gabel verdrehen lässt. Nehmen Sie dazu das Vorderrad zwischen die Knie und versuchen Sie, den Lenker zu verdrehen. Wenn sich die Teile bewegen lassen, müssen Sie die Schrauben nochmals vorsichtig nachziehen und abermals den Sitz kontrollieren. Überschreiten Sie die maximalen Anzugsmomente nicht.



STEVENS empfiehlt Lenker und Vorbau stets aus einer Qualitätskategorie eines Herstellers zu verwenden.

Integrierte Züge



Einige Modelle sind mit integrierten Zügen ausgestattet. Dies bedeutet, dass Bremsleitungen, Schaltzügen bzw. -kabel in der Lenker-Vorbau-Kombination, im Rahmen und ggf. auch in der Gabel verlaufen.

Einstellarbeiten erfordern Fachwissen, Erfahrung, geeignetes Werkzeug und handwerkliches Geschick und sollten deshalb nur von Fachleuten vorgenommen werden. Wenden Sie sich an Ihren STEVENS Fachhändler.

Wenn Sie es dennoch selbst machen wollen, achten Sie bei Einstellarbeiten an der Lenker-Vorbau-Kombi, z.B. beim Verstellen der Lenkerhöhe und Lenker- ausrichtung darauf, dass die Leitungen keinen hohen Zugkräften ausgesetzt sind. Gehen Sie daher bei diesen Arbeiten behutsam vor.



Korrektur der Sitzlänge und Einstellen der Sattelneigung

Der Abstand zwischen den Lenkergriffen und dem Sattel hat Einfluss auf die Rückenneigung und damit auf den Fahrkomfort und die Fahrdynamik. Über den Sattelstützenschlitten lässt sich diese Entfernung in geringem Umfang verändern. Wird das Sattelgestell in der Sattelstütze verschoben, beeinflusst das jedoch auch den Tretvorgang. Der Fahrer tritt mehr oder weniger weit von hinten in die Pedale. Wenn der Sattel nicht waagrecht eingestellt ist, kann der Fahrer nicht entspannt pedalieren. Er muss sich ständig am Lenker abstützen oder festhalten, um nicht vom Sattel zu gleiten.

Sattel verschieben und waagrecht einstellen

Bei einigen Sattelstützen an STEVENS Fahrrädern halten zwei hintereinander angeordnete Innensechskant-Schrauben den Kopf, der sowohl die Neigung als auch die horizontale Position des Sattels fixiert. Einige Sattelstützen weisen zwei nebeneinander angeordnete Schrauben auf.

Öffnen Sie die Schraube(n) am Kopf der Sattelstütze. Drehen Sie die Schraube(n) dazu höchstens zwei bis drei Umdrehungen auf, sonst kann der gesamte Mechanismus auseinanderfallen. Verschieben Sie den Sattel wunschgemäß vor oder zurück. Oft ist hierzu ein leichter Schlag auf den Sattel notwendig.

Bei **Patentsattelstützen** hält eine zentrale Innensechskant-Schraube den Kopf, der sowohl die Neigung als auch die horizontale Position des Sattels fixiert. Einige Sattelstützen weisen zwei nebeneinander angeordnete Schrauben auf.

Achten Sie auf die Markierungen am Gestell und überschreiten Sie diese nicht. Achten Sie darauf, dass die Oberkante des Sattels waagrecht bleibt, während Sie die Schraube(n) wieder zudrehen. Das STEVENS Fahrrad sollte bei diesen Einstellarbeiten waagrecht stehen.



Gefahr:

Nicht ganz feste oder sich lösende Schrauben können versagen. Unfallgefahr!



Gefahr:

Der Verstellbereich des Sattels ist sehr gering. Einen wesentlich größeren Längenbereich decken die verschiedenen Vorbaulängen ab. Teilweise lassen sich mehr als 10 cm Differenz realisieren. Meist muss hierbei die Länge der Schalt- und Bremszüge angepasst werden; ein Fall für Ihren STEVENS Fachhändler!



Gefahr:

Überprüfen Sie die Verschraubungen monatlich mit dem Drehmoment-schlüssel gemäß den Werten, die Sie auf den Bauteilen selbst und/oder in den Anleitungen der Komponentenhersteller.

Nachdem Sie die gewünschte Position gefunden haben, überprüfen Sie, ob die beiden Hälften des Klemmechismus am Sattelgestell anliegen, bevor Sie das Schraubendrehmoment auf den vom Sattelstützen-Hersteller angegebenen Wert erhöhen.

Drehen Sie die Schraube(n) mit dem Drehmomentschlüssel gemäß den Angaben des Herstellers fest und prüfen Sie, ob der wieder festgeschraubte Sattel abkippt, indem Sie mit den Händen abwechselnd die Spitze und das Ende belasten.



Gefahr:

Die Schrauben der Sattelklemmung gehören zu den sensibelsten am gesamten STEVENS Fahrrad. Achten Sie daher penibel darauf, dass Sie das empfohlene Mindest-Schraubendrehmoment nicht unterschreiten und das maximale Schraubendrehmoment nicht überschreiten. Sie finden diese auf den Bauteilen selbst und/oder im Kapitel „Empfohlene Schraubendrehmomente“. Benutzen Sie stets einen Drehmomentschlüssel.



Gefahr:

Die Verschraubungen an der Sattelstütze müssen mit den vorgeschriebenen Schraubendrehmomenten montiert werden. Benutzen Sie einen Drehmomentschlüssel und überschreiten Sie die maximalen Schraubendrehmomente nicht! Sie finden diese auf den Bauteilen selbst und/oder im Kapitel „Empfohlene Schraubendrehmomente“.



Gefahr:

Achten Sie darauf, dass das Sattelgestell nur im Bereich der Markierung geklemmt wird. Andernfalls kann es versagen! Überprüfen Sie die Verschraubungen monatlich mit dem Drehmomentschlüssel gemäß den Werten, die Sie auf den Bauteilen selbst und/oder im Kapitel „Empfohlene Schraubendrehmomente“ finden.



Regulieren der Bremshebel-Griffweite bei STEVENS Rennmaschinen, Cyclocrossrädern und Gravel Bikes

Vor allem Fahrer mit kleinen Händen sollten die Bremshebelstellung, in der die Bremsen zu wirken beginnen, sofort beim Fahrradkauf vom STEVENS Fachhändler auf ihre Fingerlänge einstellen lassen.



Bei einigen Modellen verschiedener Hersteller ist dies am Brems-/Schalthebel möglich, z.B. durch Einstellschrauben oder sogenannte Distanzstücke. Bei den anderen werden die Seilzüge an den Bremskörpern entsprechend geklemmt. Dort befindliche Stellschrauben dienen lediglich dem Ausgleich des auftretenden Bremsbelagverschleißes.



Gefahr:

Der Bremshebel darf sich nicht bis zum Lenker durchziehen lassen. Die volle Bremskraft sollte vorher erreicht werden.

Lassen Sie die Griffweite so einstellen, dass das erste Glied des Zeigefingers den Brems-/Schalthebel umfassen kann. Überprüfen Sie anschließend die korrekte Einstellung und Funktion der Bremsanlage, wie im Kapitel „Die Bremsanlage“ und in den Anleitungen der Komponentenhersteller.



Besonderheiten von Zeitfahrenkern bei STEVENS Triathlon- und Zeitfahrmaschinen

Im Triathlonsport und beim Zeitfahren, wo es auf eine besonders aerodynamische Sitzposition ankommt, werden üblicherweise sogenannte Aero-Lenker verwendet. Die Schalthebel liegen bei diesen Aero-Modellen oft am Lenkerende, die Bremshebel am Ende des Basislenkers (Hornlenker). Wenn Sie in liegender Position fahren, sind die Bremshebel weit weg, die Reaktionszeit verlängert sich, der Bremsweg wird größer. Fahren Sie daher besonders vorausschauend.

Die Position des Lenkers kann innerhalb gewisser Grenzen nach den persönlichen Vorlieben eingestellt werden. Dies bedeutet, dass der gerade Bereich des Aero-Lenkers nur sehr geringfügig nach unten oder oben zeigen sollte. Der Basislenker sollte parallel zur Fahrbahn oder leicht nach oben weisen. Achten Sie darauf, dass Sie die Unterarme immer bequem abstützen können, d.h. die Ellenbogen sollten nach hinten etwas über die Schalen überstehen.



Hinweis:

Von den Herstellern Shimano und SRAM gibt es Brems-/Schalthebel, die für kleinere Hände geeignet sind. Wenn Sie Probleme mit der Griffweite des Bremshebels haben, fragen Sie Ihren STEVENS Fachhändler.



Gefahr:

Beachten Sie, dass sich der Anhalteweg verlängert, wenn Sie mit den Händen am Oberlenker oder liegend in aerodynamischer Position fahren. Die Bremshebel sind nicht in allen Griffpositionen in günstiger Griffweite.

Verstellung der Neigung von Lenker und Bremsgriffen bei STEVENS Rennmaschinen, Cyclocrossrädern und Gravel Bikes

Das gerade Stück des Unterlenkers sollte parallel zum Boden sein oder hinten leicht nach unten weisen. Die Enden der Brems-/Schaltgriffe liegen etwa in einer gedachten Verlängerung der Unterkante des Unterlenkerbogens, das obere Griffstück ist dann waagrecht oder zeigt leicht nach oben. Das Verstellen der Brems-/Schalthebel ist eine Arbeit für den STEVENS Fachhändler, da das Lenkerband hinterher neu gewickelt werden muss.

Um die Lenkerneigung einzustellen, öffnen Sie die Innensechskant-Schraube(n) an der Unter- bzw. Vorderseite des Vorbaus. Verdrehen Sie den Lenker, bis er in der von Ihnen gewünschten Stellung ist. Achten Sie darauf, dass der Vorbau den Lenker genau in der Mitte klemmt.

Drehen Sie die Schraube(n) wieder vorsichtig mit dem Drehmomentschlüssel fest. Kontrollieren Sie, dass die Schlitze des Vorbaus in sich parallel und oben und unten gleich breit sind. Drehen Sie bei Vorbauten mit mehreren Schrauben diese gleichmäßig und über Kreuz mit einem Drehmomentschlüssel unter Einhaltung des empfohlenen Drehmoments an.

Versuchen Sie, den Lenker gegenüber dem Vorbau zu verdrehen und drehen Sie gegebenenfalls die Verschraubung nochmals nach. Benutzen Sie einen Drehmomentschlüssel und überschreiten Sie die maximalen Schraubendrehmomente nicht! Sie finden diese auf den Bauteilen selbst und/oder im Kapitel „Empfohlene Schraubendrehmomente“.

Triathlon-Lenker

Im Triathlonsport, bei dem es auf eine besonders aerodynamische Sitzposition ankommt, werden üblicherweise sogenannte Aero-Lenker verwendet. Die Schalthebel liegen bei diesen Aero-Modellen oft am Lenkerende. Wenn Sie in der liegenden Position fahren, sind die Bremshebel weit weg, die Reaktionszeit verlängert sich, der Bremsweg wird größer. Fahren Sie daher besonders vorausschauend.

Die Position des Lenkers kann innerhalb gewisser Grenzen nach den persönlichen Vorlieben eingestellt werden. Dies bedeutet, dass der gerade Bereich des Lenkers höchstens leicht nach unten und maximal 30 Grad nach oben zeigen sollte.

Achten Sie darauf, dass Sie die Unterarme immer bequem abstützen können, d.h. die Ellenbogen sollten nach hinten etwas überstehen.





Die Pedalsysteme

Nicht alle Schuhe eignen sich zum Radfahren. Schuhe, die beim Radfahren getragen werden, sollten eine steife Sohle haben und genügend Halt bieten. Ist die Sohle zu weich, besteht die Gefahr, dass sich das Pedal durchdrückt und der Fuß zu schmerzen beginnt. Auch ist die Kraftübertragung schlechter. Im Bereich der Ferse sollten die Schuhe keine zu breite Sohle haben, sonst kann die natürliche Fußstellung nicht eingenommen werden, da man beim Treten an den Streben des Hinterbaus anstößt. Knieschmerzen können die Folge sein.

Funktionsweise verschiedener Systeme im Überblick

Empfehlenswert sind Pedale, bei denen der Fuß mit einer lösbaren Verbindung ans Pedal gekoppelt ist, sogenannte Systempedale. Die Verbindung stellt sicher, dass der Fuß beim schnellen Treten oder bei Fahrten im holprigen Terrain nicht abrutscht. Das Pedal kann durch den fixen Halt auch geschoben bzw. gezogen werden, dies erleichtert das flüssige Pedalieren. Ein weiterer Vorteil liegt darin, dass der Ballen des Großzehens biomechanisch günstig über der Pedalachse steht und, dass man mit der Fußspitze das Vorderrad beim Lenken nicht unabsichtlich blockiert.

Bei den Systempedalen bildet ein spezieller Radschuh eine einrastende Verbindung mit dem Pedal, ähnlich wie bei einer Skibindung.



Hinweis:

Lesen Sie die Bedienungsanleitung des Pedal- und des Schuhherstellers sorgfältig durch. Bei Fragen steht Ihnen Ihr STEVENS Fachhändler gerne zur Verfügung.



Gefahr:

Üben Sie das Aufnehmen der Pedale, das Einrasten in das Pedal und das Auflösen der Verbindung durch den Dreh des Fußes nach außen zuerst im Stillstand, bevor Sie die Technik auf einer unbelebten Straße verfeinern.



Gefahr:

Fahren Sie nur mit einem Pedalsystem, welches reibungslos ein- und ausrastet. Sollte das Pedal nicht sauber arbeiten, oder die Platte stark verschlissen sein, besteht Unfallgefahr, da der Schuh sich selbsttätig aus dem Pedal lösen kann.

Üblicherweise nimmt man das Pedal zuerst mit der Plattenspitze auf und tritt dann einfach auf den waagrecht stehenden Pedalkörper. Bei einigen Pedalsystemen ist der Rastmechanismus beidseitig ausgeführt, das Umdrehen des Pedals entfällt, hier wird nur zugetreten. Mit einem deutlich hör- und spürbaren Klick, weswegen die Systempedale oft auch als Klickpedale bezeichnet werden, rastet der Schuh ein. Die Verbindung wird bei allen gängigen Systemen durch einen Dreh der Ferse nach außen gelöst.

Lehnen Sie sich bei den ersten Versuchen in das Pedal einzurasten und auszuklicken an eine Wand an oder lassen Sie sich von einer Person Stützhilfe leisten.

Die funktionellen Unterschiede zwischen den verschiedenen Pedalsystemen liegen in der Plattenform, im Auslösewinkel und der -härte. Radfahrer, die zu Knieproblemen neigen, sollten ein Pedalsystem mit „Fußfreiheit“ wählen, bei dem die Ferse des Schuhs im eingerasteten Zustand etwas hin und her bewegt werden kann. Das Plus einiger Systempedale liegt darin, dass die Platte in der Sohle versenkt ist und man sich auch zu Fuß ohne Beeinträchtigung fortbewegen kann.

Einstellung und Wartung

Die verschiedenen Pedalsysteme unterscheiden sich in der technischen Ausführung teils sehr deutlich. Einige grundsätzliche Einstellregeln sind allen Ausführungen gemeinsam.

- Befestigen Sie die Pedalplatte so auf dem Schuh, dass der Ballen des Großzehens über der Pedalachse steht.
- Der Fuß muß beim Tretvorgang seine natürliche Stellung einnehmen. Bei den meisten Menschen zeigt dann die Ferse etwas nach innen. Achten Sie darauf, dass die Befestigungsschrauben stets festgedreht sind, denn bei einer losen Platte wird das Aussteigen nahezu unmöglich!
- Stellen Sie die Auslösehärte des Pedals auf Ihre Bedürfnisse ein. Anfangs ist eine geringe Vorspannung empfehlenswert. Drehen Sie an der kleinen Innensechskantschraube und prüfen Sie die Vorspannung durch ein- und austrasten.
- Offen liegende Federn und Mechanismen müssen regelmäßig von Schmutz gereinigt und nachgefettet werden.
- Knarren oder Quietschen von Pedalplatten kann oft durch etwas Fett an den Kontaktpunkten der Platte zum Pedal behoben werden. Es kann auch ein Anzeichen von Abnutzung sein.
- Prüfen Sie vor allem bei Kunststoffplatten regelmäßig den Verschleiß.
- Kippeliger Stand auf dem Pedal deutet auf den Verschleiß der Platte oder der Schuhsohle hin.



Hinweis:

Schauen Sie bei der Montage der Pedale zuerst auf die Beschriftung der Achsen. Ein „R“ steht für das rechte Pedal und ein „L“ für das linke. Beachten Sie, dass das linke Pedal Linksgewinde aufweist, also entgegen der üblichen Einschraubrichtung, d.h. entgegen dem Uhrzeigersinn gedreht werden muss.



Die Bremsanlage

Mit Hilfe der Bremsen kann die Fahrgeschwindigkeit an Geländeform und Verkehrsgegebenheiten angepasst werden. Bei Bedarf müssen sie das STEVENS Fahrrad so schnell wie möglich zum Stillstand bringen können. Bei solchen Vollbremsungen verlagert sich das Gewicht stark nach vorn, das Hinterrad wird entlastet. Deshalb kann es auf griffigem Untergrund eher passieren, dass das Hinterrad hochkommt und sich das STEVENS Fahrrad überschlägt, als dass die Reifen die Haftung verlieren. Speziell beim Bergabfahren verschärft sich diese Problematik. Bei einer Vollbremsung müssen Sie daher versuchen, Ihr Gewicht so weit wie möglich nach hinten und nach unten zu verlagern.

Betätigen Sie beide Bremsen gleichzeitig und beachten Sie, dass die vordere Bremse durch die Gewichtsverlagerung eine größere Bremskraft erzielen kann.

Bei **Felgenbremsen** kann lang anhaltendes Bremsen oder dauerhaftes Schleifenlassen zu einer Überhitzung der Felge führen, wodurch der Schlauch beschädigt werden kann oder der Reifen auf der Felge wandert. Schlagartiger Luftverlust während der Fahrt kann zu einem schweren Unfall führen.

Bei **Scheibenbremsen** führt lang anhaltendes Bremsen oder dauerhaftes Schleifenlassen zu einer Überhitzung des Bremssystems. Die Folge kann ein Nachlassen der Bremskraft bis hin zum Totalausfall sein und in einem schweren Unfall resultieren.

Überprüfen Sie Ihre Fahrweise dahingehend und eignen Sie sich an, kurz aber kräftig zu bremsen und die Bremse zwischendurch immer wieder zu lösen. Halten Sie im Zweifel einen Moment an und lassen Sie die Felge bei gelöstem Bremshebel abkühlen.



Gefahr:

Gewöhnen Sie sich vorsichtig an Ihre Bremsen. Üben Sie Notbremsungen auf einer verkehrsfreien Fläche, bis Sie Ihr STEVENS Fahrrad sicher unter Kontrolle haben. Dies kann Unfälle verhindern.



Gefahr:

Achten Sie auf absolut wachs-, fett- und ölfreie Bremsflächen und Bremsbeläge. Unfallgefahr!

Funktionsweise und Verschleiß

Über einen Handhebel wird ein feststehender Bremsbelag auf eine rotierende Bremsfläche gedrückt und reibt dort. Durch die Reibung wird das Rad verzögert. Neben der Kraft, mit der der Belag auf die Bremsfläche drückt, ist der sogenannte Reibbeiwert zwischen den aufeinander gleitenden Reibpartnern entscheidend.

Wenn Wasser, Schmutz oder Öl an die Reibflächen gelangt, ändert sich dieser Reibbeiwert. Dies ist der Grund, warum eine Bremse bei Regen etwas verzögert anspricht und schlechter abbremst. Am stärksten sind davon Felgenbremsen betroffen.

Um wirkungsvoll verzögern zu können, müssen die Bremsen gelegentlich überprüft und eventuell nachgestellt werden.

Felgenbremsen (allgemein)

Durch die Reibung kommt es zum Verschleiß der Bremsbeläge, aber auch der Felgen. Begünstigt wird der Verschleiß der Reibpartner durch viele Regenfahrten und Verschmutzung. Unterschreitet die Flanke einer Felge ein kritisches Maß, kann der Reifendruck die Felge zum Bersten bringen. Das Laufrad kann blockieren oder der Schlauch kann platzen – in beiden Fällen kann ein Sturz die Folge sein!

Spätestens wenn Sie den zweiten Satz Bremsbeläge heruntergebremst haben, sollten Sie Ihren STEVENS Fachhändler aufsuchen und die Felge kontrollieren lassen. Mit Spezialmessgeräten läßt sich die Wandstärke vom Fachmann überprüfen.

Einige Felgen besitzen einen Verschleißindikator. Erreicht die Flankenstärke hier ein kritisches Maß wird in Form von kleinen Schlitzten oder einem durchgehenden Streifen dieser Bremsindikator sichtbar bzw. verschwindet dieser (je nach Modell). In diesem Fall sollten Sie ebenfalls sofort Ihren STEVENS Fachhändler aufsuchen und die Felge austauschen lassen.



Gefahr:

Die Bremshebelzuordnung zu den Bremskörpern (z.B. linker Hebel wirkt auf die Vorderbremse) kann variieren. Schauen Sie im Fahrradpass nach und prüfen Sie, ob Sie die Vorderradbremse mit demselben Bremsgriff (rechts oder links) bedienen können, wie Sie es gewohnt sind. Ist dies nicht der Fall, lassen Sie die Bremsgriffe noch vor der ersten Fahrt von Ihrem STEVENS Fachhändler umbauen.



Gefahr:

Nässe setzt die Bremswirkung herab und lässt die Reifen leicht rutschen. Kalkulieren Sie bei Regen längere Anhaltewege ein, setzen Sie Ihre Fahrgeschwindigkeit herab und bremsen Sie vorsichtig.



Kontrolle, Nachstellen und Synchronisation von Renn-/Seitenzugbremsen

Funktionsweise und Verschleiß

Über Handhebel am Lenker und Seilzüge werden die Bremsbeläge auf die Bremsflächen gedrückt. Die entstehende Reibung verzögert das Rad. Wenn Wasser, Schmutz oder Öl an die Reibflächen kommen, ändert sich der Reibbeiwert, die Verzögerung wird geringer. Deshalb spricht eine Bremse bei Regen langsamer an und bremst schlechter ab.

Um wirkungsvoll verzögern zu können, müssen die Bremsen regelmäßig überprüft und nachgestellt werden.

Durch die Reibung verschleifen Bremsbeläge und Felgen, und zwar umso schneller, je öfter Sie in bergigem Gelände und durch Regen oder Schmutz fahren. Manche Felgen sind mit sogenannten Verschleißindikatoren versehen (z.B. Rillen oder Punkte). Wenn diese nicht mehr zu erkennen sind, müssen Sie die Felge austauschen. Unterschreitet die Felgenflanke ein kritisches Maß, kann der Reifendruck die Felge zum Bersten bringen. Das Laufrad kann blockieren oder der Schlauch kann platzen. Unfallgefahr!



Gefahr:

Beschädigte Bremszüge, bei denen z.B. einzelne Drähte abstehen, müssen sofort ausgetauscht werden. Sonst drohen Bremsversagen oder Sturz.



Gefahr:

Die Einstellung der Beläge auf die Felgen erfordert viel handwerkliches Geschick. Überlassen Sie den Austausch der Beläge oder die Justierarbeit Ihrem STEVENS Fachhändler.



Gefahr:

Machen Sie nach dem Nachstellen unbedingt eine Bremsprobe im Stillstand und vergewissern Sie sich, dass die Beläge bei starkem Zug mit ihrer gesamten Fläche die Felgenflanke, nicht aber den Reifen berühren. Stellen Sie sicher, dass sich der Hebel nicht bis zum Lenker ziehen lässt.

Funktionskontrolle

Überprüfen Sie, ob die Bremsbeläge genau auf die Felgen ausgerichtet sind und genug Belagstärke aufweisen. Erkennbar ist das meist an Rillen im Bremsbelag. Sind sie verschlissen oder abgeschliffen, ist es Zeit für den Austausch. Beachten Sie unbedingt die entsprechenden Hinweise der jeweiligen Hersteller.

Spätestens, wenn Sie den zweiten Satz Bremsbeläge heruntergebremst haben, sollten Sie Ihren STEVENS Fachhändler aufsuchen und die Felge kontrollieren lassen. Er kann die Wandstärke mittels Spezialmessgeräten überprüfen.

Beide Bremsarme müssen gleichzeitig auf die Felge treffen, wenn Sie den Handhebel ziehen. Sie dürfen den Reifen dabei nicht berühren.

Der Bremshebel muss eine Wegreserve aufweisen, er darf sich selbst bei einer Vollbremsung nicht bis zum Lenker ziehen lassen. Ist dies doch der Fall, beachten Sie das nachfolgende Kapitel „**Synchronisieren und Nachstellen**“.

Nur wenn die Bremse alle diese Prüfpunkte besteht, ist sie korrekt eingestellt.

Synchronisieren und Nachstellen von Zweigelenk-Bremsen

Drehen Sie bei Zweigelenk-Bremsen an der kleinen, seitlich oder schräg oben angebrachten Schraube, bis die Beläge links und rechts den gleichen Abstand zur Felge haben.

Kontrollieren Sie außerdem, ob die Schraube, mit der die Bremse am Rahmen festgeschraubt ist, noch richtig, d.h. gemäß dem Drehmoment im Kapitel „**Empfohlene Schraubendrehmomente**“, angezogen ist.

Die Bremshebelstellung, in der die Bremse zu wirken beginnt (der sogenannte Druckpunkt), kann durch Nachstellen des Bremszuges auf die Handgröße und auf persönliche Vorlieben eingestellt werden. In keinem Fall darf sich der Bremshebel bis zum Lenkergriff ziehen lassen. Die Bremsbeläge sollten im gelösten Zustand auch nicht zu nahe an den Felgenflanken stehen, weil sie sonst beim Fahren an der Felge schleifen können. Bevor Sie diese Einstellung vornehmen, beachten Sie die Hinweise im Kapitel „**Regulieren der Bremshebel-Griffweite bei STEVENS Rennmaschinen, Cyclocrossrädern und Gravel Bikes**“.

Verschleißt der Belag, wandert der Druckpunkt am Bremshebel immer weiter zum Lenker hin. Kontrollieren Sie den Leerweg regelmäßig, dieser sollte nicht mehr als ein Viertel des gesamten Weges betragen. Drehen Sie zum Nachstellen so lange an der Rändelmutter bzw. gerändelten Schraube, durch die der Zug am Bremskörper hindurch läuft, bis der Hebelweg Ihren Ansprüchen genügt. Probieren Sie die Bremsen anschließend an einem unbelebten Ort aus.



Gefahr:

Lassen Sie die Felgen regelmäßig vom STEVENS Fachhändler überprüfen und vermessen.



Gefahr:

Die Einstellung der Beläge auf die Felgen erfordert viel handwerkliches Geschick. Überlassen Sie den Austausch der Beläge oder die Justierarbeit Ihrem STEVENS Fachhändler.



Hydraulische Scheibenbremsen (allgemein)

Hydraulische Scheibenbremsen zeichnen sich durch enorme Bremswirkung bei gleichzeitig geringer Empfindlichkeit gegenüber Witterungseinflüssen aus. Bei Nässe sprechen Scheibenbremsen deutlich schneller an als Felgenbremsen und sie bringen nach kurzer Zeit die gewohnt hohe Wirkung. Weiterhin sind sie verhältnismäßig wartungsarm und verschleifen die Felgen nicht. Nachteilig ist, dass Scheibenbremsen zu Geräuschentwicklung neigen.

Um die Bremsen optimal bedienen zu können, lassen sich die Bremshebel meist auf die Handgröße einstellen.

In der Regel geschieht dies über eine kleine Innensechskant-Schraube direkt am Handhebel. Beachten Sie, dass Sie möglicherweise auch die Bremsbeläge verstellen müssen. Lesen Sie dazu unbedingt die Bedienungsanleitung des Bremsenherstellers auf unserer Webseite www.stevensbikes.de/handbuch



Hinweis:

Scheibenbremsen neigen unter verschiedenen Bedingungen, wie z.B. Nässe, zu gelegentlichen Schleifgeräuschen. Es handelt sich dabei um eine normale, technisch bedingte Erscheinung. Solange die Funktion der Bremsen nicht beeinträchtigt wird, besteht kein Grund zur Beunruhigung.



Gefahr:

Scheibenbremsen werden im Betrieb heiß. Berühren Sie deshalb die Bremsen, insbesondere nach längeren Abfahrten, nicht sofort nach dem Anhalten.



Achtung:

Die Hersteller von hydraulischen Scheibenbremsen liefern ausführliche Anleitungen mit. Sie finden diese auf unserer Webseite www.stevensbikes.de/handbuch. Lesen Sie diese aufmerksam durch bevor Sie ein Lauftrad ausbauen oder Wartungsarbeiten durchführen.



Hinweis:

Neue Bremsbeläge müssen eingebremst werden, damit sie die optimalen Verzögerungswerte erzielen. Beschleunigen Sie das Fahrrad dazu ca. 30 bis 50 mal auf etwa 30 km/h und bremsen Sie kräftig bis zum Stillstand. Der Einbremsvorgang ist abgeschlossen, wenn die nötige Handkraft nicht weiter abnimmt.

Kontrolle und Nachstellen von hydraulischen Scheibenbremsen

Kontrollieren Sie die Leitungen und Anschlüsse bei gezogenem Hebel regelmäßig auf Undichtigkeiten. Tritt Hydrauliköl oder Bremsflüssigkeit aus, suchen Sie sofort Ihren STEVENS Fachhändler auf, denn eine undichte Stelle kann die Bremse wirkungslos machen.

Achten Sie darauf, dass Sie immer einen klar definierten Druckpunkt am Bremshebel haben. Sollte dieses nicht der Fall sein, so unterbrechen Sie die Fahrt und suchen sofort einen STEVENS Fachhändler auf. Die hydraulischen Scheibenbremsen von Magura und Shimano besitzen einen vollautomatischen Belagsverschleißausgleich. Dadurch wird der Bremshebelweg beim Verschleiß der Bremsen nicht länger und die Bremse muss deshalb nicht nachjustiert werden. Prüfen Sie regelmäßig die Dicke der Bremsbeläge. Die Gesamtdicke der Beläge sollte 2,5 mm nicht unterschreiten.

Kontrollieren Sie den Verschleiß der Beläge an den Metallohren oder -nasen, die unten aus dem Bremssattel herausschauen oder am Sichtfenster oben auf dem Bremssattel. Nähern sich diese bis auf etwa einen Millimeter der Scheibe, müssen Sie die Beläge gemäß der Anleitung des Herstellers unserer Webseite www.stevensbikes.de/handbuch ausbauen und genau kontrollieren.

Tauschen Sie die Bremsbeläge spätestens, wenn sie nur noch eine Stärke von 0,5 mm aufweisen (ohne Trägerplatte gemessen).

Weitere Hinweise zu den jeweiligen Bremssystemen unter:

www.magura.com
<https://si.shimano.com>
www.sram.com
www.tekro.com
<https://trpcycling.com>



Gefahr:

Öffnen Sie die Bremsleitungen nicht. Es könnte Bremsflüssigkeit austreten, die gesundheitsschädlich ist und sich gegen Lack sehr aggressiv verhält.



Gefahr:

Wenn Sie beim kräftigen Bremsen einen unklaren, sich verändernden Druckpunkt feststellen oder zum Erreichen einer Bremswirkung mehrfach am Hebel „pumpen“ müssen, fahren Sie nicht weiter und suchen Sie Ihren STEVENS Fachhändler auf.



Gefahr:

Lassen Sie niemals Öl oder Reinigungsmittel auf die Bremsbeläge kommen. Wenn es trotz aller Vorsicht doch einmal passieren sollte, müssen Sie die Beläge tauschen, da verschmutzte Beläge nicht mehr funktionstüchtig gemacht werden können.



Gefahr:

Nur Räder mit einer festen Scheibenbremsaufnahme sind für die Montage einer Scheibenbremse vorgesehen. Verwenden Sie nie einen Adapter zur Montage.



Gefahr:

Geöffnete Anschlüsse oder undichte Leitungen führen dazu, dass die Bremswirkung stark abfällt. Suchen Sie bei Undichtigkeiten oder Knicken in den Leitungen ihren STEVENS Fachhändler auf. Unfallgefahr!



Mechanische Scheibenbremsen

Funktionskontrolle

Wenn die Beläge mechanischer Scheibenbremsen verschleifen, verlängert sich der Bremshebelweg. Überprüfen Sie regelmäßig, ob die Bremse einen definierten Druckpunkt erreicht, bevor der Hebel am Lenker anliegt. Prüfen Sie, ob die Bremszüge intakt sind!

Verschleiß und Wartung

Belagverschleiß können Sie in begrenztem Maße direkt am Bremssattel ausgleichen.

Um den Bremssattel auszugleichen und den Hebelweg abzustimmen, gibt es bei der Scheibenbremse **TRP Spyr** zwei Möglichkeiten:

1. Drehen Sie die Einstellschraube etwas heraus, um den Belagverschleiß auszugleichen.
2. Drehen Sie die Einstellschraube für die Bremsbeläge mit einem 3-mm-Innensechskantschlüssel im Uhrzeigersinn, um den Verschleiß der Bremsbeläge auszugleichen, bis der Hebelweg Ihren Ansprüchen genügt. Beachten Sie, dass sich an beiden Kolben jeweils eine Belageinstellschraube befindet.

Überprüfen Sie nach dem Nachstellen die Funktion und ob die Beläge schleifrei sind, wenn Sie den Bremshebel loslassen und das Laufrad drehen.

Wenn Sie mehrfach nachstellen, ändert sich die Stellung des Hebels am Bremssattel. Die Wirkung der Bremse wird schwächer. Im Extremfall kann die Bremse komplett ausfallen. Unfallgefahr!

Direkt am Bremssattel bestehen bei manchen Modellen weitere Verstellmöglichkeiten, die jedoch handwerkliches Geschick erfordern. Lesen Sie auf jeden Fall die Originalanleitung des Bremsenherstellers, bevor Sie die Bremse einstellen. Wenn Sie sich nicht absolut sicher sind oder Fragen haben, wenden Sie sich an Ihren STEVENS Fachhändler.



Gefahr:

Beschädigte Züge sollten Sie sofort austauschen lassen, da sie reißen können. Unfallgefahr!



Gefahr:

Mehrfaches Nachstellen nur am Bremsgriff oder der Zugverstellung am Bremssattel kann die maximal erzielbare Bremswirkung stark reduzieren.



Hinweis:

Bei einigen Systemen muss der Verschleiß direkt am Bremssattel nachgestellt werden. Lesen Sie hierzu die beiliegende Anleitung des Bremsenherstellers.



Hinweis:

Die Hersteller von mechanischen Scheibenbremsen liefern meist ausführliche Anleitungen mit. Lesen Sie sie unbedingt aufmerksam durch, bevor Sie ein Laufrad ausbauen oder Wartungsarbeiten durchführen.

Die Schaltung

Mittels der Schaltung am STEVENS Fahrrad wird die Übersetzung an die Geländeform und die gewünschte Fahrgeschwindigkeit angepasst. Die zu leistende physikalische Arbeit kann die Schaltung nicht verringern, denn diese bleibt bei gleicher Wegstrecke und demselben Tempo immer gleich. Verändert wird jedoch der Krafteinsatz pro Kurbelumdrehung. Dies bedeutet: In einem kleinen Gang, wenn die Kette vorne über das kleine Kettenblatt und hinten über ein großes Ritzel läuft, können Sie steile Berge mit mäßigem Krafteinsatz hochfahren. Sie müssen dafür aber häufiger treten.

Bergab wird eine große Übersetzung (vorne großes Blatt, hinten kleines Ritzel) aufgelegt, Sie können mit einer Kurbelumdrehung viele Meter zurücklegen, die Geschwindigkeit ist dann entsprechend hoch.

Um Kraft sparend zu radeln, müssen Sie häufig schalten. Wie bei einem Kraftfahrzeug müssen Sie Ihren „Motor“ auf Touren halten, um die optimale Leistung zu entfalten. Auf der Ebene liegt eine vernünftige Umdrehungszahl der Kurbeln, kurz Trittfrequenz genannt, jenseits von 60 Umdrehungen pro Minute. Radrennfahrer kurbeln im flachen Gelände zwischen 90 und 110 Umdrehungen je Minute. Bergauf fällt die Frequenz naturgemäß etwas ab. Sie sollten aber trotzdem flüssig treten.

Die feinen Abstufungen und die leichte Bedienbarkeit moderner Fahrradgetriebe bieten Ihnen die besten Voraussetzungen für eine effiziente Fahrweise. Außerdem werden der Verschleiß an Kette und Ritzeln sowie die Beanspruchung Ihrer Kniegelenke wesentlich geringer.

Kettenschaltung

Die sogenannte Kettenschaltung ist am Fahrrad die derzeit effektivste Kraftübertragung. Rund 97 bis 98 Prozent Ihrer geleisteten Arbeit kommen bei einem gepflegten und geschmierten Kettengeräte am Hinterrad an.

Durch spezielle Zahnformen der Ritzel, flexible Ketten und genau rastende Schaltschritte in den Hebeln werden die Gangwechsel zur leichten Übung. Bei den meisten Schaltungen informiert eine Anzeige am Lenker über den Gang, in dem gerade gefahren wird.

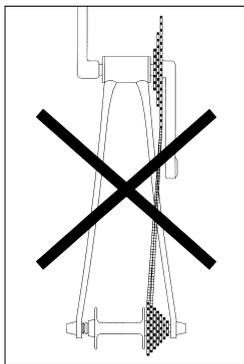
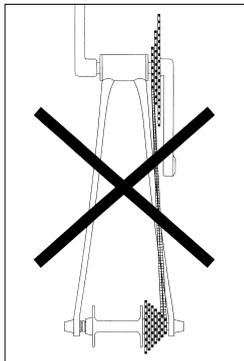
Das Tretlager ist die Schnittstelle zwischen Tretkurbeln und Rahmen. Es gibt unterschiedliche Bauformen – mal gehört die Lagerwelle zum Tretlager, mal ist sie in die rechte Tretkurbel integriert. Die gedichteten Kugellager sind ab Werk wartungs- und spielfrei eingestellt. Der feste Sitz des Tretlagers im Rahmen und der Kurbeln auf der Welle muss regelmäßig überprüft werden.

Prüfen Sie auch regelmäßig, ob die Kurbeln fest auf der Lagerwelle sitzen oder ob die Lagerung Spiel aufweist. Wenn Sie kräftig an der Tretkurbel wackeln, darf kein Spiel zu spüren sein. Ist dies dennoch der Fall, suchen Sie umgehend Ihren STEVENS Fachhändler auf.



Achtung:

Achten Sie darauf, dass Sie stets enge Beinkleider tragen oder verwenden Sie Hosenträger oder Hosenklammern oder ähnliches. So gehen Sie sicher, dass Ihre Hose nicht in die Kette oder die Zahnräder gelangt und zum Sturz führt.



Funktionsweise und Bedienung

Eine Kettenschaltung funktioniert immer nach folgendem Prinzip:

Großes Kettenblatt vorne – schwerer Gang – größere Übersetzung
 Kleines Kettenblatt vorne – leichter Gang – kleinere Übersetzung
 Großes Ritzel hinten – leichter Gang – kleinere Übersetzung
 Kleines Ritzel hinten – schwerer Gang – größere Übersetzung

Üblicherweise sind die Schalter so montiert:
 Schalthebel rechts – hintere Ritzel
 Schalthebel links – vordere Kettenblätter

Es gibt inzwischen verschiedene Schaltsysteme mit einem, zwei oder drei Kettenblättern vorne.

Moderne Rennräder können bis zu 33 Gänge haben, wobei es allerdings zu Überschneidungen kommt – tatsächlich nutzbar sind 15 bis 18 Gänge.

Die Kette sollte nie extrem schräg verlaufen, da sie sonst schnell verschleißt und der Wirkungsgrad sinkt. Schlecht ist es z.B., wenn die Kette vorne auf dem kleinsten Kettenblatt und gleichzeitig hinten auf den zwei oder drei äußeren (kleinen) Ritzeln liegt oder wenn sie auf dem größten Kettenblatt vorne und auf den inneren (großen) Ritzeln des Hinterrades gefahren wird.



Gefahr:

Üben Sie das Schalten auf einem verkehrsfreien Gelände. Machen Sie sich dabei mit der Funktionsweise der verschiedenen Hebel oder der Drehgriffe vertraut. Im Straßenverkehr könnte das Einüben der Schaltvorgänge Ihre Aufmerksamkeit zu sehr von möglichen Gefahren ablenken.



Gefahr:

Beim Schalten unter Last, d.h. während Sie sehr stark auf die Pedale treten, kann die Kette durchrutschen. Beim Schalten unter Last am vorderen Umwerfer kann die Kette sogar ganz von den Kettenblättern abspringen. Dadurch ist auch ein Verkleben der Kette zwischen Kettenstrebe und Kettenblättern (Chain-suck) möglich. Beides kann zu einem Sturz führen. Mindestens wird dabei das Kettenleben erheblich verkürzt und der Rahmen kann beschädigt werden.



Hinweis:

Vermeiden Sie Gänge, in denen die Kette sehr schräg läuft.

Schalt-Brems-Griffe

Ein Schaltvorgang beginnt, abhängig vom verbauten Schaltsystem, mit dem Betätigen einer Brems-Schalthebel-Einheit oder eines Schalthebels bei geraden Lenkern (Flatbars). Während des gesamten Schaltvorgangs muss pedaliert werden. Die Pedalkraft sollte aber spürbar reduziert werden.

Im Folgenden werden die gängigsten Brems-Schalthebel-Einheiten und ihre Funktionsweise erklärt. Möglicherweise ist Ihr neues Fahrrad aber mit einer Schaltung ausgestattet, die hier nicht aufgeführt ist.

Bei **Campagnolo Ergopower** schalten Sie mit dem hinter dem Bremshebel liegenden Hebel auf die größeren Kettenblätter bzw. Ritzel, indem Sie ihn mit dem Zeige- oder Mittelfinger nach innen schwenken.

Drücken Sie mit dem Daumen auf die Taste innen am Griffkörper, wird die Kette auf die kleineren Kettenblätter bzw. Ritzel befördert. Pro Betätigung können Sie maximal zwei Kettenblätter bzw. drei Ritzel schalten.

Bei **Shimano Dual Control** Brems-/Schaltgriffen schalten Sie auf die größeren Kettenblätter bzw. Ritzel, indem Sie den gesamten Bremshebel nach innen schwenken. Bis zu zwei Kettenblätter bzw. drei Ritzel pro Schaltvorgang sind möglich. Bewegen Sie nur den kleinen, hinter dem Bremshebel liegenden Hebel nach innen, wandert die Kette auf die kleineren Kettenblätter bzw. Ritzel. Hier können Sie nur ein Zahnrad pro Schaltvorgang schalten.

Die **Di2** ist die Elektronik-Version der hochwertigen Antriebsgruppen von **Shimano**. Anstelle von Seilzügen erfolgt die Signalübertragung mittels Kabeln. Schaltwerk und Umwerfer werden von kleinen Elektromotoren bewegt. Die Energieversorgung übernimmt eine am Rahmen befestigte, wieder aufladbare Batterie.

Die Anordnung und Betätigung der Schalthebel ist wie bei der mechanischen Schaltung: Anstatt wie bei herkömmlichen Dual Control-Schalthebeln von Shimano den gesamten Bremshebel oder den dahinter liegenden Hebel nach innen zu schwenken, müssen Sie bei der Di2 lediglich Bedientasten antippen.

Auf die größeren Zahnräder schalten Sie mit der länglichen Bedientaste seitlich am Bremshebel. Drücken Sie die dreieckige, hinter dem Bremshebel liegende Bedientaste, wandert die Kette auf die kleineren Zahnräder.

Weitere Informationen zur Einstellung und Wartung der Di2 finden Sie auf der Website www.shimano.com

Bei **SRAM Force** Brems-/Schaltgriffen gibt es nur einen Schalthebel, der hinter dem Bremshebel liegt. Schwenken Sie den Hebel komplett durch, schaltet das Schaltwerk ein bis zwei Kettenblätter bzw. drei Ritzel größer. Durch einen kurzen Schwenk wechselt die Kette zum nächst kleineren Kettenblatt bzw. Ritzel.





Bei **SRAM AXS**, d.h. den elektronischen Brems-/Schaltgriffen, führt ein Betätigen des rechten Schalthebels dazu, dass das hintere Schaltwerk die Kette nach außen hin, d.h. zu den kleineren Ritzeln bzw. größeren Gängen, bewegt. Drückt man dagegen den linken Schalthebel, schaltet das Schaltwerk zu den größeren Ritzeln.



Lenkerend-Schalthebel

Bei den **Shimano, SRAM** und **Campagnolo Lenkerend-Schalthebeln** für den Triathlon- und Zeitfahreinsatz müssen Sie den Schalthebel nach unten drücken, um hinten auf die kleineren Ritzeln, d.h. zur großen Übersetzung, und vorne auf die kleineren Kettenblätter, d.h. zu einer kleineren Übersetzung, zu schalten. Ziehen Sie den Schalthebel nach oben, können Sie hinten und vorne auf die größeren Kettenblätter bzw. Ritzel schalten.



Schalthebel Flatbar

Bei **Schalthebeln für gerade Lenker**, sogenannten Flatbars, liegen die Bedienhebel unterhalb des Lenkers. Der rechte große Hebel wird mit dem Daumen geschaltet. Die Kette wandert auf größere Ritzel, d.h. in kleinere Gänge. Der kleinere Hebel wird entweder mit dem Zeigefinger oder dem Daumen bewegt und schaltet in die andere Richtung. Auf der linken Seite wird mit dem Daumen und dem großen Hebel auf das größere Kettenblatt, also zur größeren Übersetzung, geschaltet.



Achtung:

Durch Spiel zwischen Lagerwelle und Tretkurbeln können diese beschädigt werden. Bruchgefahr!



Achtung:

Vermeiden Sie Gänge, in denen die Kette sehr schräg läuft. Erhöhter Verschleiß!



Gefahr:

Beim Schalten unter Last, d.h. während Sie sehr stark auf die Pedale treten, kann die Kette durchrutschen. Am vorderen Umwerfer kann die Kette sogar ganz von den Kettenblättern abspringen und einen Sturz verursachen! Zumindest verkürzt sich dadurch das Kettenleben erheblich.



Gefahr:

Üben Sie das Schalten auf einem verkehrsfreien Gelände, bis Sie mit der Funktionsweise der Brems-Schalthebel-Einheit oder des Schalthebels an Ihrem Fahrrad vertraut sind.



Hinweis:

Die Schaltungshersteller liefern für gewöhnlich ausführliche Anleitungen mit. Lesen Sie diese aufmerksam durch. Machen Sie sich ggf. abseits des Straßenverkehrs mit der neuen Schaltung vertraut. Wenn Sie sich nicht absolut sicher sind oder Fragen haben, wenden Sie sich an Ihren STEVENS Fachhändler.

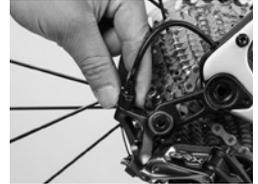
Kontrolle und Nachstellen der Schaltung

Ihre Kettenschaltung wurde von Ihrem STEVENS Fachhändler vor der Übergabe des STEVENS Fahrrades sorgfältig justiert. Auf den ersten Kilometern können sich jedoch die Bowdenzüge längen bzw. die Außenhülle stauchen, wodurch die Schaltvorgänge unpräzise werden. Die Kette klettert dann unwillig auf das nächst kleinere Ritzel.



Hinteres Schaltwerk

Spannen Sie den Zug bei ungenauen Schaltvorgängen an der Stellschraube, durch die der Bowdenzug in den Schalthebel oder das Schaltwerk läuft, nach. Schalten Sie dazu aufs kleinste Ritzel, und drehen Sie die leicht einrastenden Schrauben in halben Umdrehungen heraus, bis der Zug leicht gespannt ist.



Überprüfen Sie nach jedem Spannen, ob die Kette unmittelbar aufs nächst größere Ritzel klettert. Dazu müssen Sie die Kurbeln von Hand drehen oder mit dem STEVENS Fahrrad fahren.

Klettert die Kette leicht hoch, müssen Sie checken, ob sie beim Herunterschalten noch leicht auf die kleinen Ritzel läuft. Zur genauen Einstellung können mehrere Versuche nötig sein.

Endanschläge einstellen

Um das Hineinlaufen des Schaltwerkes oder der Kette in die Speichen oder das Herabfallen der Kette vom kleinsten Ritzel zu vermeiden, wird der Schwenkbereich des Schaltwerkes durch sogenannte Endanschlagschrauben begrenzt. Diese werden vom STEVENS Fachhändler eingestellt, sie verändern sich bei normalem Gebrauch nicht. Nach einem Sturz sollten Sie die korrekte Einstellung aber unbedingt kontrollieren.



Schalten Sie mit dem rechten Schalthebel auf den größten Gang. Der Schaltzug ist dann völlig entspannt, die Kette läuft auf dem kleinsten Ritzel. Schauen Sie von hinten aufs Zahnkranzpaket und prüfen Sie, ob die Leitrolle des Schaltwerkes genau unter den Zahnspitzen des Ritzels liegt.

Korrigieren Sie die Position gegebenenfalls mit der Endanschlagschraube. Bei Schaltwerken sind die Schrauben oft mit „H“ für „high gear“, und „L“ für „low gear“ gekennzeichnet. Der hohe Gang bedeutet in diesem Fall die große Übersetzung, also das kleine Ritzel.



Gefahr:

Bringen Sie Ihr neu erworbenes Fahrrad zu Ihrer eigenen Sicherheit nach 100 bis 300 km bzw. 5 bis 15 Betriebsstunden oder nach vier bis sechs Wochen, spätestens jedoch nach drei Monaten, zum STEVENS Fachhändler zur Erstinspektion.



Achtung:

Wenn das STEVENS Fahrrad umgekippt ist oder ein Schlag auf das Schaltwerk erfolgte, besteht die Gefahr, dass das Schaltwerk oder dessen Befestigung verbogen ist. Nach solchen Zwischenfällen oder wenn andere Laufräder in das STEVENS Fahrrad montiert werden, sollten Sie den Schwenkbereich kontrollieren und die Endanschlagschrauben gegebenenfalls nachjustieren.



Bei nicht markierten Schrauben hilft nur der Versuch. Drehen Sie an einer Schraube, zählen Sie die Umdrehungen mit und beobachten Sie das Schaltwerk. Bewegt es sich nicht, drehen Sie gerade an der Schraube für den anderen Anschlag. Drehen Sie die Anzahl der Umdrehungen zurück.

Drehen Sie die Schraube rechts herum, wenn das Schaltwerk weiter innen, oder in der Gegenrichtung, wenn es weiter außen laufen soll.

Schalten Sie nun auf das größte hintere Ritzel. Dabei ist Vorsicht geboten, damit das Schaltwerk nicht sofort in die Speichen gerät. Liegt die Kette auf dem größten Zahnrad, sollten Sie bewusst überschalten und danach das Schaltwerk von Hand in Richtung der Speichen drücken. Versetzen Sie dazu das Laufrad in Drehbewegung. Berührt der Leitrollenkäfig die Speichen oder klettert die Kette über das Ritzel, müssen Sie den Schwenkbereich begrenzen. Drehen Sie die mit „L“ markierte Schraube im Uhrzeigersinn, bis das Schaltwerk nicht mehr an die Speichen gelangt.

Vorderer Umwerfer

Die Einstellung des vorderen Umwerfers erfordert viel Erfahrung, da der Bereich, in dem der Werfer die Kette gerade noch auf dem Kettenblatt hält, aber gerade noch nicht streift, extrem gering ist. Es ist besser, ein leichtes Schleifen in Kauf zu nehmen, anstatt zu riskieren, dass die Kette herabfällt. Der Antrieb würde plötzlich unterbrochen. Wie beim hinteren Schaltwerk wird der Schwenkbereich von den mit „H“ und „L“ bezeichneten Endanschlagschrauben begrenzt. Dies sollten Sie Ihrem STEVENS Fachhändler überlassen.

Beim vorderen Umwerfer kann es genau wie beim Schaltwerk zur Längung des Zuges und deshalb zu verschlechtertem Schaltverhalten kommen.

Schalten Sie aufs kleine Kettenblatt, und spannen Sie bei Bedarf den Zug an der Schraube, durch die der Bowdenzug in den Schaltgriff läuft, nach.



Gefahr:

Die Einstellung des Umwerfers ist sehr sensibel. Bei falscher Einstellung kann die Kette abspringen und zum plötzlichen Verlust der Antriebskraft führen. Hier besteht Unfallgefahr!



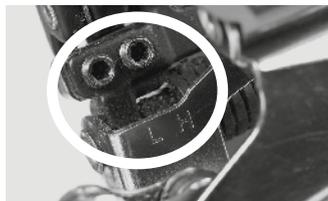
Gefahr:

Machen Sie unbedingt eine Probefahrt abseits des Straßenverkehrs, wenn Sie die Schaltung eingestellt haben.



Achtung:

Überprüfen Sie nach einem Sturz stets, ob die Leitbleche des Umwerfers noch exakt parallel zu den Kettenblättern verlaufen!



Achtung:

Die vollständige Einstellung des Schaltwerks und des Umwerfers ist eine Arbeit nur für den geübten Monteur. Beachten Sie hierzu zusätzlich die Bedienungsanleitung des Schaltungsherstellers auf unserer Webseite www.stevensbikes.de/handbuch. Wenn Sie mit der Schaltung Probleme haben, wenden Sie sich an Ihren STEVENS Fachhändler.

Shimano Di2

Die Di2 von Shimano ist die Elektronik-Version der hochwertigsten Antriebsgruppe von Shimano. Anstelle von Seilzügen erfolgt die Signalübertragung mittels Kabeln. Schaltwerk und Umwerfer werden von kleinen Elektromotoren bewegt. Bei schräg laufender Kette wird der Di2-Umwerfer sogar automatisch nachjustiert, um Schleifgeräusche und unnötigen Verschleiß zu vermeiden.

Die Energieversorgung des Elektromotors an Umwerfer und Schaltwerk übernimmt eine im Sitzrohr integrierte, wieder aufladbare Batterie. Für die Signalübertragung sind in den Schalthebeln gängige Knopfzellen integriert.

Auf Wunsch kann Ihnen Ihr STEVENS Fachhändler die Bedientasten-Funktion auch vertauschen. Dazu benötigt er einen speziellen Testapparat von Shimano, der auch zur Fehlersuche eingesetzt wird.



Kontrolle und Nachstellen der elektrischen Schaltung

Hängen Sie Ihr Rad in einen Montageständer oder bitten Sie einen Helfer, Ihr Rad zu halten. Drehen Sie langsam an der Kurbel und drücken Sie mehrfach zuerst einen der beiden Schalttaster, bis die Kette entweder auf dem äußeren oder inneren Ritzel läuft. Justieren Sie den Endanschlag, damit die Kette nicht über das Ritzel hinaus transportiert wird. Verfahren Sie in der anderen Extremstellung ebenso.

Schalten Sie hinten aufs größte Ritzel und vorne aufs kleine Kettenblatt. Drehen Sie die Kurbel langsam rückwärts und kontrollieren Sie, ob die Leitrolle Abstand zum großen Ritzel hat. Ist dies nicht der Fall, drehen Sie im Uhrzeigersinn an der hinten liegenden Schraube.

Belassen Sie die Kette auf der gewählten Übersetzung und justieren Sie den Umwerfer mit der nach außen zeigenden Schraube. Das innere Leitblech muss so nahe an der Kette positioniert sein, dass diese nicht herunterfällt, und weit genug weg, damit sie nicht schleift.

Schalten Sie auf einen mittleren Gang. Drücken Sie die Taste an der vorderen Weiche unter dem Lenker, bis die Kontrollleuchte rot aufleuchtet. Das Schaltwerk kann jetzt fein justiert werden. Drehen Sie an der Kurbel und lauschen Sie dem Lauf der Kette. Wenn die Kette nicht geräuschlos abrollt, drücken Sie die vordere Taste. Bei jedem Druck wird das Schaltwerk einen Zehntelmillimeter nach innen gerückt. Wird das Geräusch lauter, drücken Sie an der hinteren Taste.

Das Schaltwerk wird in Zehntelmillimeter-Schritten weiter nach außen positioniert. Wenn die Kette ruhig läuft, drücken Sie erneut die Taste an der Weiche – das rote Licht erlischt. Schalten Sie abschließend alle Gänge durch, um die ordentliche Funktion zu prüfen.

Die Einstellung der Endanschläge erfolgt wie im Kapitel „**Kontrolle und Nachstellen der mechanischen Schaltung**“ beschrieben.



Gefahr:

Bevor Sie Ihre neue Di2-Schaltung benutzen, machen Sie unbedingt eine Probefahrt abseits des Straßenverkehrs und lesen Sie die Bedienungsanleitungen des Schaltungsherstellers.



Hinweis:

Bei einer 12-fach Schaltung wird der Einstellmodus über eine Taste am Schaltwerk aktiviert. Die Kontrollleuchte am Schaltwerk leuchtet dann gelb. Das weitere Nachstellen erfolgt in gleicher Weise wie im nebenstehenden Kapitel beschrieben.



Akku

Mit einem neuen, voll aufgeladenen Akku können Sie ca. 2.000 km zurücklegen. Ist der Akku ungefähr 25 % aufgeladen, reicht dies noch für etwa 250 km.

Bei schwachem Akku hört zuerst der Umwerfer auf zu arbeiten, dann das Schaltwerk. Ist der Akku ganz leer, bleibt das Schaltwerk im zuletzt gewählten Gang. Das Schalten in einen anderen Gang ist dann nicht mehr möglich!

Sie können den Ladezustand des Akkus jederzeit prüfen. Drücken Sie dazu eine der Bedientasten und halten Sie diese mindestens 0,5 Sekunden gedrückt. Die LED an der Kontrolleinheit zeigt Ihnen den Ladezustand an:

- grünes Licht leuchtet für ungefähr 2 Sekunden – Akku ist 100 % geladen
- grünes Licht blinkt 5 Mal – Akku ist ca. 50 % geladen
- rotes Licht leuchtet für ungefähr 2 Sekunden – Akku ist ca. 25 % geladen
- rotes Licht blinkt 5 Mal – Akku ist leer

Im Laufe der Zeit nimmt die Kapazität des Akkus und somit die mögliche Fahrstrecke allmählich ab. Dies ist unvermeidlich. Wenn die erzielbare Fahrstrecke nicht mehr Ihren Anforderungen genügt, müssen Sie den Akku ersetzen.



Laden des Akkus

Der Akku im Sitzrohr muss zum Laden nicht entfernt werden.

Das Aufladen des Akkus erfolgt über einen USB-Ladeport am Schaltwerk hinten. Über diesen Ladeport erfolgt auch das 1. Service-Update.



Gefahr:

Laden Sie Ihren Akku ausschließlich mit dem mitgelieferten Ladegerät. Benutzen Sie kein Ladegerät eines anderen Herstellers; auch dann nicht, wenn die Stecker des Ladegerätes zu Ihrem Akku passen. Der Akku kann sich erhitzen, entzünden oder gar explodieren!



Gefahr:

Wird der Akku längere Zeit nicht verwendet, muss er an einem trockenen, kühlen Ort und für Kinder unzugänglich aufbewahrt werden. Nach spätestens sechs Monaten sollten Sie den Ladezustand überprüfen. Montieren Sie zum Lagern stets die mitgelieferte Schutzabdeckung auf den Kontaktbereich des Akkus.



Hinweis:

Weitere Informationen finden Sie unter www.shimano.com

SRAM ETAP/AXS ROAD

Bei SRAM eTAP/AXS Road schalten Sie die Gänge am Schaltwerk durch Betätigung je einer der Schalttasten an den Schalt-/Bremsgriffen. Ob die linke oder die rechte Taste einen leichteren bzw. einen schwereren Gang schaltet, ist bei AXS Road frei konfigurierbar.

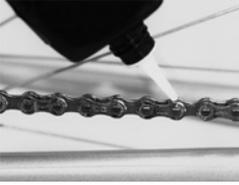
Wird eine der Tasten gedrückt gehalten, wechseln die Gänge am Schaltwerk so lange weiter, bis man die Taste wieder loslässt. Werden beide Tasten gleichzeitig betätigt, wechselt der gegebenenfalls vorhandene Umwerfer auf das jeweils andere Kettenblatt.

Mittels der SRAM AXS App können vielfältige, individuelle Einstellungen an der Schaltung vorgenommen werden.

Um Ihren SRAM-Akku aufzuladen, entnehmen Sie diesen aus dem Schaltwerk bzw. aus dem Umwerfer. Laden Sie den Akku dann mit dem mitgelieferten Ladegerät.

Weitere Informationen finden Sie unter www.sram.com



**Hinweis:**

Verwenden Sie zum Schutze der Umwelt nur biologisch abbaubare Schmierstoffe, denn im Betrieb gelangt immer etwas Kettenschmierstoff auf den Boden, vor allem bei Nässe.

Kettenpflege

Es ist ganz einfach: Wer gut schmiert, der gut fährt. Die Menge des Schmiermittels ist jedoch nicht ausschlaggebend, sondern die Verteilung und die Regelmäßigkeit der Anwendung.

- Reinigen Sie Ihre Kette von Zeit zu Zeit mit einem öligen Lappen vom abgelagerten Schmutz und Öl. Die Notwendigkeit zur Verwendung von speziellen Kettenentfettern besteht nicht.
- Tragen Sie auf die möglichst blanken Kettenglieder Kettenöl, -fett oder -wachs auf.
- Drehen Sie dabei an der Kurbel und beträufeln Sie die Rollen. Drehen Sie anschließend die Kette mehrere Umdrehungen durch. Lassen Sie das STEVENS Fahrrad danach einige Minuten stehen, damit der Schmierstoff in die Kette eindringen kann.
- Zum Schluss können Sie das überflüssige Schmiermittel mit einem Lappen abreiben, damit es beim Fahren nicht wegspritzt oder unnötig Schmutz anzieht.

**Gefahr:**

Achten Sie darauf, dass kein Reinigungs- oder Schmiermittel auf die Bremscheibe bzw. Bremsbeläge gelangt. Sollte dieses jedoch mal vorkommen, so reinigen Sie die Scheibe sofort mit reinem Isopropylalkohol. Eine verunreinigte Scheibenbremse erreicht nie mehr den ursprünglichen Wirkungsgrad.

**Gefahr:**

Eine schlecht vernietete, unzureichend verschlossene oder stark verschlissene Kette kann reißen und zum Sturz führen. Lassen Sie den Kettenwechsel von Ihrem STEVENS Fachhändler durchführen.

Kettenverschleiß

Ketten gehören zu den Verschleißteilen am Fahrrad, doch die Lebensdauer kann der Radfahrer mit beeinflussen. Achten Sie deshalb darauf, dass die Kette regelmäßig geschmiert wird, vor allem nach Regenfahrten. Versuchen Sie Gänge mit geringem Kettenschräglauf zu benutzen und pedalieren Sie mit möglichst hoher Trittfrequenz. Die Verschleißgrenze haben Ketten von Kettenschaltungen nach ca. 1.000 bis 3.000 km erreicht. Sehr stark gelängte Ketten verschlechtern das Schaltverhalten. Zudem nutzen sich die Ritzel und die Kettenblätter sehr stark ab, wenn über die Verschleißgrenze hinaus gefahren wird. Ein Austausch dieser Bauteile ist im Vergleich zum Kettentausch relativ teuer.

Überprüfen Sie deshalb regelmäßig den Verschleißzustand der Kette. Schalten Sie dazu vorne aufs große Kettenblatt. Ziehen Sie die Kette mit Daumen und Zeigefinger vom Blatt ab. Lässt sich die Kette deutlich abheben, ist der Gliederstrang stark gelängt, er muss wahrscheinlich erneuert werden.

Zur genauen Kettenkontrolle verfügt Ihr STEVENS Fachhändler über präzise Messgeräte. Der Austausch der Kette gehört in fachkundige Hände, denn nicht alle modernen Ketten besitzen ein Kettenschloss. Sie sind oft endlos ausgeführt, wodurch spezielles Werkzeug benötigt wird. Ihr STEVENS Fachhändler kann Ihnen bei Bedarf die zu Ihrer Schaltung passende Kette auswählen und montieren.

Die Laufräder

Die Laufräder am Fahrrad stellen den Kontakt zur Straße her. Sie werden durch das Gewicht des Fahrers, des Gepäcks und durch Fahrbahnebenheiten stark belastet. Obwohl die Laufräder sorgfältig hergestellt und zentriert ausgeliefert werden, setzen sie sich auf den ersten Kilometern. Schon nach einer kurzen Einfahrzeit von etwa 100 bis 300 Kilometern sollten Sie Ihre Räder beim STEVENS Fachhändler nachzentrieren lassen. Nach dieser Einfahrzeit müssen Sie die Laufräder regelmäßig kontrollieren, wobei ein Nachspannen in der Regel selten ist.

Das Laufrad ist aus der Nabe, den Speichen und der Felge aufgebaut. Auf die Felge wird der Reifen montiert, in den der Schlauch eingelegt ist. Zum Schutz des empfindlichen Schlauches wird ein Felgenband auf die Speichennippel und den oft scharfkantigen Felgenboden gelegt.



Reifen, Schläuche, Felgenbänder, Ventile, Luftdruck

Der Reifen ist für die Haftung und Traktion auf der Fahrbahn, die beim Bremsen, Beschleunigen und Fahren von Kurven dringend benötigt wird, verantwortlich.

Weiterhin sorgt er für Leichtlauf und Komfort durch die Aufnahme kleiner Stöße. Die Beschaffenheit des Reifenunterbaus, der sogenannten Karkasse und die Art der Profilierung entscheiden über die Geländegängigkeit oder Straßeneignung. Da sich einige der Anforderungen gegenseitig ausschließen, gibt es eine Vielzahl unterschiedlicher Reifentypen für verschiedene Anwendungszwecke. Um den für Sie optimalen Reifen zu erhalten, berät Sie Ihr STEVENS Fachhändler gerne.



Wenn Sie einen neuen Reifen aufziehen wollen, müssen Sie die Dimension des montierten Pneus beachten, die auf der Reifenflanke geschrieben steht. Es gibt zwei Bezeichnungen: Die genauere ist die genormte Millimeter Bezeichnung, die Kombination 28-622 bedeutet eine Reifenbreite von 28 mm im aufgepumpten Zustand und einen (Innen-)Durchmesser von 622 Millimetern. Die andere Größenbezeichnung für denselben Reifen wird in Zoll angegeben und lautet 700c x 28 bzw. 28 x 700c. Gut funktionieren kann ein Reifen nur, wenn er mit dem richtigen Luftdruck befüllt wurde. Der korrekte Fülldruck sorgt auch für eine bessere Resistenz gegen Pannen. Vor allem das Zerquetschen des Schlauches beim Überfahren einer Kante, der sogenannte Snake Bite (zu deutsch Schlangenbiss), hat meist zu geringen Druck als Ursache.

Der vom Hersteller empfohlene Luftdruck steht in der Regel auf der Reifenflanke oder dem Typenetikett. Die Untergrenze der Druckangabe bedeutet maximalen Federungskomfort, optimal für Fahrten im Gelände. Mit zunehmendem Druck wird der Rollwiderstand minimiert, der Komfort nimmt dagegen ab. Hart aufgepumpte Reifen eignen sich deshalb am besten für die Fahrt über Asphalt. Höherer Druck senkt den Widerstand kaum mehr, der Reifen wird nur noch härter.

**Umrechnungstabelle
der Druckangabe PSI in Bar**

PSI	Bar
45	3,1
50	3,4
55	3,8
60	4,1
65	4,5
70	4,8
75	5,2
80	5,5
85	5,9
90	6,2
95	6,6
100	6,9



Lassen Sie sich vom STEVENS Fachhändler beraten. Oft wird der Druck in der englischen Einheit PSI (Pound per Square Inch) angegeben. In der Tabelle sind gängige Werte umgerechnet. Der Reifen allein ist mit der Felge nicht luftdicht. Um den Druck im Inneren zu halten, wird der Schlauch in den Reifen eingelegt. Er wird durch ein Ventil befüllt.

Eine Ausnahme hiervon sind die schlauchlosen Laufrad-/Reifen-Systeme. Hier sind Felge und Reifen auch ohne Schlauch luftdicht (Tubeless-/UST-Reifen) oder werden mittels spezieller Felgenbänder und/oder Dichtflüssigkeiten abdichtet (Tubeless-Ready-/NoTubes-System).

Lesen Sie die entsprechenden Anleitungen, bevor Sie an solchen Reifen Arbeiten durchführen oder wenden Sie sich an Ihren STEVENS Fachhändler.

Bei Rennrädern ist nur eine Ventilarart gebräuchlich: Das **Sclaverand-** oder **Prestaventil**, das für höchste Drücke ausgelegt ist. Eine Kunststoff-Abdeckkappe schützt es vor Schmutz.

Vor dem Pumpen müssen Sie die gerändelte Mutter etwas aufschrauben und kurz so weit zum Ventil drücken, bis Luft austritt. Oft sind die Ventilkörper bei Rennventilen nicht ganz festgedreht – dies führt zu schleichendem Luftverlust. Kontrollieren Sie den Sitz des Ventilkörpers im länglichen Schaft.



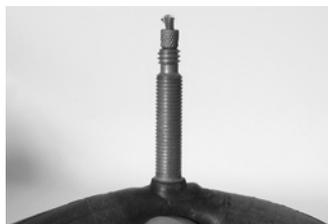
Gefahr:

Fahren Sie immer mit dem vorgeschriebenen Reifendruck und kontrollieren Sie diesen in regelmäßigen Intervallen.



Gefahr:

Behandeln Sie Ihre Reifen pfleglich und überfahren Sie keine scharfen Kanten! Pumpen Sie Ihren Reifen nie über den maximal zulässigen Druck auf! Der Pneu könnte während der Fahrt von der Felge springen oder platzen. Unfallgefahr!



Es hat sich herausgestellt, dass Handpumpen oft nicht geeignet sind, den notwendigen Druck im Reifen aufzubauen. Besser geeignet sind Stand- oder Fußpumpen mit Manometer, mit denen man zuhause die Druckkontrolle durchführt.

Reifen, bei denen das Profil abgefahren ist, oder deren Flanken spröde oder brüchig sind, sollten Sie auswechseln. Der Aufbau des Reifens im Inneren kann Schaden nehmen, wenn Feuchtigkeit oder Schmutz hineingelangen. Mangelhafte Felgenbänder gehören sofort ausgetauscht. Im Extremfall kann es zum plötzlichen Schlauchplatzen kommen!

Felgenrundlauf, Speichenspannung

Die Speichen verbinden die Felge mit der Nabe in der Radmitte. Die gleichmäßige Spannung dieser Metallstäbe ist für den Rundlauf verantwortlich. Verändert sich die Spannung einzelner Speichen z.B. durch zu schnelles Überfahren einer Stufe oder einen Speichenbruch, geraten die Zugkräfte aus dem Gleichgewicht, die Felge läuft nicht mehr rund.

Schon bevor Sie diese Unregelmäßigkeit durch Schlingern bemerken, kann die Funktion Ihres STEVENS Fahrrades beeinträchtigt sein.

Die Seitenbereiche der Felgen stellen bei Felgenbremsen gleichzeitig die Bremsfläche dar. Ist der Rundlauf nicht mehr gewährleistet, kann es zur Beeinträchtigung der Bremswirkung kommen.

Überprüfen Sie deshalb von Zeit zu Zeit den Rundlauf. Heben Sie dazu das Laufrad vom Boden und versetzen Sie es per Hand in Rotation. Beobachten Sie dazu den Spalt zwischen Bremsbelag und Felge bzw. bei Rädern mit Scheibenbremsen zwischen Rahmen und Felge oder Reifen. Verändert sich dieser Spalt um mehr als einen Millimeter, sollte das Laufrad vom Fachmann nachgespannt werden. Mangelhafter Rundlauf kann auch auf seitlich aufgeplatzte Reifen, gebrochene Achsen und gerissene Speichen hinweisen.



Gefahr:

Lose Speichen müssen sofort gespannt werden. Die Belastung steigt sonst an dieser Stelle für alle übrigen Bauteile stark an.



Hinweis:

Das Zentrieren von Laufrädern ist eine schwierige Arbeit, die Sie unbedingt Ihrem STEVENS Fachhändler überlassen sollten!



Gefahr:

Fahren Sie nicht mit Laufrädern, die unrund laufen. Bei extremen Seitenschlägen können die Bremsbacken die Felgenfläche verfehlen und in die Speichen geraten! Dies führt in der Regel zum sofortigen Stillstand der Räder. Unfallgefahr!



Handhabung von Schnellspannern und Steckachsen

Schnellspanner

Zur schnellen Verstellbarkeit bzw. Montage und Demontage sind an den meisten STEVENS Fahrrädern Schnellspanner angebracht. Alle Schnellspanner müssen vor jeder Benutzung des STEVENS Fahrrades auf festen Sitz überprüft werden. Schnellspanner sollten mit äußerster Sorgfalt bedient werden, da Ihre eigene Sicherheit unmittelbar davon abhängt.

Üben Sie die korrekte Bedienung von Schnellspannern, um Unfälle zu vermeiden.

Der Schnellspanner besteht im Grunde aus zwei Bedienelementen:

1. Der Hebel auf einer Seite: Er wandelt die Schließbewegung über einen Exzenter in die Klemmkraft um.
2. Die Klemmutter auf der gegenüberliegenden Seite: Mit ihr wird auf einer Gewindestange (der Schnellspannachse) die Vorspannung eingestellt.



Gefahr:

Fahren Sie nie mit einem STEVENS Fahrrad, dessen Laufradbefestigung Sie nicht vor Fahrtbeginn kontrolliert haben. Unfallgefahr!



Gefahr:

Bei ungenügend geschlossenem Schnellspanner kann sich das Laufrad lösen. Akute Unfallgefahr!



Gefahr:

Berühren Sie die möglicherweise heiße Bremsscheibe (z.B. nach einer langen Abfahrt) nicht sofort nach dem Anhalten – Sie könnten sich verbrennen! Lassen Sie die Bremsscheibe immer erst abkühlen, bevor Sie einen Schnellspanner öffnen.



Achtung:

Schließen Sie Laufräder, die mit Schnellspannern befestigt sind, zusammen mit dem Rahmen an einen festen Gegenstand an, wenn Sie das STEVENS Fahrrad abstellen.



Gefahr:

Achten Sie darauf, dass die Hebel beider Laufrad-Schnellspanner immer auf der Gegenseite des Kettenantriebs sind. So vermeiden Sie, dass Sie das Vorderrad versehentlich seitenverkehrt einbauen. Bei STEVENS Fahrrädern mit Scheibenbremsen und Schnellspannern mit 5 mm-Achse kann es sinnvoll sein, beide Hebel auf die Antriebsseite zu legen. So würde vermieden, dass Sie mit der heißen Scheibe in Berührung kommen und sich die Finger verbrennen. Wenn Sie sich nicht absolut sicher sind oder Fragen haben, wenden Sie sich an Ihren STEVENS Fachhändler.

Vorgehensweise zur sicheren Befestigung eines Bauteils mit einem Schnellspanner

Öffnen Sie den Schnellspanner. Jetzt sollte der Schriftzug „Open“ (offen) lesbar sein. Stellen Sie sicher, dass das zu befestigende Bauteil korrekt positioniert ist.

Weitere Informationen finden Sie in den Kapiteln „Anpassen des STEVENS Fahrrades an den Fahrer“ und „Die Laufräder“ weiter hinten sowie in den Anleitungen der Komponentenhersteller.

Bewegen Sie den Hebel in Richtung der Klemmposition, so dass darauf von außen „Close“ zu lesen ist. Zu Beginn der Schließbewegung bis zur Hälfte des Weges muss sich der Hebel sehr leicht bewegen lassen.

Danach muss die Hebelkraft deutlich zunehmen, der Hebel darf sich am Ende nur schwer bewegen lassen. Benutzen Sie den Daumenballen und ziehen Sie zur Unterstützung mit den Fingern an einem festen Bauteil, z.B. der Gabel oder an der Hinterbaustrebe, nicht jedoch an einer Bremsscheibe oder Speiche.

In der Endstellung muss der Hebel rechtwinklig zur Schnellspannachse liegen; er darf also keinesfalls seitlich abstehen. Der Hebel muss so am Rahmen bzw. der Gabel anliegen, dass er sich nicht unbeabsichtigt öffnet. Er sollte aber auch gut zu greifen sein, um tatsächlich schnell bedienbar zu sein.

Überprüfen Sie den Sitz, indem Sie auf das Ende des geschlossenen Hebels drücken und versuchen, ihn zu verdrehen. Bewegt er sich, müssen Sie ihn öffnen und die Vorspannung erhöhen. Drehen Sie die Klemmmutter auf der Gegenseite im Uhrzeigersinn um eine halbe Umdrehung. Schließen Sie den Schnellspanner und überprüfen Sie den Sitz erneut.

Heben Sie abschließend das Laufrad einige Zentimeter vom Boden und geben Sie ihm einen leichten Schlag von oben auf den Reifen. Ein sicher befestigtes Rad bleibt in den Achsaufnahmen von Rahmen oder Gabel und klappert nicht.

Zur Kontrolle des Schnellspanners am Sattel versuchen Sie, den Sattel gegenüber dem Rahmen zu verdrehen.



Achtung:

Stecken Sie bei Nabendynamos den Stecker sofort wieder auf die entsprechende Buchse.



Hinweis:

Schnellspanner können Sie durch eine Diebstahlsicherung ersetzen. Für diese benötigen Sie einen speziell kodierten Schlüssel oder einen Innensechskantschlüssel. Wenn Sie sich nicht absolut sicher sind oder Fragen haben, wenden Sie sich an Ihren STEVENS Fachhändler.



Steckachsen

Steckachsen kommen in fast allen Bereichen zum Einsatz, wenn das STEVENS Fahrrad hohen Belastungen ausgesetzt ist, also z.B. bei Crosscountry, All Mountain, Enduro aber auch Road, Cyclocross, Pedelec und Allround. Sie geben den Federgabeln eine entsprechende Steifigkeit.

Hinweise zur Montage von Laufrädern mit Steckachsen

Derzeit gibt es sehr viele unterschiedliche Steckachsensysteme auf dem Markt. Einige Systeme werden mit Schnellspannern befestigt. Für andere Systeme benötigen Sie zur Montage bzw. Demontage eventuell spezielles Werkzeug.

Kontrollieren Sie die Befestigung nach den ersten ein bis zwei Betriebsstunden und danach alle 20 Betriebsstunden.

Für den Ausbau müssen Sie den Schnellspanner der Achse an der Gabel öffnen. Nachdem dieser geöffnet ist, kann die Steckachse losgelöst und anschließend die Achse komplett aus der Nabe entfernt werden.

Wenn Sie sich nicht absolut sicher sind oder Fragen haben, wenden Sie sich an Ihren STEVENS Fachhändler.



Achtung:

Kontrollieren Sie die Steckachsenbefestigung nach ein bis zwei Betriebsstunden und danach alle 20 Betriebsstunden.



Hinweis:

Lesen Sie in jedem Fall zuerst die Bedienungsanleitung des jeweiligen Federgabel- bzw. Laufradanbieters bevor Sie eine Gabel/ Laufrad-Kombination mit Steckachsensystem in Betrieb nehmen oder austauschen.



Gefahr:

Fehlerhaft montierte Laufräder können zu schweren Stürzen und Unfällen führen! Lassen Sie sich den sicheren Umgang mit Ihrem Steckachsentyp von Ihrem STEVENS Fachhändler zeigen.



Hinweis:

Lesen Sie in jedem Fall zuerst die Bedienungsanleitungen der Gabel-, Steckachsen- und Laufradhersteller bevor Sie das Laufrad ausbauen oder Wartungsarbeiten durchführen!



Achtung:

Verwenden Sie für die Befestigung der Achse niemals andere Werkzeuge als die vom Hersteller empfohlenen. Arbeiten Sie immer mit einem Drehmomentschlüssel. Tasten Sie sich von unten in kleinen Schritten (halbe Newtonmeter) an das vorgeschriebene maximale Schraubendrehmoment heran und prüfen Sie dazwischen immer wieder den festen Sitz des Bauteils. Überschreiten Sie das vom Hersteller angegebene maximale Schraubendrehmoment nicht! Sie finden diese auf den Bauteilen selbst und/oder im Kapitel „Empfohlene Schraubendrehmomente“. Wenn die Achse zu fest angezogen wird, können die Achse oder der Gabelholm beschädigt werden.

Beheben einer Reifenpanne

Eine Reifenpanne kann jeden Radler ereilen. Der „Plattfuß“ muss allerdings nicht das Ende der Radtour bedeuten, wenn das notwendige Werkzeug zum Reifen- und Schlauchwechseln und ein Ersatzschlauch oder Flickzeug an Bord sind. Bei Rädern mit Schnellspannern werden lediglich zwei Montierhebel aus Kunststoff und eine Pumpe benötigt.

Radausbau

Bei **Renn-Felgenbremsen** öffnen Sie den Schnellspannhebel an der Bremse (Shimano) oder verschieben den Stift in der Schalt-Bremsgriffhebeleinheit am Lenker (Campagnolo).

Bei Hinterrädern mit **Kettenschaltung** sollten Sie vor der Demontage vorne auf das mittlere bzw. kleine Kettenblatt und hinten auf das kleinste Ritzel schalten. So behindert das ganz außen stehende Schaltwerk den Radausbau nicht und die Kettenspannung ist nicht zu hoch.

- Öffnen Sie den Schnellspanner bzw. die Steckachse wie im Kapitel „**Handhabung von Schnellspannern und Steckachsen**“ beschrieben. Wenn das Laufrad nach dem Lösen noch nicht herausgezogen werden kann, liegt dies sehr wahrscheinlich an einer Ausfallsicherung. Dabei handelt es sich um Haltenasen am Ausfallende. In diesen Fällen müssen Sie die Vorspannmutter des Schnellspanners einige Umdrehungen öffnen und das Rad aus den Sicherungen fädeln.
- Um den Ausbau des Hinterrades zu erleichtern, müssen Sie das Schaltwerk mit der Hand etwas nach hinten ziehen.
- Heben Sie das Fahrrad etwas hoch und geben Sie dem Laufrad einen Klapps, dann fällt es nach unten heraus.

Bevor Sie bei **Scheibenbremsen** zum ersten Mal das Laufrad ausbauen, schauen Sie, wo die Bremsbeläge bzw. deren Verschleißindikatoren, dabei handelt es sich um Metallohren- bzw. -nasen, sitzen. Später können Sie daran erkennen, ob die Beläge nach der Demontage noch an der dafür vorgesehenen Stelle sind. Öffnen Sie wie gewohnt den Schnellspanner des Laufrades. Die Scheibenbremse behindert im Gegensatz zu allen anderen Bremssystemen den Ausbau nicht, das Rad kann sofort aus den Ausfallenden herausgefädelt werden. Betätigen Sie bei ausgebautem Laufrad den Bremshebel nicht, da sich die Position der Bremsbeläge dadurch verändert. Dadurch kann ggf. die Bremse nach dem Wiedereinbau an der Scheibe schleifen.



Hinweis:

Montieren Sie bei ausgebautem Laufrad die Transportsicherungen in die Bremssättel der Scheibenbremse.



Achtung:

Wenn Ihr STEVENS Fahrrad mit hydraulischen Bremsen ausgerüstet ist, ziehen Sie bei demontiertem Laufrad nicht den Bremshebel.



Gefahr:

Feilen Sie die Ausfallsicherungen nicht ab!



Hinweis:

Bevor Sie ein Laufrad ausbauen, lesen Sie die Kapitel „**Radeinbau**“ und „**Handhabung von Schnellspannern und Steckachsen**“ durch. Wenn Sie sich nicht absolut sicher sind oder Fragen haben, wenden Sie sich an Ihren STEVENS Fachhändler.



Reifendemontage bei Draht- und Faltreifen

- Schrauben Sie den Ventildeckel und die Befestigungsmutter vom Ventil und lassen Sie die Luft vollständig ab.
- Drücken Sie den Reifen über den ganzen Umfang von der Felgenflanke in die Mitte der Felge. Dies erleichtert die Demontage.
- Setzen Sie den Montierhebel gegenüber dem Ventil an der Unterkante des Reifens an und hebeln Sie die Reifenflanke über das Felgenhorn. Halten Sie den Hebel in dieser Stellung fest.
- Schieben Sie den zweiten Hebel in etwa 10 Zentimetern Entfernung vom ersten zwischen Felge und Reifen und hebeln Sie die Flanke erneut über den Felgenreand.
- Nachdem ein Teil der Reifenflanke über den Felgenreand (das Horn) gehiebt wurde, kann die Flanke meist durch langsames Verschieben der Montierhilfe über den Umfang vollständig gelöst werden.
- Nun können Sie den Schlauch herausziehen. Achten Sie darauf, dass das Ventil nicht in der Felge hängen bleibt und der Schlauch Schaden nimmt.
- Suchen Sie das Loch bei aufgepumptem Schlauch. Als Hilfsmittel kann z.B. ein Eimer mit Wasser dienen.
- Flicken Sie den Schlauch gemäß der Bedienungsanleitung des Flickerherstellers.
- Wenn Sie den Reifen demontiert haben, sollten Sie das Felgenband kontrollieren. Das Band sollte gleichmäßig sitzen, darf nicht beschädigt oder rissig sein und muss alle Speichen-Nippel und Bohrungen bedecken.

Bei Felgen mit doppeltem Boden, sogenannten Hohlkammerfelgen, muss das Band den ganzen Boden bedecken, es darf jedoch auch nicht so breit sein, dass es an den Flanken hochsteht. Bei diesen Felgen sollten ausschließlich Felgenbänder aus Textilgewebe oder aus festem Kunststoff verwendet werden. Wenn Sie Zweifel hinsichtlich Ihres Felgenbandes haben, fragen Sie Ihren STEVENS Fachhändler.



Hinweis:

Sollte Ihr Fahrrad mit einer Steckachse ausgerüstet sein, beachten Sie die Bedienungsanleitung des Gabelherstellers.



Hinweis:

Wenn Sie unterwegs eine Panne haben, empfiehlt es sich, den Schlauch nicht komplett herauszunehmen. Lassen Sie das Ventil in der Felge stecken und suchen Sie zuerst das Loch, durch das die Luft entweicht. Pumpen Sie den Schlauch dazu auf. Haben Sie das Loch entdeckt, suchen Sie die Stelle am Reifen und untersuchen Sie diese ebenfalls. Oft steckt der Fremdkörper noch im Reifen.

Reifenmontage bei Draht- und Faltrifen

Achten Sie bei der Montage des Reifens darauf, dass keine Fremdkörper wie Schmutz oder Sand ins Innere gelangen und dass Sie den Schlauch nicht verletzen.

- Stellen Sie die Felge mit einem Horn in den Reifen. Drücken Sie diese Flanke mit den Daumen komplett über das Horn der Felge. Dieser Vorgang sollte bei jedem Reifen ohne Werkzeug möglich sein. Stecken Sie das Ventil des Schlauchs ins Ventilloch der Felge.
- Pumpen Sie den Schlauch leicht an, so dass er die runde Form annimmt, und legen Sie ihn vollständig ins Innere des Reifens. Achten Sie darauf, dass er dabei keine Falten wirft.
- Beginnen Sie die Endmontage auf der gegenüberliegenden Seite des Ventils. Drücken Sie den Reifen soweit es geht mit den Daumen über die Felgenflanke. Achten Sie dabei darauf, dass der Schlauch nicht zwischen Reifen und Felge eingeklemmt und gequetscht wird. Schieben Sie den Schlauch deshalb mit dem Zeigefinger immer wieder ins Reifeninnere.
- Arbeiten Sie sich gleichmäßig nach beiden Seiten am Umfang entlang. Zum Ende hin müssen Sie den Reifen kräftig nach unten ziehen, damit der schon montierte Bereich in den tiefen Felgenboden rutscht. Dies erleichtert die Montage auf den letzten Zentimetern spürbar.
- Kontrollieren Sie nochmals den Sitz des Schlauches und drücken Sie den Reifen mit dem Handballen über das Horn. Zur Erleichterung können Sie das Laufrad dazu in der Hüftbeuge abstützen.
- Gelingt dies nicht, müssen Sie Montierhebel verwenden. Achten Sie darauf, dass die stumpfe Seite zum Schlauch zeigt und dass Sie den Schlauch nicht beschädigen.
- Drücken Sie das Ventil ins Reifeninnere, damit der Schlauch nicht unter dem Reifenkern eingeklemmt wird. Steht das Ventil gerade? Wenn nicht, müssen Sie nochmals eine Flanke des Reifens demontieren und den Schlauch neu ausrichten. Wenn Sie sichergehen wollen, dass der Schlauch nicht unter der Flanke zerquetscht wird, sollten Sie den Reifen halb aufgepumpt über den gesamten Radumfang hin- und herwalken. Dabei lässt sich auch kontrollieren, ob sich das Felgenband verschoben hat.
- Pumpen Sie den Schlauch bis zum gewünschten Reifendruck auf. Der maximale Druck steht meist an der Reifenflanke.
- Kontrollieren Sie den Sitz des Reifens anhand des Kontrollringes an der Felgenflanke. Wichtig dabei ist, dass der Ring am ganzen Reifen einen gleichmäßigen Abstand zum Felgenhorn hat.





Reifendemontage von Schlauchreifen

Lassen Sie die Luft vollständig aus dem Reifen. Zur Demontage des Reifens drücken Sie den Reifen auf der dem Ventil gegenüber liegenden Stelle zur Seite, bis sich ein Spalt bildet und sich der Reifen löst. Zeigt sich der Reifen hartnäckig, schieben Sie einen Montierhebel in den Spalt, mit dem Sie den Reifen dann herunterhebeln.



Der Ersatz eines einzelnen Schlauches ist nicht möglich, stattdessen müssen Sie einen kompletten Schlauchreifen auf die Felge ziehen. Unterwegs kann der Reifen nicht geklebt werden und sitzt daher auch nach dem Aufpumpen nicht sicher auf der Felge.



Fahren Sie deshalb nur langsam und vorsichtig und auf dem kürzesten Weg nach Hause zurück. Zuhause angekommen, müssen Sie den Schlauchreifen wie nachfolgend beschrieben komplett neu kleben.



Hinweis:

Lesen Sie die Anleitung des Laufrad-, des Reifen- und des Reifenherstellers durch.



Hinweis:

Für Carbonfelgen gibt es speziellen Schlauchreifenkitt (z.B. von Continental). Wenn Sie diesen benutzen, lesen Sie unbedingt die Bedienungsanleitung oder fragen Sie Ihren STEVENS Fachhändler.

Reifenmontage von Schlauchreifen

Damit ein Schlauchreifen dauerhaft hält, müssen Sie ihn sorgfältig aufziehen. Die Montage erfordert mehrere Arbeitsschritte und kann etwas dauern. Übung und Erfahrung mit dem verwendeten Kleber sowie dem jeweiligen Schlauchreifenmodell können die Arbeit beschleunigen.

Einen Schlauchreifen können Sie mit Klebeband oder flüssigem Reifenkleber auf die Felge kleben. Mit Klebeband geht die Montage schneller, der Reifen sitzt aber nicht so zuverlässig wie bei flüssigem Klebstoff. Im Falle einer Panne verbleibt das Band oft am demontierten Reifen, der Reservereifen haftet nicht mehr sicher auf der Felge.

Besser halten ihn mehrere Lagen flüssiger Reifenkitt (Reifenkleber). Der Klebefilm bleibt nach der Reifendemontage an der Felge haften und fixiert den Reservereifen noch ausreichend für die vorsichtige Heimfahrt.

Danach müssen Sie den Reservereifen aber abziehen und mit einer neuen Lage Reifenkleber nochmals fixieren. Reifenkleber haften auch an Fingern und Bekleidung. Ziehen Sie zur Reifenmontage ältere Arbeitskleidung an.

Entfernen Sie die Schutzkappe vom Ventil und schrauben Sie gegebenenfalls eine Verlängerung auf dessen zuvor geöffneten Kopf, wenn Sie den Reifen auf eine Felge mit hohem Profil montieren wollen.

Pumpen Sie den Reifen nur so weit auf, bis er seine runde Form annimmt und stecken Sie das Ventil in das Ventilloch.

Drücken Sie den Reifen vom Ventil ausgehend beidseitig gleichmäßig in das Reifenbett, wie weiter hinten beschrieben.

Lässt sich der Reifen nicht oder nur mit sehr großen Kräften komplett auf die Felge schieben, können Sie ihn unter Umständen nicht sauber montieren. Dehnen Sie den Reifen nicht, indem Sie einen Fuß hineinstellen und ihn mit beiden Händen kräftig nach oben ziehen. Ziehen Sie stattdessen einen Helfer hinzu.

Beachten Sie, dass Sie mit einem nicht geklebten Reifen nur vorsichtig fahren dürfen.



Gefahr:

Ist der Reifen mangelhaft geklebt, kann er sich von der Felge lösen. Unfallgefahr.



Achtung:

Lassen Sie einen Schlauchreifen zu Ihrer eigenen Sicherheit nur vom STEVENS Fachhändler montieren.



Schlauchlos-Reifen (Tubeless-/UST-Reifen)

Schlauchlos- oder Tubeless-Reifen werden auch „tubeless ready“ genannt. Die Felgen verfügen über spezielle Ventile, ein komplett geschlossenes Felgenbett und teils auch eine spezielle Felgenkontur. Einen Schlauch gibt es nicht.

Reifendemontage

Lassen Sie die Luft vollständig aus dem Tubeless-/UST-Reifen. Drücken Sie nun eine der Reifenflanken rundum zur Felgenmitte, bis der Reifenfuß locker im Felgenbett liegt.

Beginnen Sie am Ventil und heben Sie eine Reifenflanke mit den Fingern über die Seitenflanke der Felge (das Felgenhorn).

Erst wenn die gesamte Reifenflanke über das Felgenhorn gezogen ist, drücken Sie bei Bedarf die andere Reifenflanke ins Felgenbett und ziehen auch diese von der Felge.

Pannenhilfe – Reparatur

Im Pannenfalle können Sie Schlauchlos-Reifen auch mit Schlauch benutzen. Dazu entfernen Sie – wenn vorhanden – zuerst den eingedrungenen Gegenstand aus dem Reifen und nehmen Sie das Ventil aus der Felge. Pumpen Sie den neuen Schlauch leicht an und legen Sie ihn in den Reifen. Die Montage erfolgt, wie im Kapitel „**Reifendemontage bei Draht- und Faltreifen**“ beschrieben. Sie brauchen dazu eventuell Montierhebel.



Hinweis:

Benutzen Sie keine Montierhebel, um die empfindliche Dichtlippe am Reifenfuß nicht zu beschädigen!



Hinweis:

Verwenden Sie zur Demontage bevorzugt die Hilfsmittel des jeweiligen Reifenherstellers, da diese aufeinander abgestimmt sind.



Hinweis:

Sie können auch den Reifen mit dem eigentlich für die Reparatur unterwies vorgesehenen Reparaturspray aufpumpen – so ist der Pannenschutz schon integriert. Schieben Sie dazu den Spraykopf auf das Ventil. Richten Sie die Flasche so aus, dass die Öffnung des Kopfes sauber mit dem Ventil fluchtet. Halten Sie mit einem Finger den Kopf oben fest und drücken Sie die Flasche gegen den Kopf – zirka zwei Minuten lang. Ziehen Sie die Flasche dann ruckartig vom Ventil. Fahren Sie anschließend ein paar Kilometer, damit sich die Latexmilch im Reifen verteilt.



Hinweis:

Für Schlauchlos-Reifen gibt es spezielle Flicker, die auf der Innenseite angebracht werden. Notfalls können Sie auch einen handelsüblichen Reparaturflicker verwenden. Beachten Sie in jedem Fall die Bedienungsanleitung des Flickerzeuganbieters.

Radeinbau

Der Radeinbau verläuft in umgekehrter Reihenfolge wie der Ausbau. Vergewissern Sie sich, dass das Laufrad passgenau in den Ausfallenden sitzt und mittig zwischen den Gabelbeinen oder den Hinterbaustreben läuft.

Achten Sie auf einen korrekten Sitz des Schnellspanners und der Ausfallsicherungen und hängen Sie die Bremse sofort wieder ein bzw. schieben Sie den Hebel bzw. den Stift zurück. Weitere Informationen finden Sie im Kapitel „**Handhabung von Schnellspannern und Steckachsen**“.

Überprüfen Sie bei Scheibenbremsen vor dem Einbau des Laufrades, ob die Bremsbeläge exakt in den Aufnahmen im Bremssattel sitzen. Erkennbar ist dies daran, dass der Schlitz zwischen den Belägen parallel verläuft und die Verschleißindikatoren an der dafür vorgesehenen Stelle sind. Achten Sie darauf, dass Sie die Brems Scheibe zwischen die Bremsbeläge schieben.

Ziehen Sie (bei Scheibenbremsen mehrmals) am Bremshebel, nachdem Sie das Laufrad eingebaut und die Achsmutter festgedreht bzw. den Schnellspanner und ggf. eine Steckachse geschlossen haben. Heben Sie das Fahrrad an und versetzen Sie anschließend das Laufrad in Drehbewegung. Die Brems Scheibe sollte dann nicht am Bremssattel und an den Bremsbelägen schleifen, die Felge nicht an den (Felgen-)Bremsbelägen.



Gefahr:

Fehlerhafte Montage kann zu Funktionsstörungen, Reifenschäden oder sogar zum Versagen der Bremse führen. Handeln Sie deshalb unbedingt nach den Anweisungen des Komponentenherstellers.



Gefahr:

Hängen Sie den Bremszug ein und kontrollieren Sie vor dem Weiterfahren, ob die Bremsbeläge die Bremsflächen treffen. Kontrollieren Sie den Sitz der Radbefestigung. Kontrollieren Sie, ob die Bremsflanken nach der Montage noch frei von Fett oder anderen Schmiermitteln sind. Machen Sie unbedingt eine Bremsprobe! Vergewissern Sie sich bei Scheibenbremsen, dass die Brems Scheibe nicht am Bremssattel oder den Bremsbelägen schleift! Fehler beim Radeinbau können zum Verlust der Fahrkontrolle und zu einem Unfall führen!



Gefahr:

Fahren Sie nie mit einem STEVENS Fahrrad, dessen Laufradbefestigung Sie nicht vor Fahrtbeginn kontrolliert haben! Falls sich das Rad während der Fahrt löst, ist ein Sturz die Folge!



Gefahr:

Fahren Sie mit einem unterwegs gewechselten Reifen nur vorsichtig nach Hause zurück.



Hinweis:

Wenn Sie Fragen haben, wenden Sie sich an Ihren STEVENS Fachhändler.



Das Lenkungslager bzw. der Steuersatz

Die Gabel, der Vorbau, der Lenker und das Vorderrad sind mit dem Lenkungs-
lager, auch Steuersatz genannt, im Rahmen drehbar gelagert. Damit sich das
Fahrrad selbst stabilisieren kann und geradeaus fährt, muss sich dieser Lenk-
bereich sehr leicht drehen können. Die stoßartige Belastung welliger Fahrbahnen
belastet das Lenkungslager sehr stark. Dadurch kann es vorkommen, dass es sich
lockert und verstellt.

Kontrolle des Lagerspiels

- Überprüfen Sie das Spiel, indem Sie die Finger um die obere Lenkungs-
schale legen.
- Ziehen Sie mit der anderen Hand die Vorderradbremse und schieben Sie das
STEVENS Fahrrad kräftig vor und zurück.
- Wenn das Lager Spiel hat, verschiebt sich die obere Schale spürbar gegenüber
der unteren und Sie spüren ein Rucken.
- Eine weitere Möglichkeit besteht darin, das Vorderrad etwas vom Boden zu
heben und fallen zu lassen. Wenn das Lager Spiel hat, ist in diesem Bereich
ein Klopfen zu hören.
- Um die Leichtgängigkeit des Lagers zu prüfen, müssen Sie mit einer Hand
den Rahmen hochheben, bis das Vorderrad keinen Bodenkontakt mehr hat.
Bewegen Sie den Lenker von links nach rechts. Das Vorderrad muss sich
leichtgängig und ohne Einrasten von ganz links nach ganz rechts und zurück
schwenken lassen. Wenn der Lenker leicht angetippt wird, muss sich das Rad
selbsttätig aus der Mittelstellung herausdrehen.



Gefahr:

Wenn mit lockerem
Lenkungslager gefahren
wird, werden die Bela-
stungen auf die Gabel
und das Lager selbst
sehr hoch. Ein Gabel-
bruch mit schwerwie-
genden Konsequenzen
kann die Folge sein!

Einstellen des gewindelosen Lenkungsagersystems; Aheadset®-Lenkungslager

Dieses Lenkungsagersystem zeichnet sich dadurch aus, dass der Vorbau nicht in den Gabelschaft gesteckt wird, sondern außen um einen gewindelosen Gabelschaft geklemmt wird. Der Vorbau ist wichtiger Bestandteil des Lenkkopflagers. Seine Klemmung fixiert die Einstellung des Lagers.

Bei einigen Rahmen sind die Lenkungsager teilweise in das Steuerrohr integriert. Der Steuersatz ist dann nicht mehr sichtbar, der Zwischenring (Spacer) und die Gabel gehen nahtlos in das Steuerrohr über. Die Einstellung des Lagers erfolgt aber wie bei dem herkömmlichen Aheadset®-Steuersatz. Jedoch prüfen Sie hier das Lagerspiel am Übergang Rahmen zur Gabel.

- Öffnen Sie die Vorbauklemmschrauben an der hinteren Seite des Vorbaus ein bis zwei Umdrehungen.
- Ziehen Sie mit Gefühl die oben versenkt liegende Einstellschraube mit einem Innensechskantschlüssel etwas, d.h. max. eine viertel Umdrehung nach.
- Richten Sie den Vorbau wieder aus, damit der Lenker bei Geradeausfahrt nicht schräg steht.
- Ziehen Sie die Vorbauklemmschrauben wieder an, bis sich der Vorbau nicht mehr gegenüber der Gabel verdrehen lässt. Überschreiten Sie keinesfalls die vom Vorbauhersteller angegebenen Drehmomente, siehe Kapitel „Empfohlene Schraubendrehmomente“.
- Führen Sie die vorne beschriebene Spielkontrolle durch. Das Lager darf nicht zu stramm justiert werden, sonst ist es schnell zerstört.



Achtung:

Einstellarbeiten erfordern Fachwissen, Erfahrung, geeignetes Werkzeug und handwerkliches Geschick und sollten deshalb nur von Fachleuten vorgenommen werden. Wenden Sie sich an Ihren STEVENS Fachhändler.



Achtung:

Ziehen Sie die oben liegende Schraube nicht fest, es handelt sich lediglich um Spieleinstellung!



Achtung:

Bei Vollcarbongabeln liegen die Anzugsmomente oft deutlich unterhalb der Angaben der Vorbauhersteller. Eine ausreichende Klemmung wird üblicherweise schon bei geringen Kräften erreicht. Tasten Sie sich ausgehend von geringen Anzugsmomenten vorsichtig heran, bis der Vorbau sich nicht mehr gegenüber der Gabel respektive dem Vorderrad verdrehen lässt. Zu hohe Anzugsmomente können den Gabelschaft zerstören!



Gefahr:

Kontrollieren Sie den sicheren Sitz des Vorbaus nach dem Einstellen des Lagers, indem Sie das Vorderrad zwischen die Beine nehmen und versuchen den Lenker dagegen zu verdrehen. Ein loser Vorbau kann zum Sturz führen



Besonderheiten des Werkstoffs Carbon

Bei Produkten aus Carbon (mit Kohlefasern verstärkter Kunststoff), auch CFK genannt, gibt es einige Besonderheiten.

Carbon ist ein extrem fester Werkstoff, der hohe Belastbarkeit bei gleichzeitig geringem Gewicht eines Bauteiles ermöglicht. Allerdings verformen sich Carbonbauteile nach einer Überlastung nicht zwingend dauerhaft bzw. sichtbar, obwohl ihre innere Faserstruktur schon beschädigt sein kann.



Gefahr:

Kombinieren Sie Carbonlenker auf keinen Fall mit einem aerodynamischen Lenkeraufsatz, außer sie sind speziell dafür freigegeben. Kürzen Sie Carbonlenker nicht und befestigen Sie die Brems- und Schalthebel nicht weiter innen auf dem Lenker als angegeben oder notwendig. Bruchgefahr!



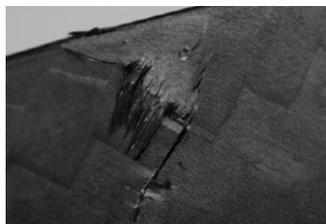
Nach einer Überlastung kann ein vorgeschädigtes Carbonbauteil im weiteren Gebrauch schlagartig und ohne Vorwarnung versagen und zu einem Sturz mit nicht vorhersehbaren Folgen führen. Deshalb legen wir Ihnen nahe, das Bauteil oder besser noch das ganze STEVENS Fahrrad nach einem Zwischenfall, wie beispielsweise einem Sturz, zu Ihrem STEVENS Fachhändler zur Kontrolle zu bringen.

Tauschen Sie ein beschädigtes Bauteil umgehend aus! Verhindern Sie durch geeignete Maßnahmen (z.B. Zersägen) eine Weiterbenutzung durch Dritte. Beschädigte Rahmen aus Carbon können eventuell repariert werden. Wenden Sie sich an Ihren STEVENS Fachhändler.



Achtung:

Bei großvolumigen Rahmenrohren besteht bei den meisten Klemmen von Radträgern Quetschgefahr! Carbonrahmen können dadurch im weiteren Gebrauch plötzlich versagen. Es gibt spezielle, passende Modelle im Kfz-Zubehörhandel. Fragen Sie dort explizit nach oder holen Sie sich Rat bei Ihrem STEVENS Fachhändler.



Gefahr:

Sollten Bauteile aus Carbon an Ihrem STEVENS Fahrrad Knackgeräusche von sich geben oder äußerliche Schäden wie Kerben, Risse, Beulen, Verfärbungen etc. aufweisen, dürfen Sie das STEVENS Fahrrad nicht mehr benutzen. Kontaktieren Sie sofort Ihren STEVENS Fachhändler, der dann das Bauteil sorgfältig prüft.

Bauteile aus Carbon dürfen niemals hohen Temperaturen ausgesetzt werden. Lassen Sie sie deshalb niemals pulverbeschichten oder lackieren. Die dabei nötigen hohen Temperaturen könnten das Bauteil zerstören. Lassen Sie Carbonbauteile nie bei starker Sonneneinstrahlung im Auto und lagern Sie sie nicht in der Nähe von Wärmequellen.

Schützen Sie Ihr STEVENS Fahrrad bzw. dessen Carbonrahmen und -bauteile, wenn Sie es im Kofferraum Ihres Autos transportieren. Um Beschädigungen des empfindlichen Materials zu vermeiden, polstern Sie es mit Decken, Schaumstoffrohren o.ä.

Stellen Sie Ihr STEVENS Fahrrad stets sorgsam und kipp sicher ab. Carbonrahmen und -bauteile können schon durch bloßes Umfallen beschädigt werden, wenn sie z.B. auf eine scharfe Kante prallen.



Gefahr:

Bei Rahmen oder Sattelstützen aus Carbon darf die Sattelstütze nie gefettet werden. Die Reibung würde herabgesetzt und eine Klemmung könnte mit verträglichen Klemmkraften nicht mehr erreicht werden. Benutzen Sie spezielle Carbon-Montagepaste, um die Klemmkraft zu erhöhen.



Gefahr:

Beachten Sie, dass die Klemmbereiche absolut fettfrei sein müssen, wenn ein Carbonbauteil ein Klemmpartner ist! Das Fett lagert sich in der Oberfläche der Carbonbauteile ein und verhindert durch verringerte Reibbeiwerte eine sichere Klemmung innerhalb der erlaubten Schraubendrehmomente. Einmal gefettete Carbonbauteile können unter Umständen nie mehr sicher geklemmt werden! Verwenden Sie stattdessen spezielle Carbon-Montagepaste.



Achtung:

Klemmen Sie Carbonrahmen oder -sattelstützen nicht in Montageständer! Das kann sie beschädigen. Montieren Sie entweder eine solide (Alu-) Sattelstütze und klemmen Sie diese oder verwenden Sie einen Montageständer, der den Rahmen innen an drei Punkten aufspannt oder Gabel und Tretlagergehäuse aufnimmt.



Hinweis:

Schützen Sie die gefährdeten Stellen Ihres Carbonrahmens, z.B. die Unterseite des Unterrohres, mit Aufklebern vor Beschädigungen durch scheuernde Züge oder Steinschlag. Sie erhalten diese bei Ihrem STEVENS Fachhändler.



Hinweis:

Manche (Carbon-) Rahmen sind mit einem gewindelosen Press-Fit Innenlager ausgestattet, die Gehäusebreite beträgt 86,5 mm. Hier werden die Lagerschalen direkt in den Rahmen eingepresst. Wenden Sie sich für Ein- und Ausbau solcher Press-Fit Innenlager an Ihren STEVENS Fachhändler.



Pflegehinweise

Reinigen Sie Bauteile aus kohlefaserverstärktem Kunststoff mit Wasser unter Zuhilfenahme eines weichen Lappens. Geben Sie eventuell etwas Spülmittel hinzu. Entfernen Sie hartnäckig anhaftendes Öl oder Fett mit einem Reinigungsmittel auf Petroleumbasis. Verwenden Sie keine Entfetter, die Aceton, Trichlorethylen, Methylchlorid etc. enthalten oder Lösungsmittel, lösungsmittelhaltige, nicht neutrale oder chemische Reinigungsmittel, denn diese können die Oberfläche angreifen! Um die Oberfläche zu schützen und zum Glänzen zu bringen, verwenden Sie Autowachs. Poliermittel enthalten feste Bestandteile, die die Oberfläche angreifen können.

Bauteile und Komponenten aus Carbon

Wechselbares Schaltauge



Kleben Sie die Schrauben mit mittelfestem Schraubenkleber (mit Werkzeug lösbar) ein und halten Sie sich an ein Drehmoment von 2–3 Nm. Überschreiten Sie das maximale Drehmoment von 3 Nm keinesfalls.

Flaschenhalter



Halten Sie sich an ein Drehmoment von 2–3 Nm. Überschreiten Sie das maximale Drehmoment von 3 Nm keinesfalls.

Tasten Sie sich stets von unten an die maximalen Drehmomente heran und kontrollieren Sie den sicheren Sitz der Bauteile, wie dies in den entsprechenden Kapiteln beschrieben wird.

Für Teile, bei denen keine Angaben vorliegen, ziehen Sie die Schrauben schrittweise an und kontrollieren Sie dazwischen immer wieder den festen Sitz des Bauteils.



Hinweis:

Carbonbauteile haben, wie alle sehr leicht gebauten Teile, nur eine begrenzte Lebensdauer. Lassen Sie deshalb Lenker und Vorbauten sorgfältig von Ihrem STEVENS Fachhändler prüfen. Im Zweifel ist der Tausch die bessere Wahl.

Besonderheit beim Bremsen mit Carbon-Laufrädern

Da die Bremsflächen aus Carbon sind, ergeben sich einige Besonderheiten. Verwenden Sie nur für Carbonräder geeignete Bremsgummis, z.B. von Shimano oder Campagnolo, denn diese sind auf solche Felgen abgestimmt. Carbonbremsbeläge verschleifen üblicherweise schneller als herkömmliche Bremsbeläge. Beachten Sie, dass die Felgen ein gewöhnungsbedürftiges Bremsverhalten, besonders bei nassen Bedingungen, aufweisen. Üben Sie deshalb das Bremsen auf einer verkehrsfreien Fläche, bis Sie das Rad sicher unter Kontrolle haben.

Die Bremsflächen der Felgen aus Carbon sind empfindlich gegen große Hitze. Wenn Sie im Gebirge unterwegs sind, dürfen Sie deshalb keine Dauerbremsungen machen. Wenn Sie z.B. mit konstant angezogener Hinterradbremse zu Tal rollen, kann es dazu kommen, dass sich das Material soweit erwärmt, bis es sich verformt. Die Felge kann zerstört werden, ein möglicher Schlauchplatzer kann zum Unfall führen.

Verzögern Sie grundsätzlich mit beiden Bremsen und lassen Sie die Bremsen dann immer wieder einige Zeit los, damit sich das Material abkühlen kann.





Lenker aus Carbon

- Kürzen oder modifizieren oder ändern Sie den Lenker bzw. den Vorbau niemals.
- Achten Sie darauf, dass Sie die Bremsgriffe jederzeit erreichen können.

Montage von Carbon-Lenkern

Beachten Sie, dass der zum Lenker gewählte Vorbau immer den korrekten Klemmdurchmesser hat! Es sind z.B. nur Vorbauten mit 31,8 mm Klemmung für Lenker mit 31,8 mm Klemmdurchmesser zulässig.

Die Montage von nicht aufeinander abgestimmten Komponenten kann zum Versagen der Klemmung führen und einen schweren Sturz zur Folge haben. Wir empfehlen nur Komponenten vom gleichen Hersteller zu verwenden, da diese aufeinander abgestimmt sind. STEVENS übernimmt keine Haftung für die Kombination eines von STEVENS ausgelieferten Carbon-Lenkers mit einem ungeeigneten Vorbau.

Sollten Sie einen Vorbau eines anderen Herstellers bevorzugen, wenden Sie sich an dessen Vertrieb, um sich hinsichtlich Carbon-Eignung und Klemmdurchmesser rückzuversichern. Beachten Sie in diesen Fällen auch die Montage- und Warnhinweise des Vorbau-Herstellers.



Achten Sie vor der Montage auf scharfe Kanten oder Grate in beiden Klemmbereichen des Vorbaus. Verwenden Sie solche Vorbauten nicht, sondern tauschen Sie diese um. Nur wenn es nicht anders geht, sollten Sie diese Kanten oder Grate selbst entfernen. Tauschen Sie den Lenker an einem bestehenden Vorbau aus, untersuchen Sie auch den bisher eingebauten Lenker nach dessen Ausbau. Einkerbungen im Klemmbereich weisen auf mangelhafte Verarbeitung des Vorbaus in diesen Bereichen hin. Ersetzen Sie den Vorbau an einer Vollcarbon-Gabel, kontrollieren Sie den Schaft auf Unversehrtheit. Befragen Sie im geringsten Zweifel Ihren STEVENS Fachhändler und tauschen Sie gegebenenfalls das beschädigte Teil aus – Ihre Sicherheit sollte Vorrang haben.

Beachten Sie, dass die Klemmbereiche absolut fettfrei sind, wenn Carbon ein Klemmpartner ist.



Achtung:

Lenker bzw. Brems- oder Schaltgriffe können Rahmen beschädigen, wenn sie zu weit eingeschlagen bzw. gedreht werden. Bei Rahmen aus Carbon kann dies zu Rissen im Oberrohr führen. Dies ist typisch bei vielen Fahrrädern und daher nicht von der Garantie abgedeckt.

Schieben Sie den Vorbau auf die Gabel. Dies sollte einerseits ohne Kraft möglich sein und andererseits sollte der Vorbau auf der Gabel kein Spiel aufweisen. Benutzen Sie spezielle Carbon-Montagepaste um die Klemmkraft zu erhöhen.

Montieren Sie Ihren neuen Carbon-Lenker so, dass er zentriert im Vorbauauge sitzt. Auch der Lenker sollte ohne Kraft ins Vorbauauge zu schieben sein und kein Spiel aufweisen.

Drehen Sie die am Gewinde und am Kopf gefetteten Schrauben mit den Fingern einige Umdrehungen ein. Drehen Sie alle Schrauben soweit ein, bis der Klemmschlitz bei der Lenkerklemmung zwischen Vorbaudeckel und Vorbaukorpus, d.h. oben und unten, gleich breit ist.

Ziehen Sie dann nacheinander die Schrauben der beiden Klemmbereiche abwechselnd und schrittweise an, bis Sie mit dem Drehmomentschlüssel die Untergrenze der empfohlenen Drehmomente erreichen. Bei Vorbauten mit 4-Schrauben-Deckeln ziehen Sie die Schrauben über Kreuz an. Prüfen Sie den sicheren Sitz, wie in der Bedienungsanleitung beschrieben. Sollte der Lenker oder der Vorbau dann noch nicht fest klemmen, erhöhen Sie das Schraubenanzugsmoment, bis Sie die Obergrenze des angegebenen Momentes erreichen.

Prüfen Sie abermals den sicheren Sitz, wie in der Bedienungsanleitung beschrieben. Sollte sich der Lenker im Vorbau bzw. der Vorbau auf der Gabel nicht ordnungsgemäß klemmen lassen, sind der Lenker und der Vorbau bzw. der Vorbau und die Gabel nicht kompatibel zueinander. Tauschen Sie den Vorbau gegen ein geeignetes Modell.

Untersuchen Sie die Schalt-Bremshebel oder die Bremshebel auf Grate und scharfe Kanten in den Klemmbereichen. Vermeiden Sie bei der Montage grundsätzlich Rotationsbewegungen, um Kratzer zu vermeiden.

Ziehen Sie nach der finalen Ausrichtung der Griffe die Klemmschrauben mit der Untergrenze des empfohlenen Schraubendrehmomentes fest. Sollten die Griffe dann noch nicht fest klemmen, erhöhen Sie das Schraubenanzugsmoment, bis Sie die Obergrenze des vom Komponentenhersteller angegeben Momentes erreichen.



Hinweis:

Lesen Sie vor der Montage auch die Anleitung des Schalt-Bremsgriffherstellers auf unserer Webseite www.stevensbikes.de/handbuch



Hinweis:

Auf einigen Bauteilen sind die Anzugsmomente aufgedruckt oder aufgeklebt. Halten Sie sich an diese Maximal-Werte. Beachten Sie auch die Anleitungen der Komponentenhersteller auf unserer Webseite www.stevensbikes.de/handbuch



Gefahr:

Überschreiten Sie keinesfalls das vom Vorbau-, Lenker- bzw. Gabelhersteller angegebene Drehmoment! Prüfen Sie das Anzugsdrehmoment aller Schrauben nach 100–300 km Fahrt und dann erneut alle 1.500 km.



Sattelstützen aus Carbon

Montieren Sie Carbon-Sattelstützen nur an Rahmen mit geeigneter Sattelstützenklemmung. Spezielle Sattelstützenklemmungen reduzieren die am Klemmschlitz auftretenden Kräfte. Am besten geeignet sind Klemmbereiche, die über zwei oder mehr Klemmschlitzes verfügen. Diese verteilen die Klemmkräfte besser, verringern den auftretenden Druck und reduzieren damit das Bruchrisiko.

Montage der Sattelstütze

Stellen Sie sicher, dass Ihre neue Sattelstütze denselben Durchmesser wie das Sitzrohr Ihres Rahmens hat. Die Sattelstütze muss ohne Drücken oder Drehen leicht in den Rahmen gleiten. Verschiedene Maße von Rahmen und Stütze können zu einem Versagen der Sattelstütze führen.

Bevor Sie die Stütze in den Rahmen montieren, stellen Sie sicher, dass das Sitzrohr absolut frei von Schmierstoffen und scharfen Kanten oder Graten ist. Säubern und entgraten Sie das Sitzrohr wenn es notwendig ist.

Drehen Sie die Schraube der Sattelrohrklemmung grundsätzlich mit großer Sorgfalt fest. Erhöhen Sie Schraubenkräfte schrittweise und prüfen Sie immer wieder den festen Sitz des Bauteils. Benutzen Sie einen Drehmomentschlüssel und überschreiten Sie die maximalen Schraubendrehmomente nicht! Sie finden auf den Bauteilen selbst und/oder in den Anleitungen der Komponentenhersteller. Benutzen Sie spezielle Carbon-Montagepaste um die Klemmkraft zu erhöhen.



Gefahr:

Ihre Sattelstütze muss mindestens auf einer Länge von 100 mm im Rahmen stecken. Fahren Sie niemals mit Ihrem STEVENS Fahrrad, wenn die Markierung (MIN, MAX, STOPP, END o.ä.) auf Ihrer Stütze sichtbar ist.



Gefahr:

Nicht exakt übereinstimmende Durchmesser von Sitzrohr und Carbon-Sattelstütze oder Öl und Fett im Sitzrohr können zu einem Bruch der CFK-Sattelstütze führen. Ein Unfall oder eine Verletzung des Fahrers kann die Folge sein. Benutzen Sie spezielle Carbon-Montagepaste um die Klemmkraft zu erhöhen.

Montage der Aero-Sattelstütze mit Klemmung am Oberrohr

Einige STEVENS Modelle sind mit einer Aero-Sattelstütze ausgestattet.

Bevor Sie die Aero-Sattelstütze in den Rahmen montieren, stellen Sie sicher, dass das Sitzrohr zur Aero-Sattelstütze passt und absolut frei von scharfen Kanten oder Graten ist.

Bevor Sie die Aero-Sattelstütze montieren, verteilen Sie nun etwas Carbon-Montagepaste auf dem unteren Teil der Sattelstütze, innen am Sitzrohr des Rahmens sowie an der Anlagefläche des Klemmmechanismus zur Sattelstütze hin.

Lösen Sie die Innensechskantschraube an der Sattelstützenklemme auf der Oberseite des Oberrohres zwei bis drei Umdrehungen entgegen dem Uhrzeigersinn lose, jedoch keinesfalls ganz heraus.

Jetzt kann die Aero-Sattelstütze in der Höhe verschoben werden.

Die Sattelstütze muss ohne Drücken leicht gleiten. Sollte dies nicht gelingen, öffnen Sie die Klemmung etwas mehr.

Weitere Informationen zur richtigen Sitzhöhe finden Sie im Kapitel „**Einstellen der richtigen Sitzhöhe**“.

Ziehen Sie die Sattelstütze nicht über die vorhandene Markierung hinaus. Klemmen Sie die Stütze wieder fest. Drehen Sie dazu die Innensechskantschraube an der Sattelstützenklemme auf der Oberseite des Oberrohres mit dem angegebenen Drehmoment an. Benutzen Sie einen Drehmomentschlüssel und überschreiten Sie die maximalen Schraubendrehmomente nicht!



Gefahr:

Bringen Sie kein Fett oder Öl auf Klemmbe-
reiche aus Carbon!



Gefahr:

Fahren Sie niemals mit
Ihrem STEVENS Renn-
rad, wenn die MAX-Mar-
kierung auf Ihrer Stütze
sichtbar ist.



Achtung:

Messen Sie die Sitzhöhe an Ihrem bisherigen Rennrad von der Mitte des Tretlagers bis zur Satteloberkante in der Mitte des Sattels. Übernehmen Sie dann die Sitzhöhe für Ihr neues STEVENS Rennrad.



Federgabeln

Einige STEVENS Crossräder sind mit Federgabeln ausgestattet. So ist Ihr STEVENS Fahrrad im Gelände oder auf schlechten Fahrbahnstücken besser zu kontrollieren, weil der Reifen mehr Bodenkontakt hält. Die (Stoß-)Belastungen auf Fahrrad und Fahrer nehmen spürbar ab. Federgabeln unterscheiden sich in der Ausführung der Federelemente und der Dämpfungsart. Gebräuchlich sind entweder Stahlfedern oder Luft in einer abgeschlossenen Kammer. Gedämpft wird in der Regel mit Öl oder durch die Eigendämpfung der Elastomere.

Damit die Gabel optimal funktioniert, muss sie auf Fahrergewicht, Sitzhaltung und Einsatzzweck abgestimmt werden. Lassen Sie diese Arbeit unbedingt bei der Übergabe von Ihrem STEVENS Fachhändler durchführen. Weitere Informationen finden Sie im Kapitel „**Federgabeln**“ sowie in den Anleitungen des Federgabelherstellers.



Gefahr:

Die Federgabel muss so ausgelegt sein bzw. abgestimmt werden, dass sie höchstens in Extremfällen durchschlägt. Fühlbar und meist auch deutlich hörbar ist eine zu weiche Feder (zu wenig Luftdruck) an harten Schlägen. Diese entstehen, wenn sich die Gabel ruckartig vollständig zusammenschiebt. Schlägt eine Federgabel häufig durch, können diese und der Rahmen auf Dauer kaputtgehen.



Gefahr:

Drehen Sie nicht unbedacht an Schrauben, in der Hoffnung, es handle sich um eine Einstellvorrichtung. Sie könnten den Befestigungsmechanismus lösen und einen Sturz verursachen. In der Regel sind die Verstellvorrichtungen bei allen Herstellern mit Skalen oder mit „+“ (für stärkere Dämpfung/härtere Federung) und „-“ gekennzeichnet.



Gefahr:

Federgabeln sind so konstruiert, dass sie Schläge ausgleichen können bzw. müssen. Ist die Gabel starr und blockiert, gehen Schläge ungemindert in den Rahmen. Dadurch können das Lockout selbst und der Rahmen Schaden nehmen. Deshalb dürfen Sie bei Gabeln mit Lockout-Mechanismus diese Funktion generell nur auf glattem Terrain (Straßen, Feldwege) betätigen und nicht in grobem Gelände.



Hinweis:

Federgabelhersteller legen in der Regel Anleitungen bei. Lesen Sie diese sorgfältig durch, bevor Sie Veränderungen an der Gabel-Einstellung oder Wartungsarbeiten vornehmen.



Hinweis:

Tipps zur Einstellung und Wartung finden Sie auch im Internet unter www.srsuntour-cycling.com
www.ridefox.com
www.foxracingshox.de
www.rockshox.com
www.sportimport.de
www.manitoumtb.com



Achtung:

Viele einfache Gabeln besitzen kein aufwändiges Dämpfungssystem und sind im Fahrverhalten nicht mit hochwertigen Federgabeln vergleichbar.



Hinweis:

Wenn Sie keinen Kabelbinder über Ihr Standrohr ziehen können, benötigen Sie einen Mitfahrer, der das Verhalten Ihrer Gabel während der Fahrt beobachtet und Tipps zur Einstellung geben kann.

Funktionsweise

Wirkt ein Stoß auf das Vorderrad, wird der untere Teil der Gabel, die sogenannten Tauchrohre, nach oben gedrückt. Diese gleiten auf den dünneren Standrohren, die mit dem Gabelkopf fest verschraubt, eingepresst oder verklebt sind. Die Gabel schiebt sich zusammen, eine Feder im Inneren wird zusammengedrückt. Die Feder sorgt dafür, dass die Gabel nach dem Stoß wieder auseinander gleitet und die ursprüngliche Stellung einnimmt. Eine ideale Feder würde sich schlagartig entspannen, das Fahrrad wäre unfahrbar. Damit der Ausfedervorgang kontrolliert abläuft und sich die Gabel nicht aufschwingt, wird ein Schwingungsdämpfer in die Gabel eingebaut.

In der Ausführung der Federelemente und der Dämpferart unterscheiden sich die Telegabeln. Als Federwerkstoffe kommen Stahl- oder Titanfedern, spezielle Kunststoffarten, sogenannte Elastomere, oder Luft in einer abgeschlossenen Kammer oder Kombinationen von diesen zum Einsatz. Gedämpft wird in der Regel mit Öl oder Elastomeren, die eine hohe Eigendämpfung haben. Vereinzelt werden auch Reibungs- oder Luftdämpfer eingesetzt.

Einstellung von Federgabeln

Für eine optimale Funktion der Gabel muss diese auf das Fahrergewicht und den Einsatzzweck abgestimmt werden.

Mit wenig Aufwand und einem einfachen Trick lässt sich eine erste Abstimmung der Gabel auf Ihre Anforderungen vornehmen.

- Beginnen Sie die Abstimmung der Gabel mit vollständig zurückgedrehter Federvorspannung und auf der geringsten Dämpfungsstufe.
- Ziehen Sie einen Kabelbinder so über das Standrohr, dass er sich noch leicht verschieben lässt.
- Grundsätzlich sollte die Gabel beim Aufsitzen, je nach Federweg, ca. 10 bis 25 % ihres maximalen Federweges einfedern. Ist dies nicht der Fall, müssen Sie die Federvorspannung verändern. Kann aufgrund eines Faltenbalges über dem Standrohr kein Kabelbinder angebracht werden, bitten Sie einen Helfer im entlasteten Zustand von der Oberkante des Gabelkopfes zum Boden zu messen. Setzen Sie sich auf das STEVENS Fahrrad und messen Sie erneut.
- Fahren Sie mit dem STEVENS Fahrrad über gemischtes Terrain und schauen Sie hinterher, wie viel des Federweges Sie ausgenutzt haben. Ist der Kabelbinder nur wenige Millimeter verschoben, ist die Gabel zu hart eingestellt; kontrollieren Sie, ob die Vorspannung der Federn vollständig zurückgedreht ist und lassen Sie gegebenenfalls die Federn austauschen.
- Ist der Kabelbinder auf der ganzen Länge des Federwegs verschoben oder schlägt die Gabel mit einem hörbaren Geräusch durch, ist die Feder zu weich. Spannen Sie zuerst die Feder vor bzw. erhöhen Sie den Luftdruck. Wird das Verhalten nicht besser, sollten Sie die Federn von einem Fachmann austauschen lassen.

- Genügt die Abstimmung der Feder Ihren Wünschen, beginnen Sie die Dämpfung zu optimieren. Drehen Sie in viertel oder halben Umdrehungen und beobachten Sie die Geschwindigkeit, mit der die Gabel ausfedert.

Zu geringe Dämpfung gibt Ihnen beim Fahren ein Gefühl, als ob das STEVENS Fahrrad Sie abwerfen möchte, da der Ausfedervorgang schlagartig verläuft. Je mehr Sie die Dämpfung zudrehen, desto langsamer entspannt sich die Feder, je geringer ist der Aufschwingeffekt. Zu straffe Dämpfung bewirkt, dass die Gabel bei schnell aufeinander folgenden Stößen zusammensinkt, da sie nicht mehr schnell genug ausfedern kann.

Die unterschiedlichen Federgabeln der verschiedenen Hersteller unterscheiden sich teilweise sehr. Achten Sie darauf, dass Ihr STEVENS Fachhändler Ihnen die dem STEVENS Fahrrad beigefügten Gabelbeschreibung aushändigt. Ggf. können Sie sich die Anleitungen und weitere Tipps auch unter folgenden Adressen aus dem Internet herunterladen:

www.sram.com/de/rockshox

www.sportimport.de

www.srsuntour.com

www.foxracingshox.de



Hinweis:

Nahezu sämtliche Gabelhersteller legen ihren Gabeln gut gemachte Anleitungen bei. Sie finden diese auf unserer Webseite www.stevensbikes.de/handbuch. Lesen Sie diese sorgfältig durch, bevor Sie Veränderungen an der Einstellung der Gabel oder Wartungsarbeiten vornehmen.



Hinweis:

Eine Federgabel perfekt abzustimmen, kann ein länger andauernder und schwierig zu realisierender Vorgang sein. Lesen Sie auf alle Fälle vorher die Anleitung des Herstellers auf unserer Webseite www.stevensbikes.de/handbuch. In Zweifelsfällen wenden Sie sich an Ihren STEVENS Fachhändler.



Gefahr:

Ist die Gabel zu stark gedämpft, kann sie bei schnell aufeinander folgenden Hindernissen eventuell nicht mehr ausfedern. Unfallgefahr!



Achtung:

Fahren Sie nicht, wenn die Federgabel häufig durchschlägt. Die Gabel selbst und der Rahmen können Schaden nehmen.



Blockieren der Federgabeln (Lockout)

Einige Federgabeln sind mit einer Blockademöglichkeit (Lockout) ausgestattet, die durch Betätigen eines Knopfes oder Hebels aktiviert wird. Die Bedienung unterscheidet sich je nach Hersteller geringfügig.

Die Lockout-Funktion verhindert das Eintauchen des Standrohres in das Tauchrohr und empfiehlt sich beim Bergauf-Fahren oder beim Fahren im Wiegetritt, da durch das Arretieren der Federung ein Wippen vermieden wird.

Einige STEVENS Fahrräder sind mit einer Remote-Lockout-Funktion ausgestattet. Hier kann die Lockout-Funktion bequem über einen Knopf oder Hebel am Lenker aktiviert werden.

Beachten Sie, dass der Seilzug der Kontrolleinheit am Lenker korrekt eingestellt ist. Die Einstellung der Seilzugspannung erfolgt über die Stellschraube an der Kontrolleinheit am Lenker. Drehen Sie die Stellschraube gegen den Uhrzeigersinn, um die Seilzugspannung zu erhöhen und im Uhrzeigersinn, um die Seilzugspannung zu reduzieren. Weitere Informationen finden Sie in den Anleitungen der Komponentenhersteller auf unserer Webseite www.stevensbikes.de/handbuch

Überprüfen Sie eine veränderte Einstellung stets bei einer Probefahrt.



Achtung:

Betätigen Sie die Lockout-Funktion nicht in grobem Gelände, sondern nur auf glattem Terrain (Straßen, Feldwege).



Achtung:

Fahren Sie nicht mit aktivierter Lockout-Funktion in anspruchsvollem Gelände oder bergab. Ihre Federgabel könnte beschädigt werden.

Wartung

Federgabeln sind verhältnismäßig kompliziert aufgebaute Bauteile, die einige Wartung und Pflege erfordern. Nahezu alle Federgabelhersteller haben deshalb Servicecenter eingerichtet, bei denen Sie die Gabeln auf Herz und Nieren prüfen, und die turnusmäßigen Generalüberholungen durchführen lassen können. Einige grundsätzliche Wartungstipps sollten Sie auf jeden Fall beherzigen.

- Achten Sie bei allen Gabeltypen auf saubere Gleitflächen der Standrohre. Reinigen Sie die Gabeln mit Wasser und einem weichen Schwamm nach jeder Ausfahrt. Nach der Reinigung sollten Sie die Tauchrohre mit Federgabel- bzw. Hydrauliköl sehr dünn einreiben.
- Lassen Sie regelmäßig alle Verschraubungen an der Gabel mit einem Drehmomentschlüssel überprüfen.
- Bei Gabeln die mit Elastomeren arbeiten, sollten die Kunststofffedern regelmäßig gereinigt und geschmiert werden. Hierzu darf ausschließlich harz- und säurefreies Fett verwendet werden. Einige Gabelhersteller liefern eigenes Fett zur Pflege. Halten Sie sich an die Herstellerempfehlungen.
- Bei Gabeln mit Luftfederung müssen Sie regelmäßig den Druck kontrollieren, denn dieser entweicht mit der Zeit.

Wenn Sie die Schrauben an der Federgabel kontrollieren, halten Sie sich an die Drehmomentvorgaben des Gabelherstellers und benutzen Sie unbedingt einen geeigneten Drehmomentschlüssel!



Gefahr:

Drehen Sie nicht unbedacht an Schrauben in der Hoffnung, es handele sich um eine Einstellvorrichtung. Sie könnten den Befestigungsmechanismus lösen und einen Sturz verursachen. In der Regel sind die Verstelleinrichtungen bei allen Herstellern mit Skalen oder mit „+“ und „-“ gekennzeichnet.



Hinweis:

Überprüfen Sie regelmäßig die Funktion der Gabel. Stellen Sie sich im Stillstand über Ihr STEVENS Fahrrad und drücken Sie die Gabel ruckartig mit Ihrem Körpergewicht nach unten. Die Federgabel darf nicht durchschlagen. Beobachten Sie dann den Ausfedervorgang, der langsamer als das Einfedern vor sich gehen sollte. Wenn Sie Zweifel an der ordnungsgemäßen Funktion Ihrer Gabel haben, wenden Sie sich an Ihren STEVENS Fachhändler.



Gefahr:

Kontrollieren Sie vor und nach den Abstimmungsarbeiten, ob die zentrale Verschraubung oben in den Standrohren noch fest ist. Bei den meisten Gabeln läuft durch diese Schraube der Einstellmechanismus, er könnte sich beim Einstellen lösen!



Gefahr:

Federgabeln sind kompliziert aufgebaut. Überlassen Sie Ihrem STEVENS Fachhändler die Wartungsarbeiten und vor allem das Zerlegen der Gabel.



Wissenswertes rund ums Fahrrad

Fahrradhelme und Brillen

Ein Fahrradhelm ist unbedingt empfehlenswert. Ihr STEVENS Fachhändler hat eine Auswahl in verschiedenen Größen. Achten Sie darauf, dass der Helm der Prüfnorm DIN EN 1078 entspricht. Fahrradhelme sind ausschließlich zum Tragen beim Fahrradfahren zugelassen. Beachten Sie die Anweisungen des Herstellers.

Neben einem Fahrradhelm und der richtigen Bekleidung sollten Sie unbedingt eine Schutzbrille tragen, wenn Sie mit dem Fahrrad unterwegs sind. Diese schützt Sie vor Sonne und Wind, aber auch vor Mücken und sonstigen Fremdkörpern, die Ihnen beim Fahren ohne Brille in die Augen fliegen und Ihre Sicht behindern können. Unfallgefahr! Eine gute Fahrradbrille muss eng am Gesicht anliegen, so dass seitlich kein Wind an die Augen gelangen kann. Es gibt sehr viele unterschiedliche Modelle, z.B. Brillen ohne Tönung und UV-Schutz, die in der Dämmerung und bei Nacht getragen werden können, oder Brillen mit einem hohen UV-Schutz, die Sie bei starker Sonneneinstrahlung tragen sollten.



Gefahr:

Fahren Sie nie ohne Helm und Brille! Aber der sicherste Helm nützt nichts, wenn er nicht richtig passt oder die Riemen nicht richtig eingestellt oder geschlossen sind.



Gefahr:

Tragen Sie auffällige Farben, um von anderen Verkehrsteilnehmern gesehen zu werden!



Gefahr:

Fahren Sie nie mit weiten Hosen oder Röcken, die in die Speichen, Kette oder Kettenblätter gelangen können. Verwenden Sie ggf. zum Schutz geeignete Klammern oder auch Bänder.

Pedale und Schuhe

Schuhe zum Fahrradfahren sollten aus festem Material sein, um Halt zu bieten, und eine steife Sohle haben, durch die sich das Pedal nicht drücken kann. Der Fersenbereich sollte nicht zu breit sein, sonst können Sie die natürliche Fußstellung nicht einnehmen, da Sie an der Kurbel oder den Hinterbaustreben anstoßen. Das kann zu Knieschmerzen führen.

Spezielle Radschuhe werden vor allem dann benötigt, wenn Ihr Rennrad mit sogenannten Klick- oder Systempedalen ausgerüstet ist. Bei diesen Schuhen sind kleine Halteplatten („Cleats“) in die Sohlen integriert, die einen festen Halt am Pedal und je nach Modell mindestens befriedigende Geheigenschaften bieten.

Hauptvorteil dieser Systempedale ist, dass der Fuß beim schnellen Treten nicht abrutscht. Das Pedal kann durch den fixen Halt auch geschoben bzw. gezogen werden. Dies erleichtert das flüssige Treten und verbessert die Kraftübertragung gegenüber Pedalen mit offenem Pedalkäfig ungemein.

Üblicherweise nehmen Sie das Pedal in der untersten Position der Kurbel mit der Plattenspitze auf und treten dann auf den waagrecht stehenden Pedalkörper. In der Regel rastet der Schuh dann mit einem deutlich hör- und spürbaren Klick ein.

Die Auslösehärte von Systempedalen wird mit Hilfe eines Innensechskant-Schlüssels eingestellt. Knarren oder Quietschen können Sie oft durch etwas Fett an den Kontaktpunkten beseitigen. Es könnte aber auch ein Zeichen von Verschleiß sein – genau wie kippeliger Stand. Überprüfen Sie die Platten regelmäßig.



Gefahr:

Achten Sie darauf, dass die Befestigungsschrauben der Platte stets festgedreht sind. Sind sie lose, wird das Aussteigen nahezu unmöglich. Unfallgefahr!



Gefahr:

Üben Sie erst im Stillstand, dann auf einer verkehrsfreien Fläche, die Pedale aufzunehmen, einzurasten und den Fuß zu lösen.



Gefahr:

Fahren Sie nur mit einem Pedalsystem, das reibungslos ein- und austrastet. Sollte das Pedal nicht sauber arbeiten oder die Platte stark verschlissen sein, kann sich der Schuh selbsttätig aus dem Pedal lösen. In manchen Fällen lässt er sich nur schwer oder gar nicht mehr austrasten. In beiden Fällen besteht Unfallgefahr!



Gefahr:

Achten Sie darauf, dass Pedal und Schuhsohle stets frei von Schmutz und sonstigen Fremdkörpern sind, und schmieren Sie den Rastmechanismus regelmäßig mit Öl.



Achtung:

Die meisten Radschuhe mit Pedalplatten (Cleats) sind zum Gehen nur bedingt geeignet. Da die Cleats – vor allem bei Rennrad-Schuhen – höher sind als die Sohle, haben sie auch auf griffigem Untergrund wenig Haftung.



Hinweis:

Lassen Sie sich vom STEVENS Fachhändler über die verschiedenen Schuhmodelle beraten. Es gibt diese für verschiedene Einsatzzwecke.



Hinweis:

Lesen Sie die Bedienungsanleitung des Pedalherstellers. Wenn Sie sich nicht absolut sicher sind oder Fragen haben, wenden Sie sich an Ihren STEVENS Fachhändler.

Transport des STEVENS Fahrrades

Mit dem Auto

Nahezu jedes Autozubehörgeschäft und fast alle Autofirmen bieten Trägersysteme zum Fahrradtransport an, damit das Fahrrad nicht zerlegt werden muss.

Üblicherweise werden die Fahrräder in eine Schiene gestellt und mit einer Klammer befestigt, die ans Unterrohr greift. Daraus kann eine irreparable Beschädigung des Rahmens resultieren. Besonders gefährdet sind hochwertige, sehr dünnwandige Aluminiumrahmen und solche aus Carbon. Aufgrund der Materialeigenschaften von Carbon muss eine schwerwiegende Beschädigung nicht sofort erkennbar sein und kann beim späteren Gebrauch zu einem unvorhergesehenen, schwerwiegenden Unfall führen. Es gibt aber spezielle, passende Modelle im Kfz-Zubehörhandel.

Die immer mehr in Mode kommenden Heckträger bieten gegenüber Dachträgern vor allem den Vorteil, dass das Fahrrad zum Transport nicht so weit hochgehoben werden muss. Achten Sie darauf, dass bei der verwendeten Befestigung keine Beschädigung an Gabel und Rahmen stattfindet. Bruchgefahr!



Gefahr:

Legen Sie das STEVENS Fahrrad oder Teile davon nicht lose in den Innenraum. Herumrutschende Teile können Ihre Sicherheit gefährden.



Gefahr:

Achten Sie darauf, dass sich keine Teile (Werkzeug, Gepäcktaschen, Kindersitze usw.), die sich lösen können, am Fahrrad befinden. Unfallgefahr!



Gefahr:

Überprüfen Sie die Befestigung des STEVENS Fahrrades vor und auch regelmäßig während der Fahrt. Sollte sich das Fahrrad vom Trägersystem lösen, besteht die Gefahr, dass andere Verkehrsteilnehmer gefährdet werden.



Gefahr:

Kaufen Sie keine Trägersysteme, bei denen das STEVENS Fahrrad umgekehrt, d.h. mit dem Lenker und Sattel nach unten, auf dem Träger befestigt wird. Bei dieser Befestigungsart werden der Lenker, der Vorbau, der Sattel und die Sattelstütze während der Fahrt sehr stark beansprucht. Wählen Sie keinen Träger mit Einhängung an den Tretkurbeln. Bruchgefahr!



Gefahr:

Achten Sie darauf, dass die Beleuchtungseinrichtungen und das Kennzeichen Ihres Autos nicht verdeckt werden. Unter Umständen ist ein zweiter Außenspiegel Pflicht.



Achten Sie beim Kauf auf die Einhaltung der Sicherheitsnormen in Ihrem Land, z.B. GS-Zeichen. In Deutschland muss der Träger mit einer Zulassung nach § 22 StVZO versehen sein.

Lesen Sie die Bedienungsanleitung des Trägers und halten Sie sich an die zulässige Nutzlast und die empfohlene oder gar vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeit. Beachten Sie ggf. die erforderliche Stützlast der Anhängerkupplung.



Achtung:

Montieren Sie bei Scheibenbremsen die Transportsicherungen, wenn Sie das STEVENS Fahrrad ohne Laufräder transportieren.



Achtung:

Schließen Sie die Fahrräder auf dem Radträger mit einem zusätzlichen Schloss ab, wenn Sie z.B. eine Pause machen.



Gefahr:

Ziehen Sie die Bremshebel und sichern Sie sie mit einem starken Gummizug, wenn Sie ein STEVENS Fahrrad mit hydraulischen Scheibenbremsen liegend oder hängend transportieren.



Achtung:

Wenn Sie an Ihrem STEVENS Fahrrad das Vorderrad zum Transport ausbauen, stecken Sie unbedingt einen Abstandshalter in die Radaufnahmen (Ausfallenden) der Gabel.



Achtung:

Bei großvolumigen Rahmenrohren besteht bei Klemmen, die nicht dafür ausgelegt sind, Quetschgefahr! Carbonrahmen sollten nie geklemmt werden.



Achtung:

Beachten Sie die größere Höhe Ihres Fahrzeugs. Messen Sie die Gesamthöhe Ihres Fahrzeugs und bringen Sie diese gut sichtbar im Cockpit oder auf dem Lenkrad an.

Mit der Bahn / Mit öffentlichen Verkehrsmitteln

Die Mitnahme von Fahrrädern im öffentlichen Nahverkehr ist in Städten unterschiedlich geregelt. Beispielsweise gibt es mancherorts sogenannte Sperrzeiten, in denen Sie Ihr Fahrrad nicht oder nicht ohne Fahrkarte mitnehmen dürfen. Informieren Sie sich frühzeitig vor Antritt der Fahrt über die Transportbedingungen!

In **RB, RE und IR** können Sie Ihr Fahrrad in den Mehrzweckabteilen befördern. Diese befinden sich zumeist am Zuganfang oder -ende und sind mit einem Fahrradsymbol gekennzeichnet.

Die Mitnahme von Fahrrädern ist in allen **Intercity-** und **Eurocity-Zügen** sowie auf ausgewählten Verbindungen im **ICE** möglich.

Zur Mitnahme im Fernverkehr brauchen Sie neben der Fahrradkarte auch eine Stellplatzreservierung für das Fahrrad. Beides können Sie zu Ihrer Fahrkarte gleich mitbuchen.



Achtung:

Um das Ein- und Aussteigen zu erleichtern, nehmen Sie ggf. schwere oder sperrige Packtaschen und Gepäckstücke ab.



Hinweis:

Informieren Sie sich rechtzeitig vor Antritt Ihrer Reise über die Transportbedingungen und beachten Sie auch die Vorschriften und Regeln zum Transport von Fahrrädern in den Ländern, durch die Sie während Ihrer Reisen fahren.



Hinweis:

Beachten Sie, dass jeder Reisende bei der Deutschen Bahn nur ein Fahrrad mitnehmen darf.



Transport in einem Radkoffer oder in einem stabilen Radkarton

Um Ihr STEVENS Fahrrad bei einer Flugreise sicher ans Ziel zu bringen brauchen Sie entweder einen Koffer eines Spezialanbieters oder einen Radkarton, den Ihnen Ihr STEVENS Fachhändler gerne überlässt. Beachten Sie, dass breite Kartons üblicherweise besser geeignet sind, als schmale und hohe. Auch in der STEVENS Radrucksacktasche können Sie Ihr Fahrrad sicher und bequem transportieren.

Beschaffen Sie sich beim Radhändler unbedingt Abstandshalter, die Sie anstelle der Laufräder in die Radaufnahmen stecken.

Die folgenden Tipps gelten für Koffer und für Kartons.

Schrauben Sie die Pedale ab. Beachten Sie, dass das linke Pedal Linksgewinde aufweist, d.h. im Uhrzeigersinn geöffnet werden muss. Pedale lösen sich ruckartig, verwenden Sie deshalb einen gekröpften Schlüssel und setzen Sie das Werkzeug so an, dass sich die Hand von den spitzen Zähnen wegbewegt, wenn Sie das Pedal losdrehen.

Einige Pedale werden mit einem Innensechskantschlüssel gelöst. Weitere Informationen finden Sie in den Anleitungen des Pedal-Herstellers.

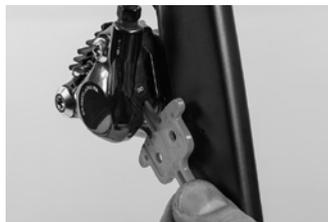


Schalten Sie vorne auf das große Kettenblatt und hinten auf das kleinste Ritzel. Öffnen Sie die Schnellspanner und bauen Sie das Vorderrad aus. Stecken Sie einen Abstandshalter in die Radaufnahmen (Ausfallenden) der Gabel. Schieben Sie die spezielle Transportsicherung zwischen die Bremsbeläge im Bremsattel. Ziehen Sie den Bremshebel und sichern Sie diesen mit einem starken Gummizug. Dies verhindert, dass Luft ins System gelangt.



Achtung:

Wenn Sie das STEVENS Fahrrad bei demontierten Laufrädern ohne Abstandshalter verpacken, besteht die Gefahr, dass der Rahmen stark beschädigt wird.



Bauen Sie das Hinterrad aus und schieben Sie unbedingt einen Abstandhalter in die Achsaufnahmen (Ausfallenden) des Hinterbaus. Montieren Sie diesen so, dass die Kette gespannt wird. Fixieren Sie diesen Halter mit Kabelbindern oder Kupferdraht an den Kettenstreben. Schieben Sie die spezielle Transportsicherung zwischen die Bremsbeläge im Bremssattel. Ziehen Sie den Bremshebel und sichern Sie diesen mit einem starken Gummizug. Dies verhindert, dass Luft ins System gelangt.



Drehen Sie die Kurbel parallel zur Kettenstrebe und fixieren Sie das Pedalauge mit Draht an der Kettenstrebe. Fixieren Sie auch die Kette an der Stelle wo diese auf das Kettenblatt aufläuft und dort wo sie dieses wieder verlässt. So kann die Kette nicht abfallen und Schäden anrichten und das kantige Kettenblatt ist etwas entschärft.

Halten Sie das Schaltwerk mit einer Hand fest, damit es durch die Federspannung nicht unkontrolliert abfällt, lösen Sie die Schraube und demontieren Sie es. Schützen Sie die Kettenstrebe entweder mit etwas Luftfolie oder mit Schaumstoffrohren z.B. von Warmwasserrohren. Binden Sie das Schaltwerk etwa mittig an die so geschützte Strebe.



Fertigen Sie eine solide Auflage für das Tretlagergehäuse aus Karton oder hartem Schaumstoff, damit das Kettenblatt nicht aufsetzen kann oder Sie bekommen es bereits fertig von Ihrem Radhändler. Sie können auch zwei Auflagen für Gabel und das Ausfallende verwenden.

Lösen Sie die Schrauben der Lenker- und der Gabelschaftklemmung am Vorbau zwei bis drei Umdrehungen.



Gefahr:

Entfernen Sie aus einem Karton die Klammern an den geöffneten Klappen, sonst können Sie sich daran verletzen oder das STEVENS Fahrrad beschädigen. Reißen Sie auch alte Adressaufkleber etc. ab. Doppeln Sie den Boden mit Kartonschnitten auf, damit nichts durchdrückt, falls der Karton etwas feucht wird.



Achtung:

Bei STEVENS-Rennrädern mit Cockpit-Lösung lässt sich der Lenker zum Transport nicht eindrehen, wie Sie es evtl. von anderen Rennrädern gewohnt sind.



Achtung:

Verschiedene Hersteller bieten spezielle Radtaschen an, in denen Sie Ihr STEVENS Fahrrad transportieren können, ohne vorher den Vorbau und den Lenker zu verdrehen bzw. die Lenker-Vorbau-Kombi abzunehmen. Wenden Sie sich an Ihren STEVENS Fachhändler.

Schützen Sie den gesamten Rahmen entweder mit den schon erwähnten Schaumstoffrohren oder wickeln Sie diesen mit Luftfolie ein. Heben Sie den Rahmen jetzt in den Karton und stellen Sie das Tretlager auf der Ablage ab.

Passt das STEVENS Fahrrad nicht hinein, müssen Sie je nach Karton die Sattelstütze demontieren. Markieren Sie diese mit einem Filzstift, so dass Sie vor Ort die Höhe und die Ausrichtung sofort wieder richtig einjustieren können. Bereiten Sie einen Karton zum Auf das Sitzrohr stülpen vor, der die Position des Rahmens fixiert und verhindert, dass der Rahmen nach oben hin zum Deckel Luft hat.

Schieben Sie einen Abschnitt festen Kartons der Länge nach in den Radkarton, damit ein zweites Fach für die Laufräder entsteht. Entfernen Sie die Schnellspanner aus den Naben und verpacken Sie die Laufräder in Luftpolsterfolie. Ein Lappen über dem Zahnkranz verhindert, dass die Verpackung verschmutzt und leistet später gute Dienste zur Radpflege. Schieben Sie die Laufräder so hinein, dass der Zahnkranz nach innen zeigt und im Bereich des Rahmendreiecks positioniert ist, wo er keinen Schaden anrichten kann.



Achtung:

Ein Abnehmen des Lenkers vom Vorbau bzw. des Vorbaus vom Gabelschaft bei integrierten und vollintegrierten Bremsleitungen und Schaltzügen erfordert Fachwissen, Erfahrung, geeignetes Werkzeug und handwerkliches Geschick und sollten deshalb nur von Fachleuten vorgenommen werden. Wenden Sie sich an Ihren STEVENS Fachhändler.



Packen Sie die Schnellspanner, die Pedale, das benötigte Werkzeug, Lappen, Ketten- und Kriechöl zur Pflege und eine Taschenmesser und Klebeband zum wieder Verschließen in einen Karton. Kleben Sie das Päckchen zu und schieben Sie dieses so in den Radkarton, dass es diesen gegen Querbelastungen aussteift. Mit Lappen oder Luftpolsterfolie können Sie das STEVENS Fahrrad zusätzlich polstern.

Markieren Sie zum Schluss noch „oben“ mit Pfeilen. Und es kann nicht schaden, wenn Sie „Vorsicht Fahrrad!“ und „caution bike inside!“ in großen Lettern auf den Karton schreiben.

Sachmängelhaftung (vormals Gewährleistung)

Ihr STEVENS Fahrrad wurde sorgfältig gefertigt und Ihnen im Normalfall vom STEVENS Fachhändler vollständig endmontiert übergeben. Während der ersten 2 Jahre nach dem Kauf haben Sie vollen Anspruch auf die gesetzliche Sachmängelhaftung (vormals Gewährleistung). Sollten Mängel auftreten, ist Ihr STEVENS Fachhändler der Ansprechpartner. Um die Bearbeitung Ihrer Reklamation reibungslos zu gestalten, ist es notwendig, dass Sie den Kaufbeleg, den Fahrradpass, das Übergabeprotokoll und die abgestempelten Inspektionsprotokolle dazu mitbringen. Bewahren Sie diese deshalb sorgfältig auf.

Im Interesse einer langen Lebensdauer und Haltbarkeit Ihres STEVENS Fahrrades dürfen Sie Ihr STEVENS Fahrrad nur gemäß seinem Einsatzzweck (siehe Kapitel „Vor der ersten Fahrt“) benutzen. Beachten Sie auch die zulässigen Gewichte, die dort und im Fahrradpass angegeben sind. Weiterhin müssen die Montagevorschriften der Hersteller (vor allem Drehmomente bei Schrauben) und die vorgeschriebenen Wartungsintervalle genau eingehalten werden. Beachten Sie die in diesem Handbuch und in den gegebenenfalls beigelegten weiteren Anleitungen aufgelisteten Prüfungen und Arbeiten beziehungsweise den unter Umständen nötigen Tausch sicherheitsrelevanter Bauteile wie Lenker, Bremsen usw.



Hinweise zum Verschleiß

Einige Bauteile Ihres STEVENS Fahrrades unterliegen funktionsbedingt einem Verschleiß. Die Höhe des Verschleißes ist von der Pflege und Wartung und der Art der Nutzung des Fahrrades (Fahrleistung, Regenfahrt, Schmutz, Salz etc.) abhängig. Fahrräder, die oft im Freien abgestellt werden, können durch Witterungseinflüsse ebenfalls erhöhtem Verschleiß unterliegen.



Hinweis:

STEVENS Fahrräder müssen für die Nutzung auf öffentlichen Wegen gemäß Straßenverkehrszulassungsordnung (StVZO) unter anderem mit Licht, Reflektoren und Glocke ausgestattet sein. Nicht alle STEVENS Fahrräder werden mit allen entsprechenden Anbauteilen ausgeliefert.



Hinweis:

Die Beschichtung/Lackierung der Rahmen und Gabeln ist gesondert zu bewerten. So unterliegt Lack naturgemäß einer Beanspruchung während der Nutzungsdauer und kann verschleißen bzw. leicht beschädigt werden. Dieser Verschleiß oder Beschädigungen durch mechanische Beanspruchung (z. B. Kratzer durch groben Kontakt mit anderen Gegenständen) sind von der Garantie ausgeschlossen.



Hinweis:

Diese Regelung betrifft nur Staaten, die die EU-Vorlage ratifiziert haben, z. B. die Bundesrepublik Deutschland. Erkundigen Sie sich nach den Regelungen in Ihrem Land.



Diese Teile bedürfen regelmäßiger Wartung und Pflege, dennoch erreichen sie in Abhängigkeit der Nutzungsintensität und -bedingungen früher oder später das Ende ihrer Lebensdauer. Diese Teile müssen bei Erreichen Ihrer Verschleißgrenze getauscht werden:

- a. Antriebskette
- b. Bremsbeläge
- c. Bremsflüssigkeit (DOT)
- d. Brems Scheiben
- e. Bremszüge und -hüllen
- f. Dichtungen von Federelementen
- g. Griffbezüge bzw. das Lenkerband
- h. Kettenräder
- i. Reifen und Schläuche
- j. Ritzel
- k. Satteldecke
- l. Schaltungszüge
- m. Schaltwerksrollen
- n. Schaltungshüllen
- o. Schmierstoffe

Die Beläge von Felgenbremsen unterliegen funktionsbedingt einem Verschleiß. Bei sportlicher Nutzung oder Fahrten in bergigem Terrain kann der Wechsel der Beläge in kurzen Abständen erforderlich werden. Kontrollieren Sie den Belagszustand regelmäßig und lassen Sie diese gegebenenfalls von einem STEVENS Fachhändler austauschen.

p. Die Felgen bei Felgenbremsen

Beim Bremsen verschleißt nicht nur der Belag, sondern auch die Felge. Prüfen Sie deshalb die Felge regelmäßig, z.B. beim Aufpumpen des Reifens. Bei Felgen mit Verschleiß-Indikatoren werden Ringe oder Spalte sichtbar, wenn die Felge an die Verschleißgrenze kommt. Bei einigen Modellen verschwinden auch die Verschleiß-Indikatoren, wenn die Felgenstärke ein kritisches Maß erreicht hat. Achten Sie auf die Angaben, die auf der Felge vermerkt sind. Lassen Sie die Wandstärke spätestens nach dem zweiten Satz Bremsbeläge vom STEVENS Fachhändler überprüfen. Treten Verformung oder feine Risse an den Felgenflanken auf, wenn der Luftdruck erhöht wird, deutet dies auf das Ende der Lebensdauer hin. Die Felge muss dann ersetzt werden.

q. Beleuchtungsanlage und Reflektoren

Die Beleuchtungsanlage ist für Ihre Sicherheit im Straßenverkehr, insbesondere im Dunkeln, sehr wichtig. Prüfen Sie die Funktion sowie den Zustand der Reflektoren vor jeder Fahrt. Glühlampen unterliegen funktionsbedingt einem Verschleiß. Führen Sie stets Ersatz-Glühlampen mit sich, damit Sie diese bei Bedarf tauschen können.



Gefahr:

Lassen Sie Ihr STEVENS Fahrrad nach Stürzen von Ihrem STEVENS Fachhändler kontrollieren. Tauschen Sie im Zweifel zu Ihrer eigenen Sicherheit zumindest Lenker und Vorbau aus.

Allgemeine Pflegehinweise und Inspektionen

Wartung und Inspektionen

Wenn Sie Ihr STEVENS Fahrrad vom STEVENS Fachhändler abholen, hat er es für Sie fahrbereit montiert. Dennoch müssen Sie Ihr STEVENS Fahrrad regelmäßig pflegen und die turnusmäßigen Wartungsarbeiten vom STEVENS Fachhändler durchführen lassen. Nur dann funktionieren alle Teile im Rahmen der konstruktiven Auslegung.

Bereits nach 100 bis 300 Kilometern bzw. 5 bis 15 Betriebsstunden oder vier bis sechs Wochen ist eine erste Inspektion fällig. Das STEVENS Fahrrad muss gewartet werden, da sich in der Einfahrzeit des STEVENS Fahrrades die Speichen setzen oder die Schaltung verstellt. Dieser „Reifeprozess“ lässt sich nicht vermeiden. Vereinbaren Sie daher mit Ihrem STEVENS Fachhändler einen Termin für die Durchsicht Ihres neuen STEVENS Fahrrades. Diese erste Inspektion beeinflusst maßgeblich die Funktion und Lebensdauer Ihres STEVENS Fahrrades.

Regelmäßige Inspektionen und der rechtzeitige Tausch von Verschleißteilen, z.B. Ketten, Bremsbelägen oder Schalt- und Bremszügen, gehören zum bestimmungsgemäßen Gebrauch des STEVENS Fahrrades und haben daher Einfluss auf die Sachmängelhaftung und die Garantie. Nach der Einfahrzeit sollten Sie Ihr STEVENS Fahrrad in regelmäßigen Abständen durch Ihren STEVENS Fachhändler warten lassen. Wenn Sie häufig auf schlechten Straßen oder im Gelände fahren, verkürzen sich die Inspektionsintervalle. Weitere Informationen finden Sie im Kapitel „Service- und Wartungszeitplan“.



Gefahr:

Reifen anderer Dimension können die Sicherheit Ihres STEVENS Fahrrades beeinträchtigen. Ersetzen Sie daher Reifen nur durch solche gleicher Art und Größe. Verwenden Sie möglichst nur Original-Ersatzteile, wenn ein Austausch erforderlich ist. Wenden Sie sich an Ihren STEVENS Fachhändler.



Gefahr:

Verwenden Sie grundsätzlich nur Original-Ersatzteile, wenn ein Austausch erforderlich ist. Verschleißteile von anderen Herstellern, z.B. Bremsbeläge oder Ketten, können Ihr STEVENS Fahrrad unsicher machen. Unfallgefahr!



Gefahr:

Inspektionen und Reparaturen sind Arbeiten, die ein STEVENS Fachhändler durchführen sollte. Werden Inspektionen nicht oder unfachmännisch durchgeführt, kann dies zum Versagen von Teilen des STEVENS Fahrrades führen. Unfallgefahr! Wenn Sie es dennoch selbst machen wollen, muten Sie sich nur Arbeiten zu, bei denen Sie über das nötige Fachwissen und das passende Werkzeug, z.B. einen Drehmomentschlüssel verfügen.

Waschen und Pflegen Ihres STEVENS Fahrrades

Angetrockneter Schweiß, Schmutz und Salz vom Winterbetrieb schaden Ihrem STEVENS Fahrrad. Deshalb sollten Sie alle Bauteile regelmäßig reinigen.

Vermeiden Sie die Reinigung mit einem Hochdruckreiniger. Der scharfe Hochdruck-Wasserstrahl kann an den Dichtungen vorbei ins Innere der Lager vordringen. Die Schmiermittel werden verdünnt, die Reibung erhöht. Auf Dauer zerstört das die Lagerauflflächen und die Lager laufen nicht mehr rund. Außerdem könnten sich die Rahmenaufkleber ablösen.



Achtung:

Reinigen Sie Ihr STEVENS Fahrrad am besten gar nicht mit einem starken Wasserstrahl oder Hochdruckreiniger und wenn doch, dann nicht auf kurze Distanz. Vermeiden Sie außerdem, auf die Lager zu zielen.



Wesentlich schonender ist die Fahrradwäsche mit einem weichen Wasserstrahl oder einem Eimer Wasser und einem Schwamm bzw. einem großen Pinsel. Bei der Handreinigung können Sie zudem schadhafte Lackstellen sowie verschlissene Teile oder Defekte frühzeitig erkennen. Nach der Reinigung sollten Sie die Kette auf Verschleiß prüfen und frisch schmieren (siehe Kapitel „**Kettenpflege**“). Reiben Sie lackierte, metallische und Carbonoberflächen (außer Bremsflanken) mit handelsüblichem Hartwachs ein. Polieren Sie nach dem Abtrocknen nach.



Gefahr:

Achten Sie beim Putzen auf Risse, Kratzspuren, Materialverformungen oder -verfärbungen. Lassen Sie beschädigte Bauteile sofort ersetzen und bessern Sie schadhafte Lackstellen aus. Wenn Sie sich nicht absolut sicher sind oder Fragen haben, wenden Sie sich an Ihren STEVENS Fachhändler.



Achtung:

Entfernen Sie hartnäckiges Öl oder Fett von Lackoberflächen und Carbon mit einem Reinigungsmittel auf Petroleumbasis. Vermeiden Sie Entfetter, die Aceton, Methylchlorid o.ä. enthalten, oder lösmittelhaltige, nicht neutrale oder chemische Reinigungsmittel. Sie können die Oberfläche angreifen!



Gefahr:

Bringen Sie keine Pflegemittel oder Kettenöl auf die Bremsbeläge, Bremscheiben und Bremsflächen der Felgen. Die Bremse könnte wirkungslos werden (siehe Kapitel „**Die Bremsanlage**“ sowie in den Anleitungen des Bremsenherstellers). Bringen Sie kein Fett oder Öl auf Klemmbereiche aus Carbon, z.B. an Lenker, Vorbau, Sattelstütze und Sitzrohr. Einmal gefettete Carbonbauteile können unter Umständen nie mehr sicher geklemmt werden!

Aufbewahrung bzw. Lagerung Ihres STEVENS Fahrrades

Wenn Sie Ihr STEVENS Fahrrad während der Saison regelmäßig pflegen, müssen Sie, abgesehen vom Diebstahlschutz, keine besonderen Maßnahmen ergreifen, wenn Sie es kurzzeitig abstellen. Bewahren Sie es am besten an einem trockenen, gut durchlüfteten Ort auf. Möchten Sie Ihr STEVENS Fahrrad länger, z.B. über die Wintermonate, stehen lassen, gibt es ein paar Dinge zu beachten: Während der langen Standzeit verlieren die Schläuche allmählich Luft. Steht Ihr STEVENS Fahrrad längere Zeit auf platten Reifen, kann deren Aufbau Schaden nehmen. Hängen Sie deshalb die Laufräder oder das gesamte STEVENS Fahrrad auf oder kontrollieren Sie regelmäßig den Reifendruck. Säubern Sie Ihr STEVENS Fahrrad und schützen Sie es gegen Korrosion. Ihr STEVENS Fachhändler hat spezielle Pflegemittel im Angebot, z.B. Sprühwachs.

Demontieren Sie die Sattelstütze und lassen Sie eventuell eingedrungene Feuchtigkeit austrocknen. Sprühen Sie etwas fein zerstäubtes Öl ins Sattelrohr aus Metall, nicht jedoch bei einem Carbonrahmen. Schalten Sie vorne auf das kleine Blatt und hinten auf das kleinste Ritzel. So sind Züge und Federn entspannt.



Hinweis:

In den Wintermonaten gibt es bei Ihrem STEVENS Fachhändler meist kaum Wartezeiten. Zudem bieten viele STEVENS Fachhändler den jährlichen Check zum Aktionspreis an. Nutzen Sie die Standzeit und bringen Sie Ihr STEVENS Fahrrad zur turnusmäßigen Inspektion!

Service- und Wartungszeitplan

Nach der Einfahrzeit sollten Sie Ihr STEVENS Fahrrad in regelmäßigen Abständen warten lassen. Die in der Tabelle genannten Zeitangaben sind als Anhaltspunkte für Fahrradfahrer gedacht, die zwischen 1.000 und 2.000 km bzw. 50 und 100 Betriebsstunden pro Jahr fahren.

Wenn Sie regelmäßig mehr oder sehr viel auf schlechten Wegstrecken fahren, verkürzen sich die Inspektionsintervalle dem härteren Einsatz entsprechend.

Bauteil	Tätigkeit	Vor jeder Fahrt	Monatlich	Jährlich	Sonstige
Akku (z.B. Di2, SRAM eTAP)	Überprüfen und ggf. laden	✘			
Beleuchtung	Funktion überprüfen	✘			
Bereifung	Luftdruck überprüfen	✘			
	Profilhöhe und Seitenwände überprüfen		✘		
Bremsen (Felgen-)	Hebelweg, Belagstärke und Position zur Felge überprüfen; Bremsprobe im Stand	✘			
Bremsen, Beläge (Felgen-)	Säubern		✘		
Bremszüge/-beläge /-leitungen	Sichtkontrolle		✘		
Bremsen (Scheiben-)	Hebelweg, Belagstärke, Dichtigkeit, Bremsprobe im Stand	✘			
	Bremsmedium austauschen (bei DOT-Flüssigkeit)			•	
Federgabel	Schrauben überprüfen und ggf. nachziehen			•	
	Großer Service (Öl wechseln)			•	
Felgen (bei Felgenbremsen)	Wandstärke überprüfen, ggf. auswechseln				• spätestens nach dem 2. Satz Bremsbeläge
Gabel (starr)	Prüfen, ggf. austauschen				• mind. alle 2 Jahre
Innenlager	Lagerspiel überprüfen		✘		
	Demontieren und neu fetten (Schalen)			•	
Kette	Überprüfen bzw. schmieren	✘			
	Verschleiß prüfen, ggf. wechseln Kettenschaltung				• ab 1.000 km bzw. 50 Betriebsstunden
Tretkurbel	Überprüfen bzw. nachziehen		✘		



Hinweis:

Wenn der Akku der Di2, des Tachos, Radcomputers oder GPS-Gerätes das Ende seiner Lebensdauer erreicht hat, dürfen Sie diesen nicht einfach mit dem Hausmüll entsorgen. Bringen Sie den Akku dorthin, wo Sie Ihren neuen Akku beziehen. Fragen Sie Ihren STEVENS Fachhändler.



Bauteil	Tätigkeit	Vor jeder Fahrt	Monatlich	Jährlich	Sonstige
Lack/Eloxal/Carbon	Konservieren				✘ mind. halbjährlich
Laufräder/Speichen	Rundlauf und Spannung prüfen		✘		
	Zentrieren bzw. nachspannen				• bei Bedarf
Lenker und Vorbau (aus Aluminium und Carbon)	Überprüfen bzw. austauschen				• spätestens alle 2 Jahre
Lenkungslager	Lagerspiel überprüfen		✘		
	Neu fetten			•	
Metallische Oberflächen	Konservieren (Ausnahme: Felgenflanken bei Felgenbremsen, Bremsscheiben)				✘ mind. halbjährlich
Naben	Lagerspiel überprüfen		✘		
	Neu fetten			•	
Pedale (alle)	Lagerspiel überprüfen		✘		
Pedale (Klick/System)	Rastmechanismus reinigen, schmieren		✘		
Sattelstütze/Vorbau	Schrauben überprüfen		✘		
	Ausbauen und neu fetten Carbon: neue Montagepaste (kein Fett!)			•	
Schaltwerk/Umwerfer	Reinigen, schmieren		✘		
Schnellspanner/Steckachsen	Sitz überprüfen	✘			
Schrauben und Muttern (Schutzbleche etc.)	Überprüfen bzw. nachziehen		✘		
Software	Updates				• wenn der Hersteller diese anbietet
Ventile	Sitz überprüfen	✘			
Züge (Schaltung/Bremsen)	Ausbauen und fetten			•	

Die mit ✘ gekennzeichneten Kontrollen können Sie selbst durchführen, wenn Sie über handwerkliches Geschick, etwas Erfahrung und geeignetes Werkzeug, z.B. einen Drehmomentschlüssel, verfügen. Sollten bei den Überprüfungen Mängel erkennbar sein, leiten Sie umgehend geeignete Maßnahmen ein. Wenn Sie sich nicht absolut sicher sind oder Fragen haben, wenden Sie sich an Ihren STEVENS Fachhändler.

Die mit • gekennzeichneten Arbeiten sollten nur vom STEVENS Fachhändler durchgeführt werden.



Hinweis:

Bringen Sie Ihr neu erworbenes STEVENS Fahrrad zu Ihrer eigenen Sicherheit nach 100 bis 300 km bzw. 5 bis 15 Betriebsstunden oder nach vier bis sechs Wochen, spätestens jedoch nach drei Monaten, zum STEVENS Fachhändler zur Erstinspektion.

Empfohlene Schraubendrehmomente

Um die Betriebssicherheit Ihres STEVENS Fahrrades zu gewährleisten, müssen die Verschraubungen der Bauteile sorgfältig festgedreht und regelmäßig überprüft werden. Am besten eignet sich hierzu ein Drehmomentschlüssel, der knackt oder abschaltet, wenn das gewünschte Schraubendrehmoment erreicht ist. Tasten Sie sich von unten in kleinen Schritten (halbe Newtonmeter) an das vorgeschriebene maximale Schraubendrehmoment heran und prüfen Sie dazwischen immer wieder den festen Sitz des Bauteils. Überschreiten Sie das vom Hersteller angegebene maximale Schraubendrehmoment nicht!

Für Teile, bei denen keine Angaben vorliegen, beginnen Sie mit 2 Nm. Halten Sie sich an die angegebenen Werte und beachten Sie Angaben auf den Bauteilen selbst und/oder in den Anleitungen der Komponentenhersteller.

Bauteil	Verschraubungen	Shimano ¹ (Nm)	SRAM/Avid ² (Nm)	Campagnolo ³ (Nm)
Schaltwerk	Befestigung (am Rahmen/Schalttauge)	8–10	8–10	15
	Zugklemmung	5–7	4–5	6
	Leitrollen	3–4		
Umwerfer	Befestigung am Rahmen	5–7	5–7	5 (Schelle) 7 (Direktmontage)
	Zugklemmung	5–7	5	5
Brems-/Schaltgriffe	Befestigung am Lenker	6–8	5–7	10
	Flatbar	0,3–0,5		6
Nabe	Bedienhebel des Schnellspanners	5–7,5		
	Kontermutter der Lagereinstellung bei Schnellspann-Naben	10–25		
	Zahnkranzpaket-Sicherungsring	29–49	40	40 (11-fach) 50 (10-fach)
Getriebe-nabe	Achsmutter	30–45		
Tretkurbel	Kurbelbefestigung (fettfreier Vierkant)	35–50		32–38
	Kurbelbefestigung (Shimano Octalink)	35–50		
	Kurbelbefestigung (Shimano Hollowtech II)	12–15		
	Kurbelbefestigung (Isis)		31–34	
	Kurbelbefestigung (Gigapipe)		48–54	
	Vielzahn			42
Gedichtetes Cartridge-Innenlager	Gehäuse (Vierkant)	49–69		70
	Gehäuse (Shimano Hollowtech II, SRAM Gigapipe)	35–50	34–41	
	Octalink	50–70		
Pedal	Pedalachse	35		40
Schuh	Pedalplatte („Cleat“)	5–6		
	Stollen („Spike“)	4		

¹ <https://si.shimano.com> ² www.sram.com ³ www.campagnolo.com

Empfohlene Schraubendrehmomente für Scheibenbremsen und hydraulische Felgenbremsen

Bauteil	Shimano ¹ (Nm)	Tektro ² (Nm)	TRP ³ (Nm)
Bremssattelbefestigung am Rahmen/Gabel	6–8	6–8	6–8
Bremsgriffbefestigung am Lenker – Ein-Schrauben-Klemmung – Zwei-Schrauben-Klemmung	6–8	5–7	
Überwurfschrauben der Leitung am Griff und normale Leitung am Bremssattel	5–7		
Bremisleitungsstützen am Bremssattel (Disc tube-Leitung)	5–7		
Ausgleichbehälterdeckel	0,3–0,5		
Entlüftung Bremssattel	4–6	4–6	
Entlüftung Bremshebel		2–4	
Bremsscheibenbefestigung (6-Loch)	4	4–6	6–8
Bremsscheibenbefestigung (Centerlock)	40		
Leitung (Überwurfmutter) Direktanschluss	5–7	5–7	
Nehmerzylinder (Entlüftungsschraube)	4–6	4–6	
Belagsicherung am Bremssattel		3–5	
Zugklemmung am Bremssattel			4–6

¹ <https://si.shimano.com> ² www.tekro.com ³ <https://trpbrakes.com>

Diese Werte sind Richtwerte der oben genannten Bauteilhersteller. Beachten Sie die Werte in den Anleitungen der Komponentenhersteller.

Diese Werte sind nicht auf die Bauteile anderer Hersteller übertragbar.



Hinweis:

STEVENS kann aufgrund eines nicht überschaubaren Marktes an Teilen nicht vorhersehen, welches Produkt ersatzweise bzw. bei Neuaufbau durch Dritte montiert wird. Daher kann für solche An- und Umbauten keine Haftung hinsichtlich der Kompatibilität, der Drehmomente etc. übernommen werden. Derjenige, der das STEVENS Fahrrad aufbaut oder verändert muss gewährleisten, dass das STEVENS Fahrrad gemäß dem Stand von Wissenschaft und Technik montiert wird.



Hinweis:

Auf einigen Bauteilen stehen die Schraubendrehmomente auf dem Bauteil selbst. Benutzen Sie einen Drehmomentschlüssel und überschreiten Sie die maximalen Schraubendrehmomente nicht! Wenn Sie sich nicht absolut sicher sind oder Fragen haben, wenden Sie sich an Ihren STEVENS Fachhändler.

Maximale Schraubendrehmomente von Normschrauben

Grenzwerte der Schraubendrehmomente in Newtonmeter (Nm) für Schaftschrauben mit metrischem Gewinde und Kopfaufklage nach DIN 912, 931, 934. Die Schrauben befinden sich in geschmiertem Zustand (Reibungszahl = 0,125):

Abmessung	Schraubenqualität (im Kopf eingeprägt)		
	8.8	10.2	12.9
M4	2,7	3,8	4,6
M5	5,5	8	9,5
M6	9,5	13	16
M8	23	32	39
M10	46	64	77

Aus VDI-Richtlinie 2230

Zu beachten ist, dass die Mindesteinschraubtiefe eingehalten wird. Diese liegt bei festen (harten) Aluminiumlegierungen bei mindestens dem 1,4-fachen des Schraubendurchmessers. In der Regel sind nicht die Schrauben, sondern das Bauteil der schwache Punkt!

Umrechnungsfaktoren von älteren Drehmomentangaben in international gültige SI-Einheiten:

1 kgfcm = 0,0981 Nm

1 Nm = 10,1931 kgfcm

1 in lbs = 0,112 Nm

1 Nm = 8,928 in lbs



Gefahr:

Beachten Sie, dass bei abweichenden Angaben die in den Kapiteln „Empfohlene Schraubendrehmomente“ und „Empfohlene Schraubendrehmomente für Scheibenbremsen und hydraulische Felgenbremsen“ angegebenen Schraubendrehmomente Vorrang haben.



Achtung:

Verwenden Sie ausschließlich Edelstahlschrauben bei der Montage von Schutzblechen und Zubehörteilen.

Inspektionsintervalle

1. Inspektion – Nach 400 Kilometern oder drei Monate ab Verkaufsdatum

Auftrags-Nr.:

Datum:

Ausgetauschte oder reparierte Teile:

Stempel und Unterschrift des STEVENS Fachhändlers:

.....
.....
.....
.....

2. Inspektion – Nach 2.000 Kilometern oder einem Jahr

Auftrags-Nr.:

Datum:

Ausgetauschte oder reparierte Teile:

Stempel und Unterschrift des STEVENS Fachhändlers:

.....
.....
.....
.....

3. Inspektion – Nach 4.000 Kilometern oder zwei Jahren

Auftrags-Nr.:

Datum:

Ausgetauschte oder reparierte Teile:

Stempel und Unterschrift des STEVENS Fachhändlers:

.....
.....
.....
.....

4. Inspektion – Nach 6.000 Kilometern oder drei Jahren

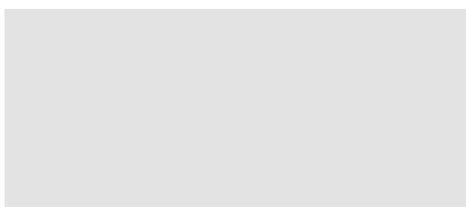
Auftrags-Nr.:

Datum:

Ausgetauschte oder reparierte Teile:

Stempel und Unterschrift des STEVENS Fachhändlers:

.....
.....
.....
.....



5. Inspektion – Nach 8.000 Kilometern oder vier Jahren

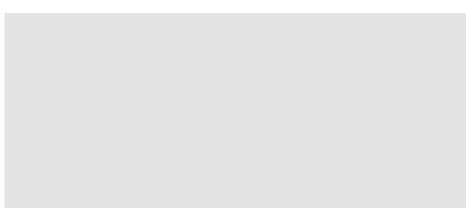
Auftrags-Nr.:

Datum:

Ausgetauschte oder reparierte Teile:

Stempel und Unterschrift des STEVENS Fachhändlers:

.....
.....
.....
.....



6. Inspektion – Nach 10.000 Kilometern oder fünf Jahren

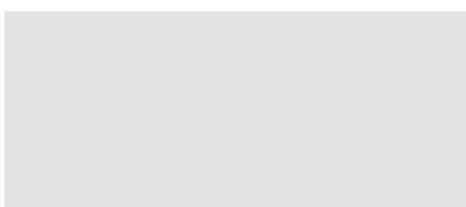
Auftrags-Nr.:

Datum:

Ausgetauschte oder reparierte Teile:

Stempel und Unterschrift des STEVENS Fachhändlers:

.....
.....
.....
.....



Fahrradpass

Modell/Größe: /

Rahmen-Nr./-Größe: /

Laufrad/Bereifungsgröße:

Farbe/Extras: /

Federgabel:

Hersteller/Modell:

Seriennummer: /

Bestimmungsgemäßer Gebrauch

Gebrauch gemäß Kategorie 2 Kategorie 3 Kategorie 4 Kategorie 9

Zulässige Gesamtbelastung des STEVENS Fahrrades: kg

Gepäckträger erlaubt: ja nein

Wenn ja – zulässige Belastung des Gepäckträgers: kg

Anhänger erlaubt: ja nein

Wenn Anhänger erlaubt – zulässige Anhängelast: kg

Kindersitz erlaubt: ja nein

Bremshebel

Rechter Hebel

Linker Hebel

Bremsen-Zuordnung:

Vorderrad-Bremse

Vorderrad-Bremse

Hinterrad-Bremse

Hinterrad-Bremse



Gefahr:

Lesen Sie zumindest die Kapitel „Vor der ersten Fahrt“ und „Vor jeder Fahrt“.



Hinweis:

Registrieren Sie Ihr STEVENS Bike auf www.stevensbikes.de. Sie werden im Bedarfsfall über technische Upgrades informiert.

Für den STEVENS Händler: Kopieren Sie diese Seite für Ihre Kundenkartei und senden Sie eine weitere Kopie direkt nach dem Verkauf des STEVENS Fahrrades an die STEVENS Vertriebs GmbH

Übergabeprotokoll

Die Übergabe des oben beschriebenen STEVENS Fahrrades an den Kunden wurde nach der Endmontage in den fahrfertigen Zustand und der Prüfung bzw. Funktionskontrolle der unten stehenden Punkte durchgeführt (zusätzlich erforderliche Arbeiten in Klammern):

- | | |
|--|--|
| <input type="checkbox"/> Beleuchtung | <input type="checkbox"/> Schaltung (Endanschläge) |
| <input type="checkbox"/> Bremsen vorne und hinten | <input type="checkbox"/> Verschraubungen von Anbauteilen (Kontrolle) |
| <input type="checkbox"/> Federgabel (Abstimmung auf den Kunden) | Sonstige durchgeführte Arbeiten: |
| <input type="checkbox"/> Kettenvernietung kontrolliert | |
| <input type="checkbox"/> Laufräder (Rundlauf/Speichenspannung/Luftdruck) | |
| <input type="checkbox"/> Lenker/Vorbau (Position/Schrauben mit Drehmomentschlüssel kontrolliert) | |
| <input type="checkbox"/> Pedale (Justage der Auslösehärte) | |
| <input type="checkbox"/> Sattel/Sattelstütze (Sattelhöhe u. Position auf Kunden eingestellt) | <input type="checkbox"/> Probefahrt durchgeführt |

Händler-Name Telefon

Ort Fax

Straße E-Mail

Übergabedatum, Stempel, Unterschrift

Der Kunde bestätigt mit seiner Unterschrift, das STEVENS Fahrrad mit den unten ausgewiesenen Begleitpapieren im ordnungsgemäßen Zustand erhalten zu haben und in die Bedienung des STEVENS Fahrrades eingewiesen worden zu sein.

- Ergänzende Anleitungen der Komponentenhersteller erhalten

Kunden-Name

Vorname Telefon

Ort Fax

Straße E-Mail

Ort, Datum, Unterschrift

STEVENSBIKES.DE



IHR STEVENS HÄNDLER