

DA VINCI

Gebrauchsanweisung

für Rennräder

Verehrte Kundin, verehrter Kunde!

Wir wünschen Ihnen gute Fahrt auf Ihrem neuen Da Vinci Rennrad. Ihr Rennrad entspricht dem Stand der Technik und hat wie alle unsere Fahrräder einen Gewährleistungsanspruch von 2 Jahren. Zu Ihrer Sicherheit weisen wir Sie noch auf folgende Details hin:

- Ihr Rennrad ist für die Teilnahme an sportlichen Wettbewerben konzipiert. Zum Befahren öffentlicher Straßen muss Ihr Rennrad mit einer Beleuchtungseinrichtung gemäß StVZO § 67 (siehe Anhang) nachgerüstet werden.
- Beachten Sie, dass die Umrüstung auf einen Triathlon-Lenker das Lenkverhalten ändert und die Bremsreaktion verlängern kann.
- Durch das Befahren von Naturstraßen bzw. durch Offroadeinlagen kann Ihr Rennrad Schäden erfahren, die nicht durch unsere Gewährleistung abgedeckt sind.
- Halten Sie sich an die Verkehrsregeln und bedenken Sie stets, dass Sie als Radfahrer zu den schwächeren Verkehrsteilnehmern gehören.
- Unsere Rennräder sind für ein maximal zulässiges Gesamtgewicht von 110 kg ausgelegt. Bei Mehrgewicht oder besonders rüder Fahrweise besteht die Gefahr von frühzeitigem Bauteilversagen.
- Lesen Sie zu Ihrer eigenen Sicherheit die in dieser Gebrauchsanweisung behandelten Anleitungen gründlich durch.
- Setzen Sie die darin vorgegebenen Arbeiten Punkt um Punkt durch, bevor Sie zur ersten Probefahrt starten.
- Führen Sie nur die Arbeiten aus, die Sie auch fachgerecht bewerkstelligen können. Bemühen Sie für alle anderen Arbeiten ausgebildete Fachleute.
- Machen Sie sich vor der ersten Probefahrt auf einer verkehrsarmen Nebenstrecke mit dem Brems- und Schaltverhalten Ihres Rennrades vertraut.
- Beachten Sie zu Ihrer Sicherheit unbedingt die auf der letzten Seite aufgeführten Hinweise zu Materialermüdung und Austausch von Verschleißteilen
- Führen Sie bitte gewissenhaft vor jeder Fahrt den in der Anleitung beschriebenen **„Sicherheits-Check vor dem Fahrtritt“** durch.
- Fahren Sie nie ohne Helm und achten Sie darauf, dass Sie immer radgerechte Bekleidung tragen.



Dieses Zeichen signalisiert mögliche Gefahr für Leib und Leben, wenn Sie die entsprechende Handlungsaufforderung nicht beachten.

Das Fahrrad fahrbereit machen

Wir liefern unsere Räder zu 98 % vormontiert im Vollkarton. Vor der ersten Ausfahrt müssen von Ihnen noch folgende Montagearbeiten durchgeführt werden:



Achtung Unfallgefahr: Lassen Sie die Arbeiten bei mangelndem handwerklichen Geschick sicherheitshalber von einem Fachmann durchführen.

Lenker/Vorbau drehen und fixieren:

- Drehen Sie zunächst den Lenker soweit im Vorbau, bis die unteren Enden des Lenkers waagrecht stehen.
- Richten Sie nun Lenker und Vorbau so aus, dass der Lenker genau quer zur Radflucht steht.
- Ziehen Sie mit einem Drehmomentschlüssel die Lenkerklemmschrauben des Vorbaus in dieser Position gleichmäßig und abwechselnd bis zu einem Anzugsmoment von 7 Nm an, **Bild 1**.
- Drehen Sie die Einstellschraube für die Steuerlager soweit an, bis Sie gerade etwas Widerstand spüren, **Bild 2**.
- Kontrollieren Sie noch einmal, ob der Lenker exakt quer (also 90 Grad) zur Radflucht steht.
- Ziehen Sie mit einem Drehmomentschlüssel die Vorbauklemmschrauben gleichmäßig und abwechselnd bis zu einem Anzugsmoment von 7 Nm an, **Bild 3**.
- Überprüfen Sie die Spielfreiheit des Steuerlagers: Ziehen Sie dazu die Vorderradbremse, ertasten Sie mit der rechten Hand den Spalt zwischen Gabelschaft und unterem Steuerlager, **Bild 4**.
- Schieben Sie nun das Rennrad kurz vor und zurück. Es darf kein Spiel zu fühlen sein. Andernfalls lösen Sie noch einmal die Vorbauklemmschrauben und wiederholen Sie die Schritte nach Bild 2 bis 4.
- Überprüfen erneut die Spielfreiheit des Steuerlagers.

Pedal einschrauben

- Fetten Sie das Gewinde der Pedale und der Gewindebohrung der Kurbel mit Kugellagerfett ein und schrauben Sie die Pedale ein.
- Schrauben Sie die Pedale nacheinander in die Pedalaugen der Kurbeln ein und ziehen Sie sie mit mindestens 35 Nm an, **Bild 5**. **Achtung:** Das linke Pedal besitzt Linksgewinde.



Gefahr: Bei zu geringem Anzugsmoment können sich die Pedale während der Fahrt lockern. Es besteht Bruch- und Sturzgefahr, da das Pedalgewinde dadurch vermehrt auf Biegung beansprucht wird.

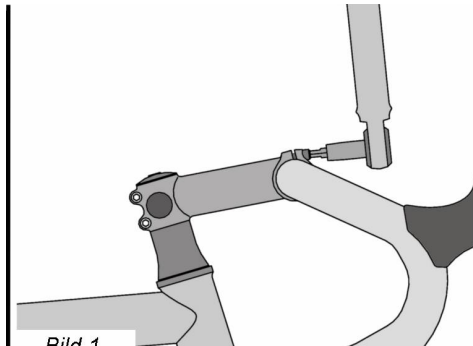


Bild 1

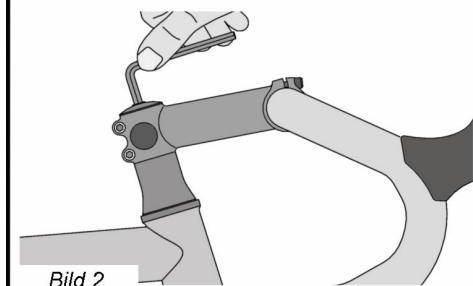


Bild 2

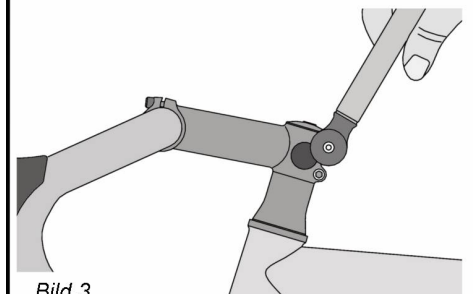


Bild 3

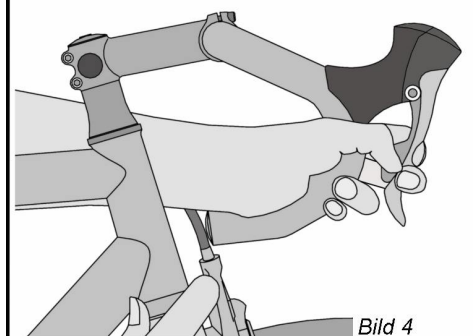


Bild 4

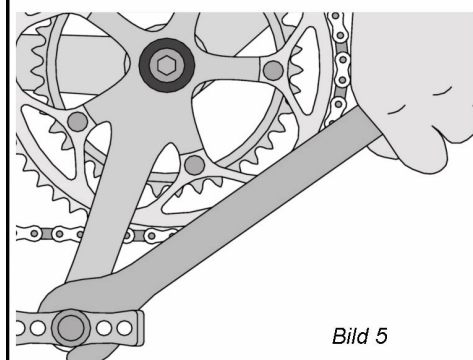


Bild 5

Sitzposition und Pedale

Um Ihr Rennrad sicher zu beherrschen und Ihre Beinkraft optimal auf die Pedale zu bringen, müssen Sie es auf Ihre Körpermaße anpassen.

Sattelhöhe: Der Sattel sollte so hoch gestellt werden, dass Sie mit der Ferse des ausgestreckten Beines gerade das Pedal berühren, **Bild 6**.

Horizontale Sattelstellung: Ein von der Sattelspitze gefällttes Lot sollte im Abstand von 1/10 der Sitzhöhe hinter der Tretlagermitte liegen, **Bild 7**.

Zur Einstellung des Sattels:

- Die Sattelhöhe wird mittels der Sattelstützenklemmung am oberen Ende des Sattelrohres eingestellt, **Bild 8**.
- Zur horizontalen Sattelstellung die Sattelklemmung lösen, den Sattel horizontal verschieben und wieder festklemmen, **Bild 9**.
- Achten Sie darauf, dass sich die Neigung des Sattels nicht verstellt. Die Satteldecke sollte waagrecht verlaufen.



Bruchgefahr der Sattelstütze: Die Sattelstütze nur so weit herausziehen, dass die Markierung am unteren Teil der Stütze noch nicht sichtbar ist.



Gefahr der Rahmenbeschädigung: Bei höherem Überstand des Sattelrohres muss sich das untere Ende der Sattelstütze mindestens 20 mm unterhalb der Unterkante Oberrohr befinden, **Bild 10** - ggf. müssen Sie eine längere Sattelstütze zukaufen.

Lenkerstellung: Mit der Lenkerhöhe bestimmen Sie, ob Sie eine bequeme Oberkörperhaltung oder mehr eine aerodynamische und effiziente Sitzhaltung einnehmen.

Zur Einstellung des Lenkers:

Die Lenkerhöhe kann um etwa 4 cm in der Höhe verstellt werden, indem der Vorbau demontiert und um 180 Grad gedreht wieder montiert wird. Weiterhin:

- Die Lenkerhöhe ist in kleinen Bereichen durch Demontage des Vorbaues und dem darauf folgendem Weglassen oder Hinzufügen von Zwischenringen möglich, **Bild 11**.
- Da hier noch genügend Klemmlänge für den Vorbau vorhanden sein bzw. der Gabelschaft gekürzt werden muss, ist diese Arbeit unbedingt von Fachleuten durchzuführen.

Pedalgewöhnung:

Höherwertige Rennräder sind mit Systempedalen ausgestattet, die nach dem Vorbild von Skibindungen funktionieren.

- Machen Sie sich vor Fahrtbeginn mit der Verriegelung dieser Pedale (**Bilder unten links und Mitte**) vertraut und üben Sie einige Male den Einstieg und das Auslösen mit Ihrem Schuh.
- Lehnen Sie sich dazu an eine Wand oder lassen sich von einem Helfer halten.
- Die Ausklinkhärte läßt sich am hinteren Ende des Pedals einstellen.

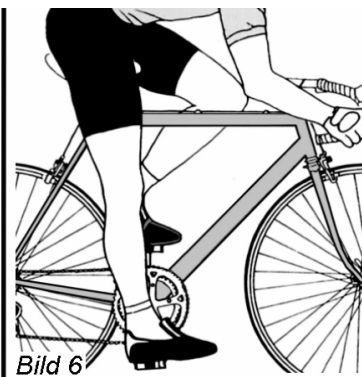
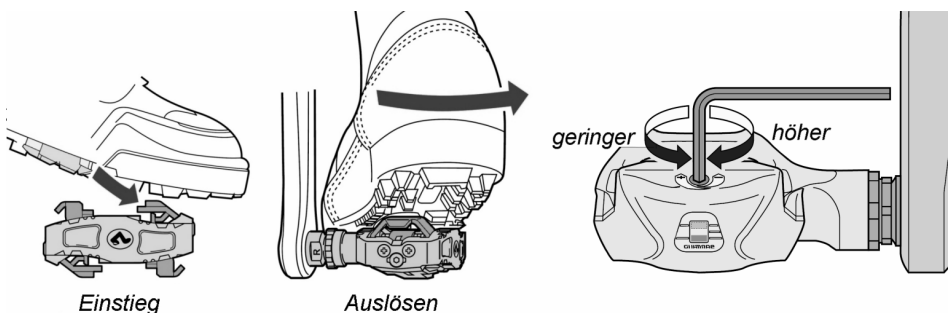


Bild 6

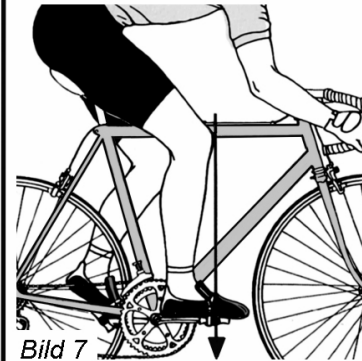


Bild 7

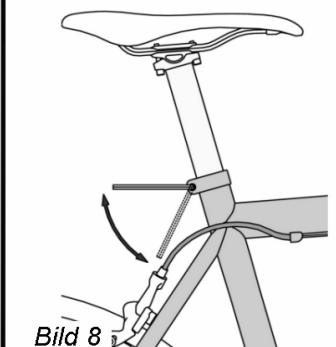


Bild 8

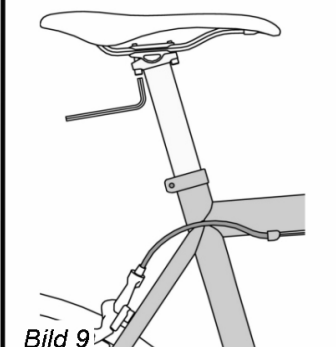


Bild 9

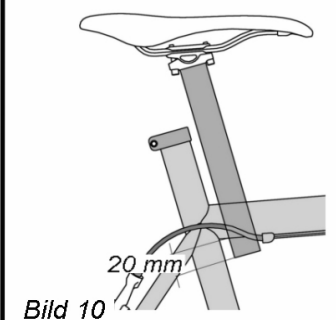


Bild 10

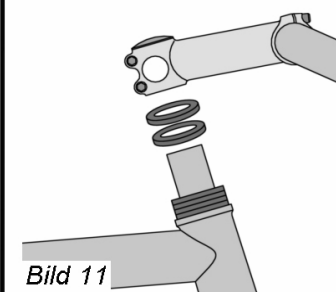


Bild 11

Schaltung und Bremse ausprobieren und überprüfen



Eine falsch bediente oder falsch eingestellte Schaltung kann im Fahrbetrieb zu Stürzen mit folgenschweren Verletzungen führen.

Überprüfen der Schaltungsfunktion des hinteren Schaltwerks

- Hängen Sie Ihr Rennrad in einen Fahrradständer oder lassen Sie von einem Helfer das Hinterrad anheben und die Kurbel drehen.
- Umfassen Sie mit der rechten Hand den rechten Bremsschaltgriff und schwenken Sie mit dem Mittelfinger den Schalthebel unter dem Bremshebel soweit nach innen, bis ein „Klick“ zu hören ist, **Bild 12**.
- Das hintere Schaltwerk wechselt nun die Kette auf das größere Ritzel.
- Drücken Sie den Hebel weiter durch, so klickt es mehrmals und die Kette überspringt zwei oder sogar drei Ritzel auf einmal.
- Erfolgen die Schaltwechsel nur unwillig, so drehen Sie die Einstellschraube am hinteren Schaltwerk (**Bild 13**) weiter heraus.
- Schaltet das Schaltwerk über das Nachbarritzel hinaus, so drehen Sie die Einstellschraube weiter hinein.
- Drücken Sie mit dem Daumen der rechten Hand auf die obere, auf der inneren Seite des Bremsschaltgriffes angebrachten Taste (**Bild 14**): Das hintere Schaltwerk wechselt nun die Kette auf das jeweils kleinere Ritzel.

Überprüfen der Schaltfunktion des vorderen Umwerfers

- Drücken Sie mit der linken Hand den Schalthebel unter dem linken Bremshebel, **Bild 15**.
- Die Kette wechselt vom kleinen auf das große Kettenblatt - bei der Dreifachkettenblatt-Version auf das größere Kettenblatt, (**Bild 16**).
- Klettert die Kette dabei zögerlich: Drehen Sie die Einstellschraube am Rahmen, **Bild 17**, etwas heraus.
- Drücken Sie nun die Schalttaste auf der Innenseite des linken Bremsschaltgriffes.
- Die Kette klettert auf das kleine Kettenblatt (bei der Dreifachkettenblatt-Version auf das kleinere Kettenblatt).
- Erfolgt der Schaltwechsel der Kette dabei zögerlich, so drehen Sie die Einstellschraube am Rahmen etwas hinein.

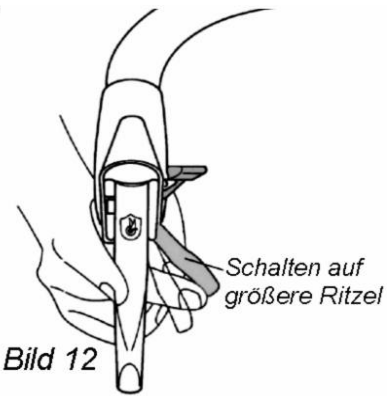


Bild 12

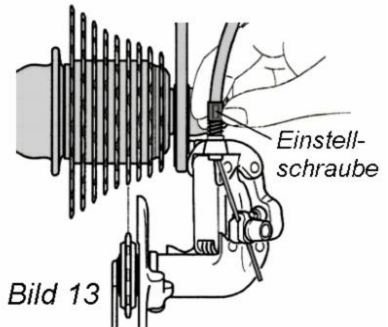


Bild 13



Bild 14



Bild 15

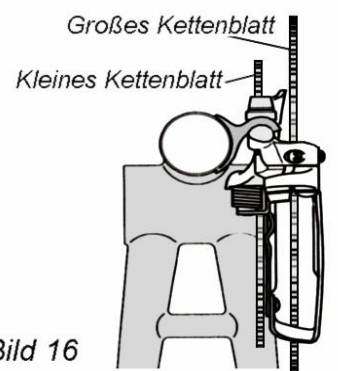


Bild 16

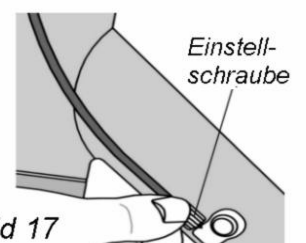


Bild 17

Überprüfen der Schaltanschläge

Der Schwenkbereich von Schaltung und Umwerfer ist begrenzt, damit die Kette nicht über die größten oder kleinsten Ritzel und Kettenblätter hinaus abspringen kann.



Achtung: Sind die Schaltanschläge nicht richtig justiert oder haben sich mit der verstellt, kann es beim Abspringen oder Verhaken der Kette zu Stürzen mit schweren gesundheitlichen Schäden kommen.

Schaltanschläge hinteres Schaltwerk:

- Schalten Sie auf das größte Ritzel, **Bild 18**, indem Sie den rechten Schalthebel mehrfach bis zum Anschlag durchdrücken.
- Klettert die Kette über das größte Ritzel hinaus in Richtung Speichen, drehen Sie die Anschlagschraube wie in **Bild 19** etwas weiter hinein.
- Kontrollieren Sie den Schaltvorgang und wiederholen Sie die Justage, bis die Kette sicher auf dem größten Ritzel bleibt.
- Klettert die Kette nicht oder nur zögerlich auf das größte Ritzel, drehen Sie die Anschlagschraube etwas weiter zurück.
- Drücken Sie nun mehrfach die Schalttaste, bis die Kette unter dem kleinsten Ritzel steht, **Bild 20**.
- Klettert die Kette über das Ritzel hinaus in Richtung Ausfallende, drehen Sie die Anschlagschraube wie in **Bild 21** etwas weiter hinein.
- Kontrollieren Sie den Schaltvorgang und wiederholen Sie die Justage, bis die Kette sicher auf dem kleinsten Ritzel bleibt.
- Klettert die Kette nur zögerlich oder gar nicht aufs kleinste Ritzel, so drehen Sie die Anschlagschraube etwas zurück.

Schaltanschläge vorderer Umwerfer

- Schalten Sie auf das größte Kettenblatt, **Bild 22**, indem Sie den linken Schalthebel bis zum Anschlag durchdrücken.
- Klettert die Kette über das große Kettenblatt hinaus in Richtung Kurbel, so drehen Sie die Anschlagschraube wie in **Bild 23** etwas weiter hinein.
- Kontrollieren Sie den Schaltvorgang und wiederholen Sie gegebenenfalls die Justage bis die Kette beim Schaltvorgang sicher auf dem großen Kettenblatt bleibt.
- Klettert die Kette nicht oder nur zögerlich aufs große Kettenblatt, so drehen Sie die Anschlagschraube etwas weiter zurück.
- Drücken Sie nun wiederholt die Schalttaste, bis die Kette auf dem kleinen Kettenblatt aufliegt.
- Klettert die Kette über das Kettenblatt hinaus in Richtung Rahmen, so drehen Sie die Anschlagschraube wie in **Bild 24** weiter hinein.
- Kontrollieren Sie den Schaltvorgang und wiederholen Sie gegebenenfalls die Justage bis die Kette bei dem Schaltvorgang sicher auf dem kleinen Kettenblatt bleibt.
- Klettert die Kette nur zögerlich oder gar nicht auf das kleine Kettenblatt, so drehen Sie die Anschlagschraube etwas zurück.

Bild 18

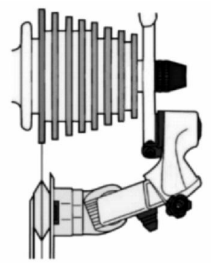


Bild 19



Bild 20

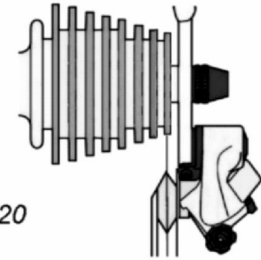


Bild 21



Bild 22



Bild 23

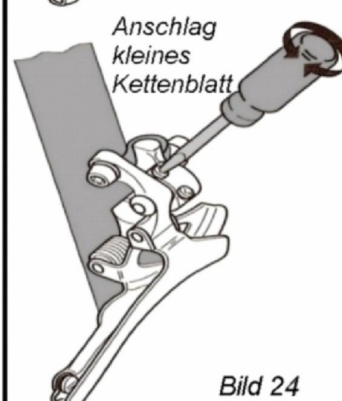
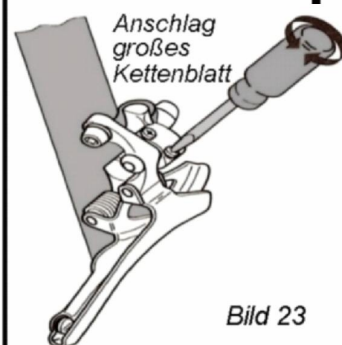


Bild 24

Bremse überprüfen und ausprobieren

Im Bereich sportlich genutzter Fahrräder hat es sich eingebürgert, dass die Vorderradbremse auf der linken Lenkerseite angeordnet ist.

Die Bremsgummis der Seitenzugbremsen sollen zur Felgenkontur ausgerichtet sein, wobei ein Abstand von 1 mm zum oberen Felgenrad vorhanden sein muss.

- Einstellungs-Korrekturen werden mit einem Innensechskantschlüssel an der Schraube zur Bremsgummi-Befestigung vorgenommen, **Bild 25**.

Der Abstand zwischen Bremsgummi und Felge sollte jeweils im Bereich von 1,5 bis 2 mm liegen, **Bild 26**.

- Die Einstellung wird an der Justierschraube am unteren Bowdenzug-Ende vorgenommen.



Sturzgefahr: Wenn Laufräder beim Bremsen blockieren, kann es zu sturzträchtigen Spurversetzungen oder gar zu Überschlägen durch Abheben des Hinterrades kommen.

Da moderne Fahrradbremsen mit deutlich höherer Bremsleistung aufwarten, machen Sie sich zunächst auf einer verkehrsarmen Nebenstraße mit Ihren Bremsen vertraut:

- Führen Sie dazu einige vorsichtige Probepremungen durch.
- Gewöhnen Sie sich beim Bremsen an, im Sattel nach hinten zu rutschen - mehr Gewicht auf dem Hinterrad vermeidet Überschläge und Hinterradblockaden.

Laufräder ausbauen

- Bremsen durch Eindrücken des Bremshebelanschlags öffnen, **Bild 27**.
- Beim Hinterrad die Kette aufs kleinste Ritzel schalten.
- Schnellspannhebel öffnen, **Bild 28**.
- Wegen der Ausfallsicherung beim Vorderrad die Mutter des Schnellspanners einige Umdrehungen aufdrehen, **Bild 29**.
- Laufrad aus dem Ausfallende ziehen.
- Beim Hinterrad hierzu das Schaltwerk nach hinten schwenken und das Ritzel aus dem Ketteneingriff befreien, **Bild 30**.

Laufräder einbauen

Der Laufradeinbau geschieht in umgekehrter Reihenfolge. Beim Schnellspanner aktivieren Sie mit dem Schnellspannhebel die Radklemmung via Exzenter. Dies geschieht folgendermaßen:

- Exzenterhebel in Flucht der Nabenachse schwenken und die Mutter auf der Gegenseite handfest andrehen, **Bild 31**.
- Exzenterhebel um 90° schwenken. Er sollte parallel zu Gabelbein oder Unterstrebe verlaufen, **Bild 32**.
- Den sicheren Sitz des Hebels überprüfen (er darf sich nicht mehr um seine Achse drehen lassen).

Sturzgefahr: Bitte die Anweisungen genau beachten. Das Lösen einer nicht sachgemäßen Laufradklemmung während der Fahrt kann folgenschwere Stürze nach sich ziehen.

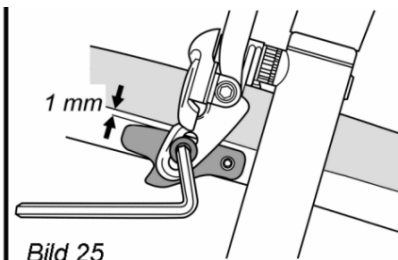


Bild 25

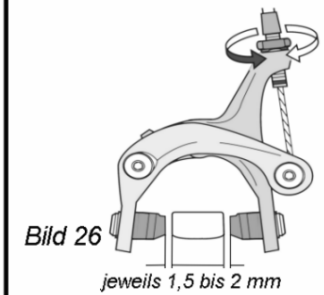


Bild 26

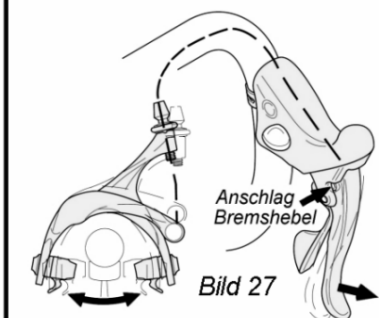


Bild 27

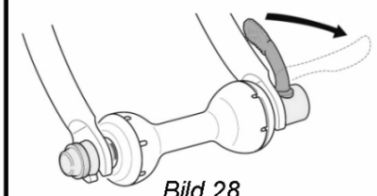


Bild 28

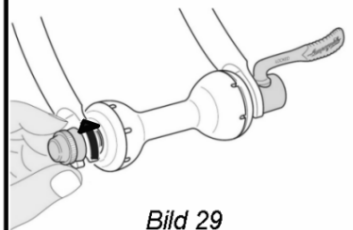


Bild 29

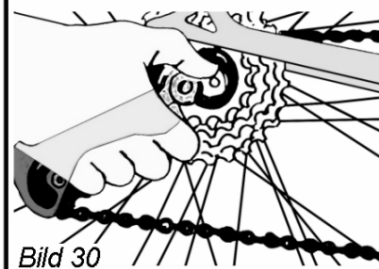


Bild 30

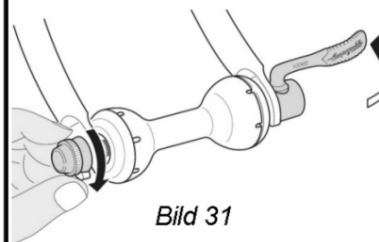


Bild 31

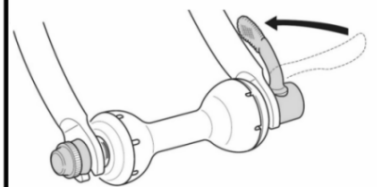


Bild 32

Sicherheits-Check vor dem Fahrtantritt



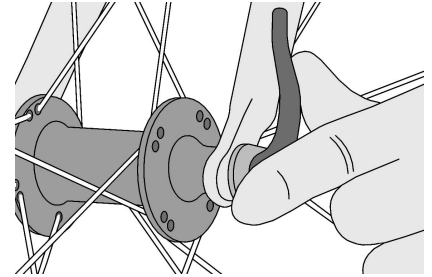
Sturz- und Unfallgefahr: Führen Sie vor jedem Fahrtantritt folgende Kontrollen durch und suchen Sie bei festgestellten Mängeln bitte umgehend den Fachhändler auf.

1. Ziehen Sie die Bremshebel durch:

- Die Bremswirkung sollte im ersten Drittel des Bremshebelweges einsetzen.
- Überprüfen Sie die Einstellung der Bremsgummis (**Bild 25 und Bild 26**).

2. Überprüfen Sie die Laufräder:

- Heben Sie das Fahrrad erst vorn, dann hinten an und versetzen Sie die Laufräder in Drehung.
- Die Laufräder dürfen max. 1 mm Seiten- oder Höhengschlag aufweisen.
- Die Felge muss mittig zwischen den Bremsgummis durchlaufen.
- Die Schnellspan-Exzenterhebel dürfen sich auch bei größerer Kraftanstrengung nicht verdrehen lassen, **Bild rechts**.
- Die Felge muss für ausreichende Bremsleistung von Schmutz und Öl befreit sein.



3. Überprüfen Sie die Reifen:

- Der übliche Reifendruck von Rennrädern liegt bei 7 bis 8 bar. Der auf den Reifenflanken aufgedruckte Wert darf nicht überschritten werden.
- Liegt der Reifendruck mehr als 1/3 unter dem angegebenen Höchstdruck, kann sich der Reifen beim Bremsvorgang auf der Felge verschieben - es kann zum Ventilabriss kommen.
- Bei zu geringem Reifendruck fährt sich das Fahrrad schwammig – Reifendefekte nehmen zu.
- Überprüfen Sie den festen Sitz der Ventile und untersuchen Sie den Reifen auf Schäden und Profilabnutzung.

4. Überprüfen Sie Ihr Rad auf lose Bauteile und Lagerspiel:

- Heben Sie das Fahrrad einige Zentimeter an und lassen Sie es dann fallen: Klappergeräusche sind ein Indiz für lose Bauteile.
- Prüfen Sie alle Schraubenbefestigungen auf festen Sitz und ziehen sie ggf. nach, damit die Funktion von Komponenten und Bauteilen gewährleistet bleibt.
- Rührt das Geräusch von den Lagerungen in Steuersatz, Tretlagerung, Naben oder den Pedalen her, bitte den Fachhändler aufsuchen.

5. Überprüfen Sie Lenker, Vorbau und Sattelstütze

- Überprüfen Sie diese hochbelasteten Bauteile auf tiefere Kratzer und Korrosionserscheinungen.

Zeitplan für Wartungs- und Kontrollarbeiten

ZEITPLAN	BREMSE	SCHALTUNG	KETTE	REIFEN	LAUFRÄDER	LAGERUNGEN
Monatlich	Bremsprobe/ Leichtgang/ Verschleiß	Reinigen/ölen, prüfen/justieren Züge fetten	Verschleiß prüfen, säubern/ölen	Reifendruck/ Seitenflanke/ Profilabnutzung	Rundlauf/Speichen- Spannung Abnutzung Bremsflanke Beulen/Speichen- lockern	Naben/ Pedale/ Tretlager/Steuersatz: Kontrolle Lagerspiel
Halb- jährlich oder nach 10 000 km	Züge wechseln ggf. Bremsgummis austauschen	Züge und Schaltungs- rädchen fetten, ggf. wechseln	Verschleiß prüfen, ölen/fetten ggf. wechseln	Reifendruck/ Seitenflanke/ Profilabnutzung ggf. wechseln	Rundlauf/Speichen- Spannung Abnutzung Bremsflanke Beulen/Speichen- lockern ggf. Felge wechseln	Naben/ Pedale/ Tretlager/Steuersatz Kontrolle Lagerspiel ggf. austauschen



Die aufgeführten Arbeiten beinhalten den Ersatz von Verschleißteilen, sie erfordern weiterhin Erfahrung und Spezialwerkzeug und sollten aus Sicherheitsgründen nur von Fachleuten vorgenommen werden.

Anhang

Auszug aus der Straßenverkehrszulassungsordnung (StVZO)

§ 64 a: Fahrräder müssen mit einer helltönenden Glocke ausgerüstet sein. Andere Einrichtungen für Schallzeichen dürfen nicht angebracht sein.

§ 65: Fahrräder müssen zwei voneinander unabhängige Bremsen besitzen.

§ 67: Alle am Fahrrad verbauten Beleuchtungs-Bauteile müssen ein amtliches Prüfzeichen besitzen (Schlangenlinie; Buchstabe K; fünfstellige Zahl).

- Scheinwerfer und Rücklicht müssen gleichzeitig leuchten und von einer gemeinsamen Lichtmaschine (Dynamo) mit der Nennleistung von 3 Watt und der Nennspannung von 6 Volt gespeist werden.
- Zusätzlich darf eine Batterie (Nennspannung 6 Volt) verwendet werden/beide Betriebsarten dürfen sich nicht beeinflussen.
- Der Scheinwerfer muss fest eingestellt sein, seine Lichtkegelmitte darf max. 10 m vor dem Fahrrad auf die Fahrbahn treffen.
- Das Rücklicht muss mindestens 25 und darf höchstens 60 cm über der Fahrbahn angeordnet sein.
- Zusätzlich sind folgende Reflektoren vorgeschrieben:
 - Vorn ein großer weißer Reflektor
 - Hinten ein großer roter mit einem „Z“, markierter Reflektor
 - Je zwei gelbe Reflektoren pro Pedal
 - Je zwei gelbe Speichenreflektoren oder Reifen mit weiß strahlenden Leuchtstreifen

Abweichungen für Rennräder, deren Gewicht nicht mehr als 11 kg beträgt:

- Für den Betrieb von Scheinwerfern und Schlussleuchten können anstelle der Lichtmaschine eine oder mehrere Batterien mitgeführt werden.
- Der Scheinwerfer und die vorgeschriebenen Schlussleuchten brauchen nicht fest am Fahrrad angebracht zu sein; sie sind jedoch mitzuführen.

Materialermüdung



Bauteile, die ständig hohen Belastungen ausgesetzt sind, können zum Teil ohne Vorwarnung brechen, zu Stürzen und damit zu Verletzungen führen und sollten daher Turnusmäßig ausgewechselt werden

Speichen:

- Speichen am Hinterrad nach 5.000 km
- Speichen am Vorderrad nach 10.000 km
- Speichen am Vorderrad mit Scheibenbremse nach 5.000 km.

Sattelstützen:

- Werden Sattelstützen über 25 cm aus dem Fahrradrahmen herausgezogen, so sind sie alle 2 Jahre auszutauschen.
- Sollten sich innerhalb dieser Betriebszeit an Aluminium-Sattelstützen Spuren von Korrosion, so hat ein sofortiger Austausch zu erfolgen.

Lenker:

- Rennlenker aus Aluminium sollten alle zwei Jahre ausgewechselt werden.
- Sollten sich im Einspannbereich des Vorbau Korrosionsspuren zeigen sind alle Aluminium-Lenker sofort auszutauschen.



Auswechseln von Bauteilen nach Stürzen

- Die im mittel- und hochpreisigen Rennradbereich verwendet ausgehärteten Aluminium-Sorten zeichnen sich durch eine gewisse Sprödigkeit aus.
- Verformungen sowie Belastungen im Bereich kurz vor der Verformung mindern die Dauerhaltbarkeit dieser Bauteile, wenn sie weiterhin ständig wiederkehrenden Belastungen ausgesetzt sind.
- Dies ist bei Lenker, Vorbau und Felgen durch die Antriebskräfte des Radlers sowie durch Fahrbahnebenheiten der Fall.