

Sicherheitshinweise

1. Prüfen Sie vor jeder Fahrt, ob der Reifendruck stimmt, ob die Bremsen zupacken, ob noch alles fest ist.
2. Vor Fahrtantritt alle Schnellspanner überprüfen.
3. Nicht mit wackelnden Kurbeln, Pedalen, Lenkern oder Vorder- bzw. Hinterrädern weiterfahren.
4. Fahren Sie bitte mit engen Beinkleidern, die sich nicht im Kettentrieb verfangen können.
5. Nur in fahrtüchtigem Zustand des Fahrers und des Fahrzeugs fahren.
6. Nicht mit dem Rad springen.
7. Verbogene Teile wie Gabel, Lenker, Vorbau und Rahmen sofort auswechseln. Sturzgefahr!
8. Wartungsarbeiten und Reparaturen nur von fachkundigen Personen durchführen lassen.
9. Keine sicherheitsrelevanten Umbauten ohne Genehmigung des Werks.
10. Ein Fahrradhelm erhöht Ihre Sicherheit.

Diebstahlsicherung

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

Vor jeder Fahrt

Vor Fahrtantritt muß das Rad auf Verkehrssicherheit überprüft werden.

Damit Sie immer ein ungetrübtes Fahrvergnügen haben, prüfen Sie bitte vor jeder Fahrt die nachstehenden Punkte:

- sind Lenker und Vorbau fest
- funktionieren beide Bremsen und sind die hydraulischen Leitungen in Ordnung
- prüfen Sie, welcher Hebel die Vorderradbremse betätigt
- leuchten Vorder- und Rücklicht
- ist die Schaltung eingestellt
- sind beide Räder bzw. Schnellspanner fest
- ist der Sattelschnellspanner fest
- sind die Schwingenlager spielfrei
- wurden die Pflege-Punkte beachtet: Sicherheit erfordert Pflege und Wartung

Der Fahrer ist für die Verkehrssicherheit selbst verantwortlich.

Er muß, falls erforderlich, Schrauben, Muttern und lose Teile selbst nachziehen.

Werkzeug

Dem Lufthansa-Mountainbike haben wir folgendes Werkzeug beigelegt:

- Inbusschlüssel in 4, 5 und 6 mm
- Kreuzschlitzschraubendreher
- Ventiladapter Rennventil auf Autoventil

Inhalt

Kurzübersicht

Sicherheitshinweise	2
Abbildung "Lufthansa-MTB"	4
Beschreibung "Lufthansa-MTB"	5

Betriebsanleitung

Inbetriebnahme – die erste Fahrt	6
Benutzung als Geländerad	7
Die gesetzlichen Bestimmungen: StVO und StVZO	8-9
Die Lichtanlage	9
Die Kunst des Schaltens	10-13

Fahrrad-Sicherheitspunkte

Die Reifen	13-14
– Reifendruck	13 14
– Profil	14
– Ozon	14
Die Schnellspann-Achse	15
Vorbau und Lenker	17
Die Kunst des Bremsens	18
Die hydraulische Bremse	18
– Bremsweg	19
– Scheibenbremse	19
– Neue Bremsbeläge	19

Fahrrad in fahrbereiten Zustand versetzen	20-21
Stoßdämpfer lösen	22
Das Zusammenfallen	23
Sattel und Sattelstütze	24
Federung Lufthansa-MTB	25-26

Rund ums Rad

Fahrradpflege	27
Kettenpflege	27
Lagerung und Transport	28
Wartung und Reparatur	29-31

Erweiterte Garantiebedingungen	32
Erstinspektion	32
Fahrrad-Serviceplan	33
Garantie	34

Fahrgestellnummer

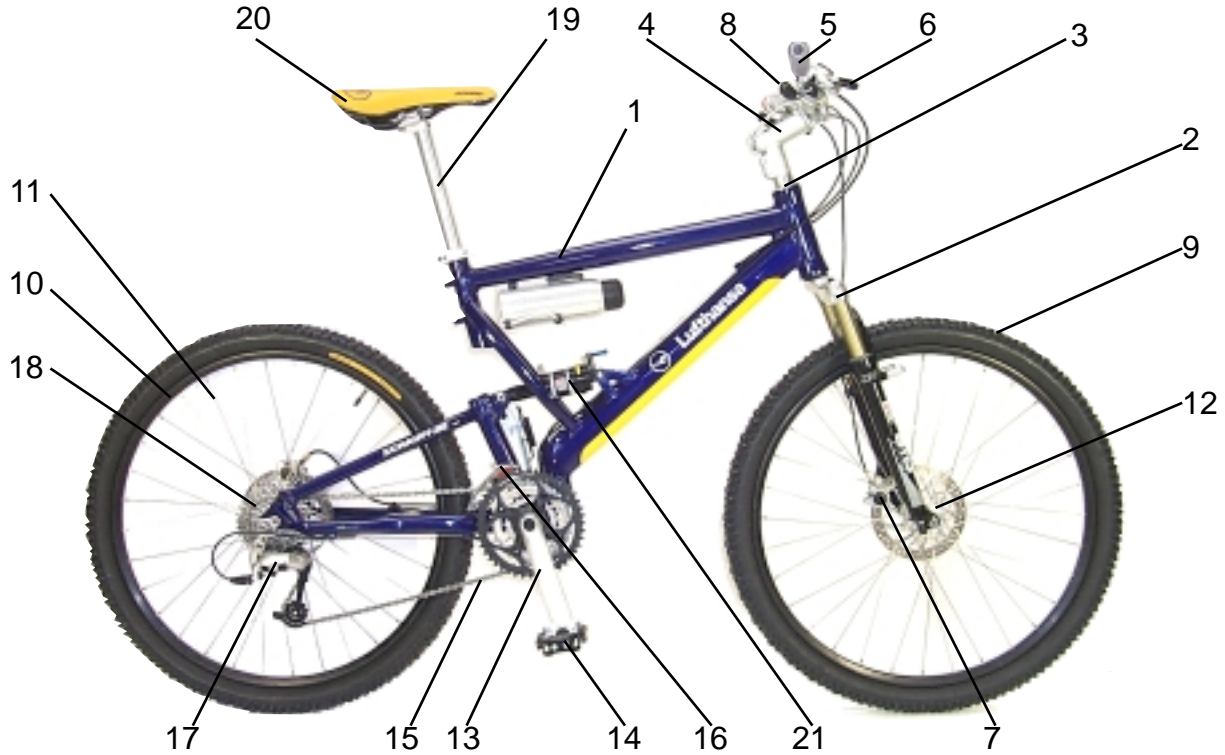
Die Fahrgestellnummer befindet sich bei dem Lufthansa-MTB unter dem Tretlagergehäuse der Hinterbauschwingen eingepreßt. Sie ist auch im Fahrradbrief eingedruckt. Sie ist einem Garantie- oder Kulanzantrag beizufügen. Defekte an Komponenten müssen so ausreichend beschrieben sein, daß Rückfragen nicht erforderlich sind. Benutzen Sie dazu unsere Service-Karten, die Ihr Fachhändler bereithält.

Zulässige Belastung

Die zulässige Belastung entnehmen Sie bitte Ihrem Fahrradbrief®.

Lufthansa MTB 2001

1 Rahmen	4 Vorbau	7 Bremsen	10 Felge	13 Tretlager	16 Umwerfer	19 Sattelstütze
2 Federgabel	5 Lenker	8 Schaltthebel	11 Speichen	14 Pedal	17 Schaltwerk	20 Sattel
3 Steuersatz	6 Bremshebel	9 Reifen	12 Nabe	15 Kette	18 Kassette	21 Stoßdämpfer



4

SCHAUFF®

Beschreibung Lufthansa Mountainbike 2001

Das Lufthansa-Mountainbike wurde zur Verwendung abseits vom Straßenverkehr entwickelt.

Es gibt verschiedene Arten von Mountainbikes für verschiedene Einsatzgebiete. Die Unterschiede liegen in verschiedenen langen Federwegen, in stark unterschiedlichen Gewichten und in der Ausstattung der Fahrräder. Das Lufthansa-Mountainbike ist ein sogenanntes Cross-Country (CC) Mountainbike. Es ist nicht für Downhill-Einsätze geeignet.

Das Fahrwerk besitzt eine neutrale Geometrie und ermöglicht mit einer "gesunden" Sitzhaltung ein entspanntes Fahren durch die Natur.

Durch den Faltschlauch am Rahmen, am Lenker und den beiden Pedalen wird ein einfacher Transport im Flugzeug ermöglicht. Es ist kein

Werkzeug zur Zerlegung des Fahrrades notwendig. Alle Trennstellen sind mittels Excenter-Schnellspannern einfach von Hand zu lösen.

Ebenso läßt sich Ihr Lufthansa-Mountainbike problemlos in sekunden-schnelle auf ein Packmaß reduzieren, welches einen Transport in nahezu allen Automobilen ermöglicht.

Die Shimano XT-Gruppe weist eine 27-Gang-Schaltung und eine neue Art von Tretlagerkurbeln und Innenlager auf. Das Innenlager hat nun gegenüber günstigeren Mountainbikes eine Vielzahn-Achse und die Kurbeln sind aus zwei einzelnen Bauteilen zu einer Hohlkurbel zusammengeschnitten. Das Ergebnis ist eine sehr direkte Kraftübersetzung.

Die ölhdraulische Scheibenbremsanlage ist eine wettkampferprobte Bremsanlage. Die Bremswerte sind als "sehr hoch" einzustufen. Bitte tasten Sie sich langsam an die geballte "Bremspower" heran. Mißachtung kann einen Überschlag zur Folge haben.

Die richtige Rahmenhöhe und Sitzposition

Ihr Lufthansa Mountainbike ist mit einem der besten auf dem Markt befindlichen Fahrwerke ausgerüstet. Federgabel als auch das Zentralfederbein sind luftgedämpft und individuell auf ihren Fahrstil und Ihr Körpergewicht einzustellen. Aus diesem Grund wird eine Spezialpumpe mit dem Fahrrad ausgeliefert.

Die Federwege sind vorne und hinten > 80 mm.

Aufgrund der Federwege ist es aber aus Konstruktionsgründen unabdingbar, daß das Tretlager nun mehr Bodenfreiheit bekommt als ein ungefedertes Tourenfahrrad. Andernfalls würden Sie beim Durchfahren einer Bodenwelle mit den Tretlagerkurbeln aufsetzen und ein Sturz wäre die Folge. Somit sitzen Sie auf einem vollgefederten Mountainbike immer "höher" als auf einem Tourenrad.

Auf dem Boden werden Sie sich bestenfalls noch mit einem Fuß abstützen können.

tiefgelegtes Oberrohr für mehr Beinfreiheit beim Notabstieg



Tretlager 40 - 50 mm höher als üblich
zwecks besserer Bodenfreiheit

bergab großer Nachlauf.
Für Wendigkeit geringerer
Nachlauf.

Mountain-Bike

5

SCHAUFF®

Inbetriebnahme – Die erste Fahrt

Inbetriebnahme

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

Es ist nun mit 27 Gängen, Luftfederung, ölhydraulischen Scheibenbremsanlagen, Schnellverschlüssen an den Laufrädern, am Sattel, am Stoßdämpfer und an dem Lenker ausgerüstet.

Und deshalb benötigen Sie alle Informationen, die in diesem Heft und den beigefügten Bedienungsanleitungen der Teile-Hersteller stehen, damit Sie das Radfahren voller Freude und mit Begeisterung und Verständnis genießen können.

Dieses Fahrrad ist ab Fabrik bereits fertigmontiert und probefahren worden. Wie Sie nun den fahrfertigen Zustand herstellen können, erklären wir Ihnen nachfolgend.

Nach der Konversion in den fahrbereiten Zustand überprüfen Sie bitte bei einer Proberunde alle Funktionen aus: Bremsen, Schaltung.

Bitte prüfen Sie vorher, ob alles fest ist: Lenker, Sattel, Schnellspanner.

Die erste Fahrt

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

Haben Sie noch keine Erfahrung mit einem Fahrrad, dann machen Sie sich bitte durch einige Probefahrten langsam mit dem Rad vertraut, bevor Sie "wild drauflosbrettern". Bei Bergabfahrten sollten Sie Ihren Körperschwerpunkt so weit nach hinten schieben, daß Sie nicht über den Lenker

gehen. Gegebenenfalls schieben Sie das Gesäß hinter den Sattel zurück. Denken Sie auch daran, Bodenwellen und Unebenheiten so langsam zu durchfahren, bis Sie Ihr Rad total beherrschen.

VORSICHT bei sandigen Kurven: wenn hier gebremst wird, rutscht Ihnen das Vorderrad schnell mal seitlich weg. Schützen Sie sich mit Ihrer Fahrweise vor einem Sturz.

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

Kette nach ca. 20 km erstmals schmieren.

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

Federsattelstützen müssen nach 2 Betriebsstunden nachjustiert werden. Halten Sie darüber hinaus zu Ihrer eigenen Sicherheit die Wartungsintervalle (mindestens 1-mal jährlich bzw. alle 1500 km) ein, die übrigens Grundlage für Garantieansprüche sind.

Alle Schrauben und Muttern müssen nach Inbetriebnahme nachgezogen werden. Nicht weiterfahren mit Kurbeln, Pedalen, Lenkern, Vorder- bzw. Hinterrädern, die sich gelöst haben und wackeln!

Aluminiumteile auf Stahlachsen setzen sich (vergleichbar mit dem Nachziehen einer Alu-Felge beim Auto), daher bei Aluminiumteilen wie Tretlagerkurbeln, Lenkervorbauten, Speichen und Pedalen in Alukurbeln nachziehen!

SICHERHEIT *

Benutzung als Geländerad

MTB

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

Sitzposition

Setzen Sie sich möglichst nicht zu hoch in den Sattel, damit Sie rasch mit den Fußspitzen am Boden sind, wenn einmal wirklich "nichts mehr geht". Das Geländerad ist kein Rennrad!

Wollen Sie voller Tatendrang einmal abseits von Wegen mit fahrbarem Gefälle eine Böschung hinunterfahren, schieben Sie Ihr Gesäß hinter den Sattel. Legen Sie sich gegebenenfalls mit dem Bauch auf den Sattel, jedenfalls muß Ihr Körperschwerpunkt ganz weit nach hinten.

Schalten

Geht es bergauf oder wollen Sie Schlammpassagen durchqueren, vorher in einen kleinen Gang herunterschalten und ruhig durchtreten.

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

Wasserfahrten

Fahrten durch Bäche bringen in jedem Fall Feuchtigkeit in Kugellager, Schaltung, Naben, Tret- und Schwingenlager, auch wenn diese als "wasserdicht" gelten. Deshalb müssen nach einer solchen Passage die Lager geöffnet, getrocknet und mit wasserabweisendem Fett neu eingesetzt

werden. Bitte führen Sie diese Tätigkeiten nicht selbst aus, sondern bringen Sie das Fahrrad zu Ihrem Fachhändler.

Für Ketten empfiehlt sich Fahrrad-Kettenöl oder -Fließfett.

Springen

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

Wenn Sie trotzdem, gezwungenermaßen, Ihr Tempo nicht mehr rechtzeitig drosseln konnten und zum Sprung ansetzen müssen, bringen Sie Ihr Gewicht etwas nach hinten. "Landen" Sie auf dem Hinterrad und dann sacht auf dem Vorderrad. Lassen Sie Ihr Körpergewicht dabei nicht nach vorn auf das Vorderrad fallen, entlasten Sie die Gabel und den Lenker so gut es geht.

Bedenken Sie: eine überlastete und nach vorn verbogene Gabel begründet keinen Garantieanspruch.

Pedale

Linke Pedale haben Linksgewinde, rechte Rechtsgewinde. Die Pedale sind entsprechend mit "L" bzw. "R" markiert.

Setzen Sie die Füße so mit dem Fußballen auf die Pedale, daß sie nicht zu weit vorne sind, Sie könnten sonst mit den Zehen am Vorderrad hängen bleiben.

Das Fahren mit Fußhaken und Klickpedalen ist gefährlich. Es bedarf ganz besonderer Erfahrung und viel Training, um in einer Gefahrensituation rechtzeitig "aus dem Pedal" zu kommen.

Die gesetzlichen Bestimmungen: StVO und StVZO

Straßenverkehrs-Ordnung

Für den öffentlichen Straßenverkehr gilt die StVO. Für Radfahrer gelten zusätzlich folgende Punkte:

- verhalten Sie sich rücksichtsvoll gegenüber Kindern, Hilfsbedürftigen und älteren Menschen. Vermindern Sie Ihre Geschwindigkeit und seien Sie stets bremsbereit
- kündigen Sie Richtungsänderung durch Handzeichen an, steigen Sie nötigenfalls beim Überqueren von Straßenkreuzungen ab, wenn es die Verkehrslage erfordert
- befahren Sie keine Fußgängerwege
- fahren Sie auf Straßen nicht nebeneinander
- benutzen Sie Fahrradwege oder markierte Seitenstreifen in der vorgeschriebenen Richtung, sofern vorhanden
- Personen über 16 Jahre dürfen Kinder unter 7 Jahre mitnehmen, sofern besondere Kindersitze vorhanden sind. Die Füße des Kindes müssen dabei so geschützt sein, daß sie nicht in die Speichen geraten können
- hängen Sie sich nicht an andere Fahrzeuge an
- fahren Sie nicht freihändig
- die Füße dürfen Sie nur dann von den Pedalen nehmen, wenn der Straßenzustand es erfordert
- benutzen Sie mit Ihrem Rad nur Fahrwege, fahren Sie nicht abseits von Waldwegen oder auf Wiesen.

Bedenken Sie: auch auf Waldwegen gilt das Straßenverkehrsrecht.

Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung

Mit einem MTB oder Rennrad, das nicht den Bauvorschriften der StVZO entspricht, dürfen offiziell keine öffentlichen Wege und Straßen befahren werden, auch keine Waldwege, sondern nur abgesperrtes und eigens dafür ausgewiesenes Gelände.

Es ist trotzdem in Deutschland und allen Nachbarländern üblich, daß MTB's oder Rennräder ohne Licht, Klingel usw. gefahren werden. Es wird stillschweigend geduldet. Verschulden Sie aber einen Unfall, kann Ihnen zur Last gelegt werden, daß das Rad nicht für den öffentlichen Straßenverkehr zugelassen ist.

Ein MTB oder Rennrad muß also entsprechend nachgerüstet werden, soll es am Straßenverkehr teilnehmen.

Für Ausrüstung und Betrieb von Fahrrädern für den Straßenverkehr gelten die Regeln der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung – StVZO:

- Fahrräder müssen mindestens mit einer hell tönenden Glocke ausgerüstet sein. Radlaufglocken sind nicht zulässig
- Fahrräder müssen zwei voneinander unabhängige Bremsen haben
- Fahrräder müssen vorne mit einem nach vorn wirkenden Scheinwerfer für weißes Licht und einem weißen Frontstrahler ausgerüstet sein
- Fahrräder müssen an der Rückseite mit einer Schlußleuchte für rotes Licht und mit einem roten Rückstrahler ausgerüstet sein
- Fahrradpedale müssen mit nach vorn und hinten wirkenden gelben Rückstrahlern versehen sein
- in den Speichen des Vorder- und Hinterrades müssen je

StVO und StVZO

zwei, mit deutschen Prüfzeichen versehene, gelbe reflektierende Seitenstrahler angebracht sein. Stattdessen sind vorne und hinten Reifen mit reflektierenden Seitenstreifen zulässig

- das Tretlager muß mit einem Kettenschutz oder einem Kettenschuttring versehen sein.

Für Ihre Sicherheit

- wenn auch nicht vorgeschrieben: tragen Sie bitte immer einen Fahrradhelm, gekennzeichnet mit dem CE-Kennzeichen, welcher nach der DIN EN 1078 hergestellt wurde.
- tragen Sie keine Kopfhörer beim Radfahren
- fahren Sie bei Dunkelheit nur mit zulässiger Beleuchtung und vorteilhaft auch mit reflektierender Kleidung

Faltpedalen

Für Ihre Sicherheit haben wir Sicherheitsklapp-Pedalen an dem Lufthansa-MTB eingesetzt.

Ein ungewolltes Einklappen ist durch eine federgebundene Verriegelung nicht möglich.

Die an den Pedalen angebrachten Reflektoren sind gem. Richtlinie geprüft. Die Zulassungsnummer (K-Nummer) ist K218.

SICHERHEIT *

Die Lichtanlage

Fahrräder, die im öffentlichen Straßenverkehr benutzt werden, benötigen zu jeder Zeit eine voll funktionierende elektrische Lichtanlage mit Prüfzeichen.

Aus diesem Grund haben wir Ihnen eine der hochwertigsten Akkumulator-betriebenen Lichtanlagen der Firma Busch & Müller beigelegt. (Die erforderlichen Akkumulatoren vom Typ AA sind nicht beigelegt)



Überprüfen Sie bitte vor jeder Fahrt, wie bei Ihrem Auto, ob Ihre Lichtanlage betriebsbereit ist. Bitte nehmen Sie bei längeren Ausfahrten Ersatz-Akkumulatoren oder Batterien mit.

Licht einstellen

Die Lampe ist so einzustellen, daß der Lichtkegel 8 bis 10 m vor dem Rad die Fahrbahn ausleuchtet.

Alle Reflektoren und Rückstrahler müssen senkrecht zur Fahrbahn stehen.

Die Kunst des Schaltens

Beachten Sie bitte die Anweisungen des Schaltungsherstellers. Sie wurden diesem Wartungsheft beigelegt.

Ihr Rad ist mit einer Kettenschaltung ausgestattet. Diese Schaltung stellt Ihnen am vorderen Kettenblatt 3 und am hinteren Kettenblatt (Ritzel) 9 Zahnkränze zur Verfügung. Der Schalthebel für die vordere Schaltung ist links und für die hintere Schaltung rechts.

Die ersten Schritte

Sollten Sie mit der Bedienung einer Kettenschaltung nicht vertraut sein, erlernen Sie die Handhabung der Schaltung zunächst auf ebener Straße nach folgendem Rezept:

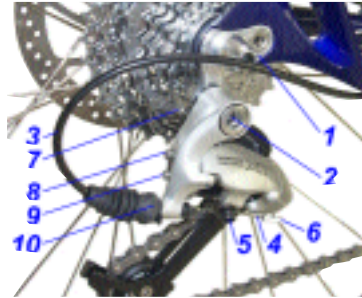
Überprüfen Sie, ob die Kette auf dem vorderen und dem hinteren Gang richtig aufliegt und nicht zwischen den Kettenrädern hängt.

Steigen Sie nun auf Ihr Rad und drehen Sie die ersten Runden, zunächst ohne zu schalten. Nun schalten Sie mit dem rechten Fingerschalter die Kette hinten in einen anderen Gang. Nehmen Sie gleichzeitig die Pedalkraft während des Umschaltens etwas zurück. Achten Sie darauf, daß keine "Zwischenstellung" gefahren wird, Sie hören das am Geräusch. Schalten Sie nun einige Male mit der rechten Hand einen Gang hoch (Daumenschalter drücken) und wieder herunter (zeigefingerschalter ziehen). Schalten Sie abschließend hinten wieder in einen mittleren Gang. Nun können Sie den vorderen Teil der Schaltung erproben. Ihre Kette liegt hinten noch auf einem mittleren Zahnkranz. Mit der linken Hand schalten Sie mit dem Daumenschalter in einen benachbarten schwereren Gang. Mit dem linken Zeigefinger ziehend in einen leichteren (Berg-) Gang. Vorsicht hierbei, beim kleineren Gang treten Sie plötzlich sehr leicht und beim größeren sehr schwer. Nehmen Sie auch hier beim Schalten die Pedalkraft etwas zurück. Probieren Sie auch hier einige Male den Gangwechsel, bis Sie Ihre Schaltung "im Griff" haben.

Geschaltet wird während leichtem Vorwärtstreten. Keinesfalls beim Rückwärtstreten schalten.

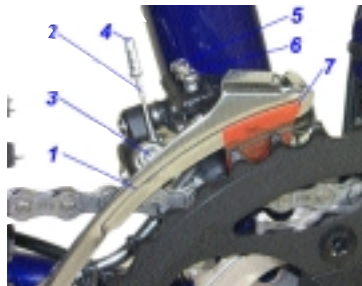
Schaltwerk hinten und vorderer Umwerfer

Nachfolgend erklären wir Ihnen die Bauteile des hinteren Schaltwerkes und des vorderen Umwerfers.



Hinteres Schaltwerk:

1. Auswechselbares Schaltauge
2. Schaltwerk-Befestigungsschraube
3. Schalt-Aussenhülle
4. Schaltseil
5. Befestigungsschraube f. Schaltseil
6. Endkappe gegen Seil-Spliss
7. Kette und hinteres Ritzelpaket
8. Stellschraube für kleines Ritzel
9. Stellschraube für oberes Ritzel
10. Stellschraube für Aussenhülle / Seilspannung



Vorderes Schaltwerk (Umwerfer):

1. Umwerfer
2. Schaltseil
3. Befestigungsschraube f. Schaltseil
4. Endkappe gegen Seil-Spliss
5. Stellschraube für die Einstellung "kleines Kettenblatt"
6. Stellschraube für die Einstellung "großes Kettenblatt"
7. Höhen-Positionierhilfe für die Erstmontage

Die Kunst des Schaltens

Schalten am Berg oder im Gelände

Fahren Sie später mal mit Ihrem Rad in die Berge oder ins Gelände, schalten Sie vor einer Steigung oder vor einer Schlammassage frühzeitig zurück.

Belasten Sie die Schaltung und die Kette nicht unnötig, indem unter Vollast ein Gangwechsel eingeleitet wird.

Regeln Sie Ihre Fahrweise mit den hinteren Gängen. Mit den vorderen Gängen wählen Sie:

kleiner Zahnkranz:

bergauf, leichtes Treten und geringe Geschwindigkeit

mittlerer Zahnkranz:

Ebene, normales Treten und normale Geschwindigkeit

großer Zahnkranz:

bergab, schweres Treten und hohe Geschwindigkeit

Wählen Sie die Gänge sinnvoll, berücksichtigen Sie bitte, daß das Übersetzungsverhältnis Ihrer 27 Gänge nicht wie bei einem Auto oder bei einer Nabenschaltung hintereinanderliegt. Manche Gangpaarungen der vorderen und der hinteren Schaltung sind gleich oder zumindest ohne wesentlichen Unterschied.

Mit diesem Wissen sollten Sie die extremen Schaltpositionen

vorne: großer Kranz – hinten: großer Kranz

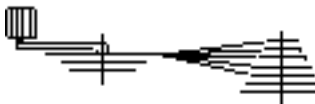
vorne: kleiner Kranz – hinten: kleiner Kranz

vermeiden, dieses Gangverhältnis erreichen Sie auch anders.

Neben den Zahnradern leidet besonders die schmale 27-Gang Kette unter solchen Extrempositionen und verschleißt wesentlich früher als gewöhnlich.

Die in der nachfolgenden Grafik aufgeführten Schaltkombinationen verlängern die Lebensdauer der 9-fach Kette enorm.

Kette außen fahren



bergab/ebenes Gelände

Kette innen fahren



bergauf/hügeliges Gelände

Ausbau Hinterrad

Bevor das Hinterrad ausgebaut wird, schaltet man die Kette hinten auf den kleinsten Zahnkranz. So läßt sich das Hinterrad wieder am leichtesten montieren.

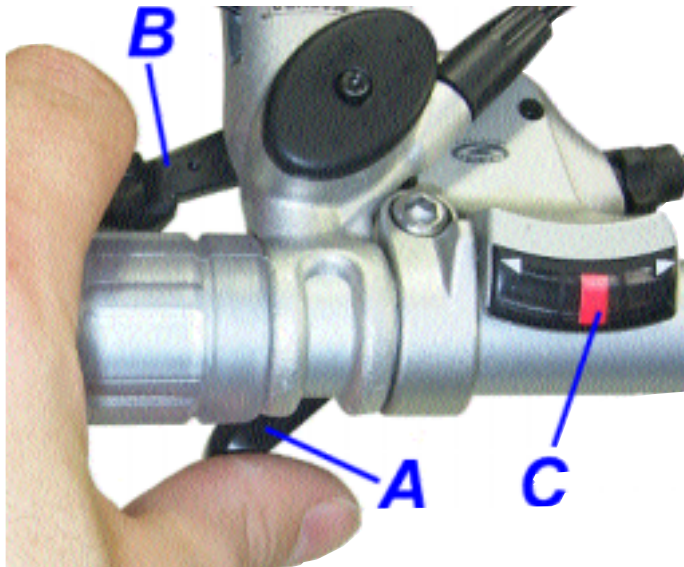
Auch beim Einbau legt man die Kette dann wieder auf den kleinsten Zahnkranz.

Bitte beachten Sie auch das ordnungsgemäße Einfädeln des Hinterrades in den Bremssattel der Scheibenbremse.

Bei ausgebauten Laufrädern NIEMALS die Scheibenbremsen betätigen!

Die Bremskolben könnten zu weit ausfahren und verkanten.

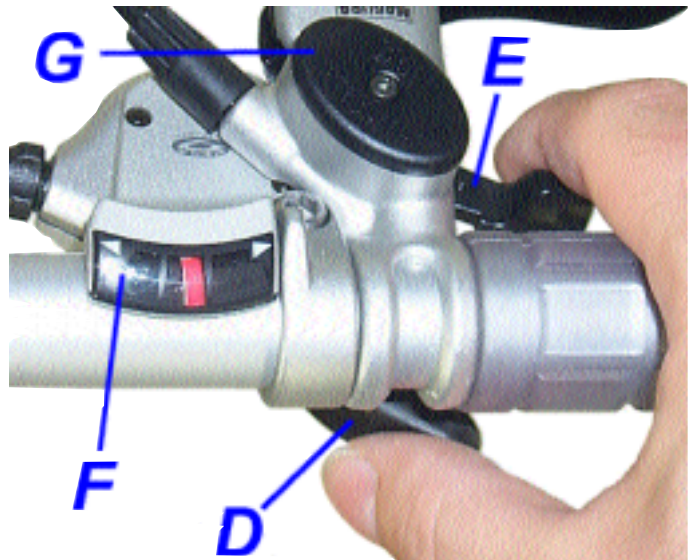
Die vordere Schaltung: mit Schalthebel LINKS



Der linke Schalthebel am Lenker betätigt die 3 Gänge der vorderen Schaltung. Durch ein Schaltseil wird der Umwerfer über dem Tretlager seitlich verschoben. Dabei wird die Kette auf einen anderen Zahnkranz mitgenommen. Ein Indexierungs-System sorgt für die richtige "Umwerfer" - Positionierung.

A: Daumenschalthebel (Drücken) B: Zeigefingerschalthebel (Ziehen)
C: Index-Anzeige (3 Positionen)

Die hintere Schaltung: mit Schalthebel RECHTS



Der rechte Schalthebel am Lenker betätigt die hintere 9-Gang-Schaltung. Durch das Schaltseil aktiviert legt das Schaltwerk (an dem sich hier zur Kettenspannung 2 Spann-Röllchen befinden) die Kette auf alle Zahnkränze um. Die Kette wandert mit, und durch die Benutzung jeweils anderer Zahnräder ändert sich die Übersetzung. Auch hier sorgt ein Indexierungs-System für die richtige Positionierung.

D: Daumenschalthebel (Drücken) E: Zeigefingerschalthebel (Ziehen)
F: Index-Anzeige (9 Positionen) G: Hydraulikbremshebel

Die Kunst des Schaltens

Schaltung einstellen

Wenn die Position der hinteren Schaltung mit einem der Zahnräder nicht mehr exakt fluchtet, entstehen Schaltgeräusche. Durch einen Stoß oder Sturz kann die exakte Einstellung der Schaltung beeinträchtigt werden. Man kann sie an dem Halter, der am Rahmen angeschraubt bleibt, wieder richten. Wenden Sie sich hierzu bitte an Ihren Fachhändler.

Lassen Sie diese Einstellarbeit sofort durchführen, denn wenn die Kette in die Speichen gerät, gibt es einen größeren Schaden und evtl. einen Sturz.

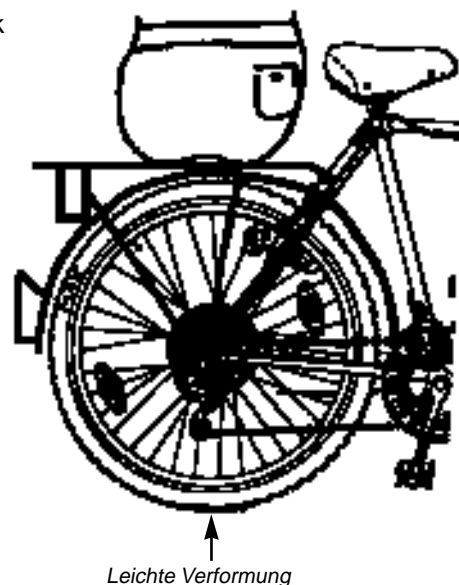
Ganz leichte Einstellungskorrekturen können Sie durch Verdrehen der Stellmutter (am Hebel oder an der Schaltung), die am Ende der Seilzughüllen sind, erreichen. Verdrehen Sie die Verstellmutter so, daß das Seil mehr Spannung bekommt, dann wandert die Schaltung in Richtung auf den größeren Zahnkranz (das gilt für VORNE und HINTEN).

Die Justierung der neuen "positionierenden Schaltsysteme" ist eine knifflige Feinstarbeit. Jedem Rad liegt die zugehörige Sonderbeschreibung bei. Besser ist, Sie überlassen das der Fach-Werkstatt.

SICHERHEIT *

Die Reifen

Reifendruck



Der richtige Reifendruck ist wichtig, damit Ihr Rad in den Kurven und beim Bremsen die Spur hält und nicht "wegschmiert".

Welcher Reifendruck ist richtig?

Der auf dem Reifen angegebene Druck ist der maximal zulässige, er kann ausgenutzt werden, ohne daß der Reifen platzt.

Überprüfen Sie vorzugsweise den Luftdruck regelmäßig mit einem Prüfgerät. (z.B. an der Tankstelle) Um die eingesetzten Ventile Autoventilkompatibel zu machen, haben wir Ihrem Lufthansa-MTB einen Adapter beigelegt.

Steht Ihnen diese Möglichkeit nicht zur Verfügung, empfehlen wir:

Setzen Sie sich mit Ihrem ganzen Körpergewicht zunächst auf das Vorderrad und dann auf das Hinterrad. Dabei sollte der Reifen sich am Boden ganz leicht seitlich verformen.

Fahren Sie niemals mit zu wenig Luftdruck (wegschmieren) oder zu viel Luftdruck (Reifenplatzen).

Ungefähre Luftdruckempfehlung (je dünner der Reifen, desto höher der Luftdruck, um Steindurchschläge zu verhindern; haben Sie einen Durchschlag im Reifen, dann fahren Sie wohl mit zu wenig Luftdruck):

MTB	26" X 1,80	559 X 47 : 4,0 bar
	26" X 2,125	559 X 52 : 3,0 bar

Ozon

Wenn Reifen heute gelegentlich nach 2 Jahren porös sind, muß man dazu folgendes wissen:

Durch die allgemeine Diskussion ist bekannt, daß durch den Ausstoß von Abgasen die Ozonwerte in Bodennähe dramatisch gestiegen sind und auch noch weiter ansteigen. Leider greift dieses Ozon Gummi, also auch Ihre Reifen an. Der Branche ist das bekannt. Daß aber die Ozonwerte in den vergangenen Jahren in Deutschland so hoch wurden, hat man vor Jahren noch nicht gewußt, und daher beginnt man heute – ganz allmählich – die Gummimischungen für die Fahrradreifen so umzugestalten, daß sie den gestiegenen Ozonbelastungen in Bodennähe widerstehen können.

Haben Sie also solche poröse Reifen auf Ihrem Rad, heißt das nicht, daß Sie schlechte Reifen haben, weil wir schlechte Reifen montiert haben, sondern weil die Umweltbedingungen sich geändert haben.

Im Augenblick können Sie diese Auswirkung der Ozonanfälligkeit etwas mindern, indem Sie den Luftdruck in den Reifen hoch halten. Die Seitenflächen werden somit nicht so stark gewalkt.

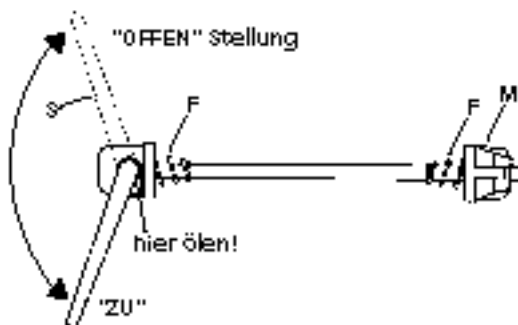
Profil

Überprüfen Sie auch regelmäßig die Reifen nach ausreichendem Profil und nach Schadstellen, auch an den Flanken.

Keinesfalls weiterfahren mit einem Reifen, bei dem das Leinen schon sichtbar ist.

Die Schnellspann-Achse

Die Radachsen, der Sattel und der Stoßdämpfer werden mit Schnellspannern befestigt. Schnellspanner müssen vor jedem Fahrtantritt immer überprüft werden. Bitte während der Fahrt sofort stehen bleiben, wenn Sie bemerken, daß sich ein Schnellspanner, insbesondere am Vorder- bzw. Hinterrad gelöst hat.



Einbau des Rades: Man setzt das Rad bei geöffnetem Schnellspanner in den Rahmen bzw. in die Gabel ein. Die beiden Federn (F) liegen mit ihrem kleinen Windungsdurchmesser an Rahmen oder Gabel an.

Spannen: Die Gegenmutter (M) wird durch Schraubbewegung nahe gegen den Rahmen oder die Gabel gedreht. Danach wird der Schnellspannhebel (S) durch eine halbe Umdrehung in Richtung "ZU" oder "CLOSE" umgelegt. Beim Spannen muß das letzte Viertel spürbar schwergängig sein.

Geht es leicht bis zum Schluß, ist die Achse nicht ausreichend fest. Dann den Schnellspanner wieder öffnen und die Gegenmutter (M) auf der anderen Seite des Hebels etwas zudrehen. Diesen Vorgang so lange wie-

derholen, bis Sie sicher sind, daß das Bauteil fest ist.

Schnellspanner dürfen niemals leichtfertig gespannt werden.

Lösen: Der Schnellspannhebel (S) wird in Richtung "OFFEN" bzw. "OPEN" umgelegt. An Gabel und Dämpfer zusätzlich durch Lösen der Mutter (M) die Achse weiter öffnen, um den Ausfallschutz zu umgehen.

Pflege: Den Schnellspannhebel an angegebener Stelle gelegentlich ölen. Eine geölte Schnellspannachse schützt vor Feuchtigkeit und vor Korrosion.

Achtung:

- Schnellspanner können sich in holprigem Gelände lösen
- Schnellspanner können auch von anderen Personen in Ihrer Abwesenheit schnell gelöst werden, auch wenn es sich hier um einen üblen Scherz handelt. Überprüfen Sie deshalb vor Fahrtantritt immer diesen Punkt
- Befestigen Sie keinen Schaltwerkschutz auf der Achse Ihres Schnellspanners. Beim Sturz wird zwar das Schaltwerk geschützt, die Achse des Schnellspanners könnte jedoch Schaden nehmen und bei der nächsten starken Belastung abreißen: STURZGEFAHR
- Versuchen Sie nicht, während der Fahrt mit dem Fuß den vorderen Schnellspanner zu spannen (verrückte Idee, ist aber schon vorgekommen).

Vorbau und Lenker

Nicht weiterfahren, wenn das Lenkungslager, der Lenker oder das Vorderrad wackelt.

Prüfen Sie, ob der Lenker fest sitzt, indem Sie das Vorderrad fest zwischen beide Knie klemmen und versuchen, ob der Lenker sich in der Gabel drehen läßt.

Nach einem Sturz auf den Lenker müssen Lenker und Vorbau erneuert werden. Es können Mini-Risse auftreten, die später zum Unfall führen können.

Lenker und Gabeln aus Aluminium müssen spätestens nach 3 Jahren ausgewechselt werden. Sie mußten inzwischen so viele Stöße aufnehmen, daß die ursprüngliche Festigkeit nicht mehr gegeben ist.

Der Anbau von Lenker-Hörnchen ist bei dem Lufthansa-MTB Verboten! Der Lenker ist nicht dafür konstruiert.



Der Lenker läßt sich einfach durch Öffnen oder Schließen des Handhebels verstellen. Bitte immer darauf achten, daß die "Zähne" richtig einrasten. Nicht gewaltsam vorgehen!



Die Verzahnung besteht aus 72 "Zähnen".

Diese werden über den Excenter-Spanner mittels 2 Zugstangen und einer Gegenplatte gegen den Vorbau verspannt. Auf die Vorspannung der Schubstangen ist besonders zu achten. Ist der Lenker zu lose, muß das Spiel des Vorbaues eingestellt werden!



Um die Klemmung spielfrei einzustellen, muß der Spanngriff des Vorbaues in der "Geschlossen"-Stellung sein. nun kann man den Deckel mit einem Kreuzschraubendreher (Phillips #1) durch Lösen und Ausdrehen der 2 Schrauben entfernen. Darunter liegen die zwei Einstellmutter der Zugstangen



Mit einem 10 mm Maul- oder Ringschlüssel kann man nun durch festziehen (im Uhrzeigersinn rechts herum) oder durch lösen (entgegen dem Uhrzeigersinn oder links herum) die Klemmkraft einstellen. Ideal ist ein Anzugsmoment von 4 Nm. Zu viel Spiel kann einen Defekt der Vorbau- / Lenkereinheit nach sich ziehen. BRUCHGEFAHR!

16

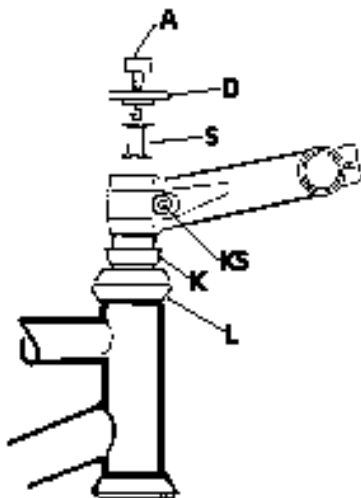
SCHAUFF®

Vorbau und Lenker

SICHERHEIT *

Lösen: Wenn Sie den Lenker für Transport oder Lagerung des Rades falten wollen: Hebel (A) durch Umklappen lösen. Den Hebel von hinten etwas drücken, schon löst sich die Verzahnung und die Lenkerholme (B) klappen nach unten. In der unteren Position wieder durch Umlegen des Hebels den Lenker verriegeln.

2. Moderner Lenkervorbau: sog. "Aheadset"-System



Auf eine gewindelose Gabel wird das Lenklager (L) aufgeschoben und mit einem kegeligen Ring (K) zentriert. Dann schiebt man den Spezial-Vorbau auf die gewindelose Gabel und drückt diesen kegeligen Ring in das Lenklager. In das noch offene Ende der Gabel gibt man die Spreizmutter (S) hinein, die sich beim Verschrauben mit (A), ähnlich wie ein Dübel, innen in der Gabel festklemmt.

Durch Demontage des Plastikdeckels kann man mit einem 5-mm-Innensechskantschlüssel den Spezial-Vorbau nach unten ziehen und reguliert dadurch den Druck und somit das Lagerspiel der Lenklager (L). Ist man mit dem spielfreien Lauf des Lenkkopflagers zufrieden, wird der Spezial-Vorbau mit den 2 Klemmschrauben hinter dem Vorbau, in Fahrtrichtung eingestellt und festgeschraubt.

Das Lenkkopflager ist von der Produktion auf das richtige Spiel eingestellt.

Sie müssen im Regelfall die Schrauben nicht mehr lösen.

Ein Lösen des Lenkers für Transport oder Lagerung des Rades ist aufgrund des Klappmechanismus nicht nötig!

Diesen Vorbau kann man **nicht** auf der Gabel hoch- und runterstellen wie bei traditionellen Lenkervorbauten.



1. Deckel entfernen



2. Vorbau linksherum lösen



3. Lagerspiel einstellen



4. Vorbau im Uhrzeigersinn festschrauben

17

SCHAUFF®

Die Kunst des Bremsens

Ihr Lufthansa-MTB ist mit zwei ölhydraulischen Scheibenbremsen ausgerüstet, die unabhängig voneinander wirken.

Überzeugen Sie sich vor der ersten Fahrt, welche Ihrer Bremsen auf das Vorderrad oder auf das Hinterrad wirken.

Lassen Sie sich ggf. von Ihrem Fachhändler die Bremsen in Ihre bevorzugte Anordnung umbauen.

Falls Sie Ihr MTB verleihen, weisen Sie den Benutzer auf die Anordnung Ihrer Bremsen hin.

Die wichtigere Bremse ist die Hinterradbremse, denn das Hinterrad soll die Haupt-Bremsarbeit übernehmen, damit Sie nicht vorn über den Lenker stürzen. Achten Sie darauf, daß das Hinterrad nicht blockiert!

Beim Blockieren haben Sie einen längeren Bremsweg, ein blockierendes Rad rutscht meist seitwärts weg. Hier kann bei zu hohen seitlichen Bremskräften das Laufrad beschädigt werden. In einem solchen Fall schnell die Beine seitwärts wegstrecken, damit Sie sich vom Boden abstützen können.

Kontrollieren Sie bei langen Bergabfahrten die Temperatur der Scheibenbremse, bremsen Sie in Intervallen! – Eventuell machen Sie eine "Kühl-Pause". Greifen Sie **NIE** an die Bremsscheibe. Die Bremsscheibe der Scheibenbremse wird um so wärmer, je länger gebremst wird.

Vorsicht, **Verbrennungsgefahr!**

Eine gut funktionierende Bremse am Fahrrad ist ebenso wichtig wie beim Auto. Lassen Sie deshalb Arbeiten am Bremssystem nur durch den Fachhändler durchführen.

Die hydraulische Bremse

Eine hydraulische Bremse am Fahrrad basiert auf dem gleichen Prinzip wie eine Fußbremse beim Auto: Die Bremskraft wird nicht mit Seilzug, sondern hydraulisch (d.h. durch Flüssigkeitsdruck) übertragen. Diese durch die Hand eingeleitete Kraft drückt in dem Bremssattel einen Zylinder, der den Bremsbelag auf die Bremsscheibe preßt. Die Bremsscheibe weiderum "stützt" sich auf der Rückseite an einem zweiten Bremsbelag ab. So wird das Rad abgebremst.

Hydraulische Bremssysteme übertragen die Bremskraft also ohne Seilverluste, sind jedoch empfindlich, wenn z.B. bei Stürzen im Gelände eine Hydraulikleitung geknickt wird.

Überprüfen Sie deshalb die Bremsanlage vor jeder Fahrt und nach einem Sturz auf mögliche Beschädigung. Wenn Ihnen nämlich die Hydraulikleitung platzt, verliert die Bremse das Öl und damit jegliche Bremswirkung. Da jedoch Vorder- und Hinterradbremse getrennte Leitungen haben, kann bei einem Defekt mit der noch funktionsfähigen Bremse das Rad zum Stillstand gebracht werden.

Dann aber nicht weiterfahren, wenn eine Bremse defekt ist!

Lassen Sie Wartungs- und Reparaturarbeiten an hydraulischen Bremsen vom Fachmann erledigen, er verfügt über das entsprechende Spezialwerkzeug und leistet auch die Garantie. Das gilt ganz besonders für das Nachfüllen von Öl und das anschließende Entlüften.

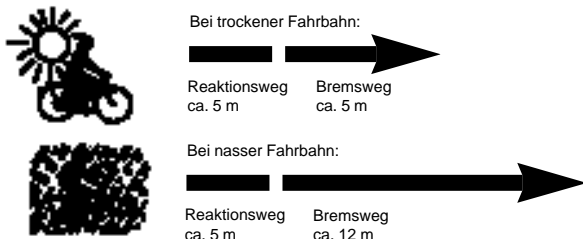
Rüsten Sie in gar keinem Fall ein Rad mit einer hydraulischen Bremse nach, das ursprünglich mit einer Cantilever-Bremse ausgerüstet ist. Infolge der hohen Bremswirkung könnte die Gabel Schaden nehmen.

Ab Werk sind Gabeln und Rahmen, die mit einer hydraulischen Bremse ausgerüstet werden, für höhere Belastungen konstruiert und getestet worden.

Die Bremsen

Bremsweg

Es gibt bei Nässe an den Bremsen durch einen dünnen Wasserfilm Aquaplaning. Beachten Sie unbedingt, daß Sie bei nassem Wetter einen längeren Bremsweg haben. Auch bei Anhängerbetrieb verändert sich der Bremsweg und das Bremsverhalten.



Bei den heutigen Hochleistungsbremsklötzen können durch Überhitzung folgende Probleme auftreten:

- Nachlassen der Bremswirkung (fading)
- Zerstörung der Bremsscheibe durch Fressen von Belagpartikeln, Dreck und Spänen

Vermeiden Sie lange Bremsvorgänge ohne Abkühlungsphasen, bremsen Sie vorn und hinten abwechselnd, legen Sie Kühlpausen ein.

Scheiben-Bremse

Scheibenbremsen müssen gemäß der Anleitung des Herstellers eingebremst werden, damit sie die volle Bremswirkung erreichen (ca. 30-50 Vollbremsungen).

Danach unbedingt die Bremsbeläge nachstellen. (Siehe Bedienungsanleitung MAGURA)

Neue Bremsbeläge für MAGURA Louise

Kaufen Sie neue Bremsbeläge, wenn ein 4 mm Innensechskantschlüssel zwischen den beiden Laschen der Bremsbeläge durch betätigen der Bremse festgehalten werden. Dann sind die Beläge zu sehr abgefahren. Bleiben Sie bei der gleichen Sorte, die ursprünglich in Ihrem Rad eingebaut war. Nur mit dieser Kombination erreichen Sie die vorgeschriebenen und von uns kontrollierten Bremswerte.

Sobald Sie neue Bremsbeläge eingebaut haben, ändert sich das Bremsverhalten: es kann schärfer werden, was zu Überlastung von Bremsen und Gabel führt. Es kann aber auch schwächer werden; es wird gewiß nötig sein, bei trockenem Wetter und bei Nässe das neue Bremsverhalten zu "erfühlen" und sich dann entsprechend zu verhalten.

Kontrollieren Sie regelmäßig die Ölleitungen der Hydraulik-Bremse.

Die Vorderradbremse ist mit Vorsicht zu handhaben: Bremsen Sie bitte vorne nicht so fest wie hinten, denn wenn Ihnen das Vorderrad auf sandigem oder nassem Untergrund seitlich "wegschmiert", dann können Sie Ihr Rad nicht halten. Auf hartem Untergrund besteht **Überschlaggefahr!**

Auch in Kurven sollten Sie möglichst nur hinten bremsen. Trotzdem müssen Sie die Vorderradbremse in volltauglichem Zustand halten, damit diese bei Ausfall der hinteren Bremse Ihr Rad alleine zum Stillstand bringen kann.

Bei nassem oder wenig griffigem Straßenbelag vermeiden Sie möglichst das Bremsen in der Kurve, sonst kann Ihnen das Rad seitlich weggleiten. Bremsen Sie vorher, wenn die Strecke noch gerade ist, auf eine sichere Kurvengeschwindigkeit ab.

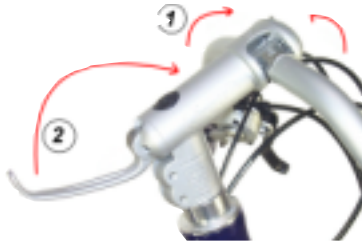
Scheibenbremsen müssen gemäß der beigefügten Anleitung des Herstellers eingebremst werden, damit sie die volle Bremswirkung erreichen.

Bitte beachten Sie die beigelegte Original-Bedienungsanleitung der Firma MAGURA. Hierin finden Sie weitere Informationen zu Ihrer Bremsanlage.

Um Ihr Fahrrad in einen fahrbereiten Zustand zu versetzen, bedarf es nur 3 Schritte:

1. Lenker ausklappen

Im Anlieferungszustand ist ihr Lenker gefaltet, aber nicht verriegelt. Entfernen Sie bitte das Klebeband an den Bremsgriffen.



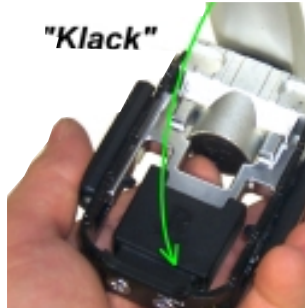
(1) Lenkerholme
(2) Verriegelungshebel



- Lenkerholme (1) nach oben klappen, bis sie ungefähr horizontal sind
- Mit dem Verriegelungshebel (2) die Lenkerholme und den Vorbau verriegeln. Auf das richtige "Einrasten" der Verbindungszähne achten!

2. Pedale ausklappen

Mit dem Finger in das Pedal greifen (rot schraffierte Fläche) und die Pedalverriegelung (Aluminium), wie auf dem Foto erkenntlich nach, oben (bei offenem Pedal zur Seite) ziehen.



Dann das Pedal ausklappen bis es hörbar einrastet.



Das Pedal lässt sich aus Sicherheitsgründen nur in eine Richtung, also auf eine Seite aus- / einklappen.



Das Umklappen für die Transportstellung erfolgt in inverser Reihenfolge.



3. Sattelhöhe einstellen



Um die Sattelhöhe einzustellen, können Sie die Sattelstütze mittels dem Sattel-Schnellspanner justieren. Dabei ist der Schnellspanner in Position 1 in "Geschlossen"- und in Position 2 in "Offen"-Stellung. Mittels dem Einstellrad (3) können Sie die Spannkraft des Sattelschnellspanners nachjustieren.

4. Das fahrfertige MTB

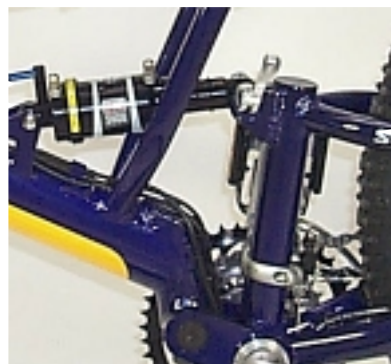
Nun ist Ihr Lufthansa-MTB in fahrbereitem Zustand. Wir wünschen Ihnen viel Spass beim Fahren.



Um Ihr Fahrrad zusammenfalten zu können, müssen Sie unter anderem auch den Stoßdämpfer an der hinteren Dämpferbefestigung mittels einem Schnellspanner lösen.



2. Mit der rechten Hand die Mutter mehrere Umdrehungen gegen dem Uhrzeigersinn lösen, damit der Ausfallschutz übergangen werden kann.



1. Den Schnellspannhebel auf "Open" stellen

3. Den Stoßdämpfer nach oben aus der Hinterradschwinge herausschwenken.



Bitte Vorsicht!

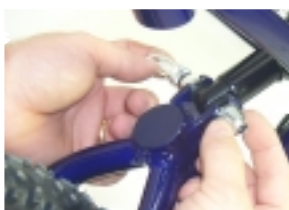
Nun schwenkt der Hinterbau natürlich auch nach vorne, so daß der Lack am Rahmen und an der Hinterradschwinge beschädigt werden kann.

Das Zusammenfalten (und in umgekehrter Reihenfolge - Zusammenmontieren)

Das Lufthansa- MTB kann in wenigen Schritten zusammen- / auseinandergefaltet werden. Bitte dabei die Reihenfolge beachten.



1. Lenker zusammenklappen
 - Verriegelungshebel öffnen
 - Lenkerholme nach unten klappen
 - Lenker in unterer Position wieder verriegeln (Seite 16)



2. Schnellspanner am Stoßdämpfer lösen, aber noch nicht aushängen (Seite 22)



3. Schnellspanner (Seite 15) am Vorderrad lösen und das Vorderrad aushängen



4. Nun das Fahrrad am Sattel festhalten und den Stoßdämpfer aushängen. Dann das Fahrrad am Sattel hochziehen, so, daß das Hinterrad um die Schwenkachse herum in die Vorderradgabel hinein schwenkt. (Seite 22)



5. Nun kann man noch den Sattelschnellspanner lösen und den Sattel in den Rahmen schieben oder ganz entnehmen.

Die Montage erfolgt in umgekehrter Reihenfolge.

Sattel und Sattelstütze

Sattel

Ihr Sattel läßt sich dreidimensional verstellen und dementsprechend Ihrem Körper anpassen:

- auf- und abwärts: mit der Sattelklemme am Rahmen (B)
- nach vorn und nach hinten: durch Verschieben am Kopf der Sattelstütze (A)
- in der Neigung: durch Verdrehen des Kopfes der Sattelstütze (A)

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

Beachten Sie bitte, daß Sättel mit Sitzflächen aus echtem Leder abfärben können.

Sattelstütze

Die Tiefen-Markierung muß in jedem Fall vollständig im Rahmen bleiben!

Die Sattelstütze muß beim Lufthansa-MTB mindestens 9 cm tief im Rahmen stecken und darf gleichzeitig nicht mehr als 20 cm aus dem Rahmen herausragen.

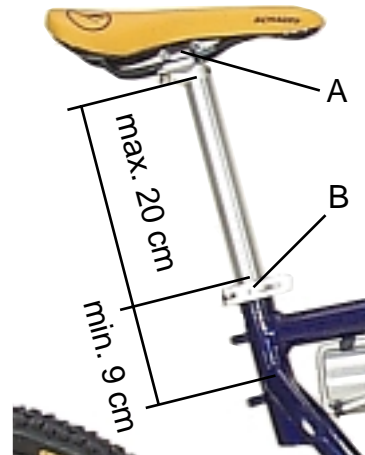
Bei zu langen Sattelstützen besteht die Gefahr, daß sie nach hinten verbiegen, abknicken oder die Klemmung im Rahmen aufweiten bzw. abreißen.

Wenn Sie bei gefederten Rahmen die Sattelstütze kürzen mußten, markieren Sie die maximale Ausziehlänge (9 cm) neu, z.B. mittels eines wasserfesten Lackstiftes, damit Ihnen niemand aus Versehen die Stütze zu weit herauszieht und den Rahmen dadurch zerstören kann.

Montieren Sie **NIE** Gepäckträger, Anhänger, Kindersitze oder sonstige belastende Teile direkt an die Sattelstütze.

Die Sattelstütze läßt sich leichter im Rahmen auf- und abwärts bewegen, wenn man sie gleichzeitig hin- und herdreht.

Fett an der Sattelstütze "zieht" Staub und Dreck an. Besser benutzen Sie Teflon Spray - vor allem nach jeder Reinigung Ihres Lufthansa-MTB.



Federung

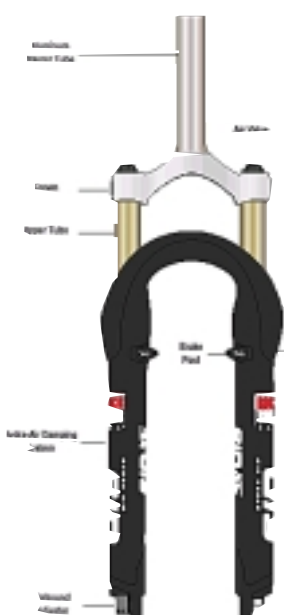
MTB

Federgabel

Regelmäßige Wartung der Gabel verhilft für viele Jahre zu einer längeren Lebensdauer und zufriedenen Fahrleistungen.

In Ihrem Lufthansa-MTB ist eine der besten, am Markt befindlichen, Fahrwerke eingebaut.

Die **Rockshox** SID XC Hydra AIR hat einen Federweg von 80 mm.



Die Rockshox SID XC ist eine öl- und luftgedämpfte Gabel die Sie individuell auf Ihr Fahrergewicht und Ihren Fahrstil "tunen" können. Nachfolgend wollen wir Ihnen die Besonderheiten Ihrer Gabel und die Vorgehensweise der Abstimmung erklären.

Legende:

- Aluminium Steerer Tube = Aluminium Gabelschaft (Lenksäule)
- Crown = Gabelbrücke
- Air-Valve = Luftventil für die Druckstufeneinstellung
- Upper Tube = Tauchrohr
- One Piece Lower Tube Assembly = einteiliges Bauteil für beide Standrohre, dadurch sehr verwindungssteif.
- Brake Post = V-Brake Bremssockel
- Hydra Air Damping System = Luft- und Öl-Dämpfungssystem
- Rebound Adjuster = Drehknopf zur Zugstufeneinstellung

Um Ihre Gabel optimal einzustellen, entnehmen Sie bitte den nachfolgenden Tabellen den erforderlichen Luftdruck basierend auf Ihrem Körpergewicht.

Rider Weight	Air Pressure	Fork Travel	Sag
< 42000 (55 kg)	30-40 psi	80 mm	1-12 mm
42000-14000 (55-65 kg)	40-50 psi	80 mm	12-17 mm
14000-16000 (65-73 kg)	50-60 psi	100 mm	18-22 mm
16000-18000 (73-82 kg)	55-65 psi		
> 18000 (82 kg)	65-75 psi		

Das Fahrergewicht (Rider weight), der Luftdruck (Air Pressure), der Federweg (Fork Travel) und der SAG (das Eintauchen der Federung durch die Belastung mit dem Fahrergewicht) sind die entscheidenden Merkmale um Ihre Federung abzustimmen.

Dies gilt für die Gabel und den Stoßdämpfer gleichermaßen.

1. SAG

Um den SAG einzustellen, gehen Sie bitte folgendermaßen vor: Schieben Sie den am Gabelholm befestigten Kabelbinder ganz nach unten auf den Simmerring. Nun setzen Sie sich in Ihrer normalen Fahrposition auf das Bike. Lehnen Sie sich dabei an eine Wand an, so daß Ihr Fahrergewicht die Federung einfedern läßt. Steigen Sie dann bitte wieder von dem Fahrrad ab und messen die Distanz, um welche der Kabelbinder von der Gabel auf dem Standrohr nach oben geschoben wurde. Wie Sie obiger Tabelle für Ihre Gabel (Fork Travel 80 mm) entnehmen können sollte das Maß zwischen 13 und 20 mm betragen.



Um den SAG nun auf Ihr Körpergewicht einzustellen, pumpen Sie bitte beide Gabelscheiden mit der Luftpumpe gemäß der Tabelle auf, oder lassen Sie dementsprechend Luftdruck ab.

Bitte beachten Sie beim Aufschrauben der Pumpe folgendes: Wenn Sie die Pumpe aufschrauben, nach Druckanzeige am Manometer bitte nur eine weitere 1/2 Umdrehung schrauben, ansonsten können Sie die Pumpe beschädigen. Die beim Abschrauben entweichende Luft kommt nicht aus der Gabel, sondern es handelt sich dabei um die Restluft aus der Pumpe.

Um die Zugstufendämpfung (rebound) einzustellen, können Sie am unteren Ende des rechten Holmes die Stellschraube um 90° verdrehen.

Nach langem Gebrauch der Gabel im Regen oder Schlamm verhilft Reinigen und Fetten zu weiterhin optimalen Fahreigenschaften.

Rockshox SID XC LO - Stoßdämpfer hinten

Auch Ihren Stoßdämpfer können Sie auf Ihr Körpergewicht und Ihren Fahrstil einstellen. Hierfür besitzt er 2 Luftventile. Mit dem in Fahrrichtung vorne angebrachten Ventil (Positive Airchamber) stellen Sie den Dämpfer auf Ihr Körpergewicht ein, mit dem nach hinten zeigenden Ventil (Negative Airchamber) können Sie das Fahrgefühl verändern. Desweiteren ist Ihr Stoßdämpfer mit einem "Lock-Out"-Hebel anstelle der "Rebound-Damping" Stellschraube ausgerüstet, der es Ihnen ermöglicht, bei Bergfahrten die Funktion des Dämpfers um 95% zu blockieren. Dadurch entfällt das lästige "Aufwippen" des Fahrwerkes aufgrund der alternierenden Körpermasse.



Um den benötigten Druck zu ermitteln, rechnen Sie bitte mit dem doppelten Ihres Körpergewichtes in *psi*. (Beispiel: 75 kg=150 *psi*) Nun die Positive Airchamber (neben Lock-Out Hebel) auf den ermittelten Druck auffüllen.

Nun sollten Sie den SAG messen. Dafür zuerst den O-Ring (nicht abschneiden) bis an die Dichtung schieben. Auf das Fahrrad setzen, sich in Fahrposition an der Wand abstützen und nach dem Absteigen die Distanz messen. Sie sollte ca 10 mm betragen. Ist die Distanz geringer, lassen Sie etwas Luft ab, ist die Distanz größer, pumpen Sie noch etwas Luft nach und messen erneut.

Die Negativkammer sollte i. d. R. mit 90 - 110% des Luftdruckes der Positivkammer gefahren werden.

Sollten Sie weitere Fragen haben, bitte beachten Sie die mitgelieferten Original-Bedienungsanleitungen der Firma Rockshox.

Fahrradpflege

WICHTIG

- Pflegen Sie Ihr Rad regelmäßig mit Pflegemittel (Fahrradöl, Fahrradwachs). Der Pulverlack darf nur mit milden Reinigungsmitteln gesäubert werden, sonst löst er sich auf.
- Rad nach Regenfahrten trockenreiben.
- Nach Wasserfahrten (Bäche) Innenlager demontieren, trocknen und neu ölen. Bei dem Aufwand: besser nicht durch Wasser fahren.

Reinigen Sie Ihr Rad oder Teile davon **NIEMALS** mit Dampfstrahl-Geräten. Der Dampf und seine reinigenden Zusätze laugen alle Kugellager aus und zerstören die Kette.

Die Bremsattel sind unbedingt von Pflegemitteln freizuhalten. Durch die Pflege versehentlich geölte Bremsbeläge gefährden durch einen wesentlich längeren Bremsweg Ihre Sicherheit ganz erheblich. Sie müssen unmittelbar gereinigt oder sogar ersetzt werden.

Beseitigen Sie Lackbeschädigungen durch den Geländeeinsatz so frühzeitig, daß sich an den defekten Lackstellen keine Korrosion bilden kann. Durch den Geländeeinsatz Ihres MTB's schlägt die Kette häufiger gegen die rechte Hinterbaustrebe. Ersetzen Sie den Kettenabweiser bei Verlust, und beseitigen Sie auch hier Lackschäden.

Vorsicht bei salzgestreuten Straßen, bei Aufenthalt an der See, bei salzhaltiger Umgebung (das ist auch ein Lagerraum mit Düngemitteln oder Chemikalien, das ist auch eine Garage, in die ein nasses Auto abgestellt wird, das vorher über salzgestreute Straßen fuhr).

Pflege-Empfehlung: das Rad öfter, gegebenenfalls täglich, mit klarem Wasser abspülen, trockenreiben und mit Pflegemittel behandeln, die es im Fahrradhandel gibt.

Kettenpflege

1. Eine Kette sollte alle 300 km nachgeschmiert werden, konkret: Ein Fahrer, der täglich 20 km mit seinem Rad zurücklegt, schmiert seine Kette alle 15 Tage (2 x im Monat).
2. Nach einer Staub- oder Schlammfahrt Kette mit Wasserstrahl von Sand und Schmutz reinigen, danach mit einem Lappen trockenreiben, wenn möglich, Verunreinigungen im Inneren der Kette mit Preßluft ausblasen.
3. Kette mit Kettenfließfett bzw. -öl behandeln oder Teflon-Spray. Bei zu dickflüssigem Fett bleibt auch viel Schmutz außen an der Kette hängen. Damit die Rollen innen geschmiert werden, muß das Schmiermittel bis innen dringen können, Sand, auch in kleinsten Partikeln im Ketteninneren, geht nie wieder heraus, die Lebensdauer der Kette verringert sich.
4. Kette abwischen von überflüssigem Schmiermittel.
5. Wechseln Sie Ihre Kette nicht zu spät, lassen Sie Ihre Kette von Ihrem Fachhändler nach ca. 1500 km auf Verschleiß prüfen, bei harten MTB-Einsätzen auch früher. Hat eine verschlissene Kette sich erst in die Kettenräder 'eingearbeitet', müssen neben der Kette nämlich auch noch sämtliche Kettenräder und -Ritzel ausgetauscht werden
-> eine unnötige und teure Reparatur.

Eine gepflegte Kette läßt Ihr Rad leichter laufen und bewahrt Sie vor Schaltfehlern; denn eine trockene, harte, ausgeleierte Kette "springt" die Zahnkränze rauf und runter.

TEFLON-SPRAY wirkt auch hier WUNDER!

Lagerung und Transport

Lagerung

Stellen Sie Ihr Rad für den täglichen Gebrauch immer im Trockenen unter. Ist dies nicht möglich, schützen Sie Ihren Sattel vor Nässe, besonders wenn er aus Leder ist. Reiben Sie Ihr Rad trotzdem abends trocken, und pflegen Sie es entsprechend.

Lagern Sie Ihr Rad nie zusammen mit Düngemitteln oder sonstigen Chemikalien. Durch die normale Luftfeuchtigkeit kann es hier zu chemischen Verbindungen kommen, die nicht nur den Lack, sondern Ihr gesamtes Rad angreifen. Man weiß, daß bei solch falscher Lagerung selbst Edelstahlkanten von Skiern korrodieren. Das gleiche gilt für feuchte Keller und Garagen, insbesondere im Winter.

Wollen Sie Ihr Rad winterfest machen, konservieren Sie es mit Fahrrad-Pflegewachs und ölen Sie alle beweglichen Teile mit Fahrradöl ein. Lagern Sie dann Ihr Rad nur in einer nicht kondensierenden, trockenen Umgebung.

Bremsen Sie nach längeren Standzeiten die Beläge wieder vorsichtig ein.

Transport

Sollten Sie wirklich einmal aufgrund von Gepäck keinen Stauraum mehr innerhalb Ihres Fahrzeuges finden, so beachten Sie bei Autodachträgern bitte folgendes:

Suchen Sie sich für den eigenen Transport auf dem Autodach einen Dachgepäckträger aus, auf dem das Rad stehend befördert wird. In keinem Fall dürfen Sie das Rad überkopf und am Lenker befestigt transportieren – die Anzahl der Schwingungen, die hier auf den Fahrradlenker einwirken, übersteigen schon bei einer Fahrstrecke von 500 km die Belastungen, für die ein Lenker nach deutscher Sicherheitsnorm konstruiert ist!

Beim Transport am Autoheck quer zur Fahrtrichtung sollten Sie berücksichtigen, daß besonders bei schlechter Witterung Ihr Rad erheblich durch Umwelteinflüsse belastet wird: Über die gesamte Fahrstrecke bilden sich am Heck Luftwirbel von den Autoabgasen in Verbindung mit der Luftfeuchtigkeit und evtl. sogar mit Salzen gestreuter Straßen.

Besonders groß ist diese Belastung bei Kastenwagen wie z.B. einem Wohnmobil.

Berücksichtigen Sie in jedem Falle die besonderen Vorschriften für den Transport mit Ihrem Auto und auch die Herstellerangaben der Fahrradträger.

Beim Transport quer hinter dem Auto beachten Sie auf jeden Fall, daß Rücklichter, Bremslichter, Nummernschild usw. Ihres Wagens nicht verdeckt werden.

Und nehmen Sie das Vorderrad aus dem Rad, damit das ganze Rad nicht zu weit seitlich übersteht und Sie einen Radlerkollegen "mitnehmen".

Wartung und Reparatur

Reifen

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

Schraubenverbindungen

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

Dies gilt besonders nach einem Geländeeinsatz mit Ihrem MTB:

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

Speichen

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

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

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

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

Schwingen- und Steuerkopflagerung

Kontrollieren Sie regelmäßig die Lager auf Spiel und lassen Sie diese von Ihrem Fachhändler warten bzw. nachziehen. Lose Lager können das Fahrverhalten beeinträchtigen, die Rahmenlagersitze zerstören oder einen Unfall verursachen!

Nach einem Sturz oder Unfall

Das Rad unbedingt auf Beschädigungen überprüfen.

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

Bitte sofort anhalten und nicht weiterfahren!

Die defekten Bauteile müssen sofort ausgewechselt werden.

Aluminiumteile wie Vorbau, Lenker und Sattelstütze weisen eine andere Elastizität auf als Stahl. Sie sind nach einem Unfall oder Sturz generell auszutauschen, auch wenn keine Haarrisse sichtbar sind.

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

Ölhydraulische Scheibenbremse MAGURA Louise

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

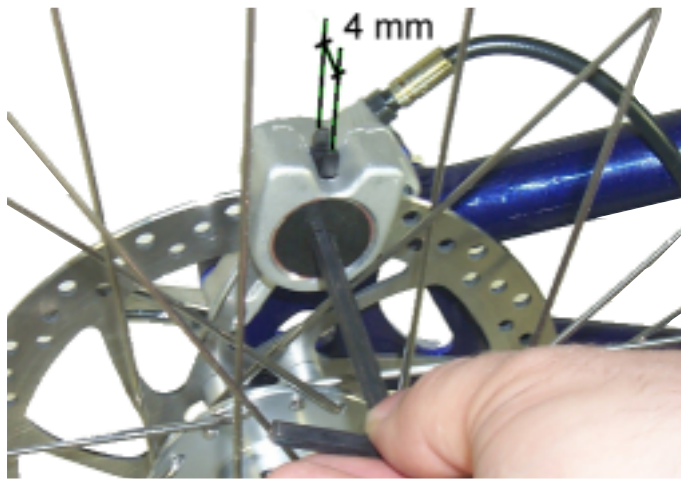
1. Prüfen Sie alle Leitungen auf Beschädigungen. Gegebenenfalls sollte Ihr Fachhändler die Leitungen austauschen, Öl nachfüllen und entlüften.
2. Prüfen Sie alle Anschlüsse auf Dichtheit: Betätigen Sie dazu den Bremshebel und halten den Druck. Bei Ölaustritt hilft oft leichtes Anziehen der Anschlüsse.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

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

1. Stellen Sie an der Nachstellschraube durch Drehen im Uhrzeigersinn den Bremsbelag nach. (siehe Foto rechts*.doc)

2. Der Abstand zwischen Bremsbelag und Scheibe sollte auf jeder Seite ca. 0,2 mm betragen, entscheidend ist jedoch die individuelle Druckpunktlage.
3. Die Bremsbeläge gelten als "abgefahren", wenn der Abstand zwischen den zwei nach oben aus dem Bremssattel herausragenden Laschen 4 mm unterschreitet (Sie können den mitgelieferten 4 mm Innensechskantschlüssel zur Kontrolle verwenden)

Beachten Sie die beigelegte Bedienungsanleitung **MAGURA Louise 2001**.

**Bremshebel**

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

Innenlager, Tretlager, Pedale

Die Pedale sind mit Loctite 221 (rosa) in die Tretkurbeln eingeschraubt und mit einem Drehmomentschlüssel angezogen. (15 Nm)

Im Falle eines Pedal-Defektes bitte Ihren Fachhändler aufsuchen.

Die Faltpedale sind nicht mit herkömmlichem Pedal-Werkzeug (15er Maulschlüssel) zu demontieren bzw. mit einem 6 mm Innensechskantschlüssel ausreichend festzuziehen.

Lagerspiel

Das Lagerspiel an Ihrem Rad wird im Rahmen der regelmäßigen Inspektion von Ihrer Fachwerkstatt überprüft und ggf. neu eingestellt.

Wenn Sie glauben, das Lagerspiel hat sich verstellt, suchen Sie bitte Ihre Fachwerkstatt auf.

Schaltwerk

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

Anhängerbetrieb

Für Anhängerbetrieb ist Ihr Lufthansa-MTB nicht zugelassen.

Beleuchtung

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

Achten Sie darauf, daß keine sicherheitsrelevanten Umbauten ohne Genehmigung des Werks am Rad durchgeführt werden. Das gilt auch für Umbauten in einen anderen als den bestimmungsgemäßen Gebrauch.

Verzichten Sie nicht auf unsere Gewährleistung, denken Sie an Ihre Sicherheit!

Urlaubs-Check

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

Reparaturen

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

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



Wie Ihnen in der Lieferankündigung mitgeteilt, gilt die Garantie Ihres Lufthansa-Fahrrades um 18 Monate auf 24 Monate ab Kaufdatum verlängert.

Abgedeckt sind alle Bauteile mit einem Warenwert von über 10 Euro. Tritt einmal unerwarteterweise ein Garantiefall ein, so beinhaltet die Garantie den Ersatz des defekten Bauteiles und den Montagelohn des Händlers.

Dabei ist es nicht relevant, ob der Händler ein Schauff Fachhändler oder ein freier Händler ist.

Der Ablauf ist folgendermaßen:

Der Händler bestellt das defekte Bauteil bei der Firma Schauff GmbH & Co. KG und erhält bei Lieferung des Bauteiles die entsprechenden Garantieunterlagen mit zugesandt. Diese muß er dann ausfüllen und an die angegebene Adresse zurücksenden.

Die Kosten für den Transport Ihres Fahrrades zum Händler sind verständlicherweise nicht enthalten. (Bringschuld)

Erstinspektion

Nach Erhalt Ihres Lufthansa Bikes führt der SCHAUFF-Fachhändler Ihrer Wahl die Erstinspektion Ihres Fahrrades gegen Vorlage dieses Gutscheines kostenlos durch.

Den Abschnitt rechts bitte abtrennen und beim Fachhändler vorlegen. Der Abschnitt ist vom Fachhändler vollständig auszufüllen und an die Schauff GmbH & Co KG einzureichen!

ACHTUNG! Als Vorlage dient nur das abgestempelte Original! Kopien werden nicht akzeptiert!

Schauff GmbH & Co KG • Postfach 16 69 • 53406 Remagen
 Telefon 0 26 42 / 9 36 40 • Fax 33 58
 e-mail: info@schauff.de • Internet: www.schauff.de

Fahrrad-Serviceplan

Dieses Fahrrad wurde mit qualitativ hochwertigen Komponenten hergestellt. Um eine lange Lebensdauer und eine einwandfreie Funktion gewährleisten zu können, möchten wir Sie bitten, Ihr Fahrrad regelmäßig von Ihrem SCHAUFF-Fachhändler warten zu lassen. Damit Ihre Garantie nicht verfällt, lassen Sie sich bitte diese Wartungen von Ihrem SCHAUFF-Fachhändler bestätigen. Nach der Erst-Inspektion sollten die Wartungen mindestens 1mal pro Jahr oder alle 1.500 km von Ihrer Fachwerkstatt – gegen Berechnung – durchgeführt werden. Bei Nichtbeachtung erlischt jeglicher Garantieanspruch. Den verwendeten Komponenten liegen die Herstellergarantien zugrunde. Im Fall eines Garantie- oder Kulanzantrags fügen Sie bitte eine Kopie dieses Fahrradbriefes Ihrem Brief bei.

Händlerstempel Wartung am:	1. Wartung (12 Monate / 1.500 km)
	Händlerstempel Wartung am:
Händlerstempel Wartung am:	2. Wartung (24 Monate / 3.000 km)
	Händlerstempel Wartung am:
Händlerstempel Wartung am:	3. Wartung (36 Monate / 4.500 km)
	Händlerstempel Wartung am:
Händlerstempel Wartung am:	4. Wartung (48 Monate / 6.000 km)
	Händlerstempel Wartung am:
Händlerstempel Wartung am:	5. Wartung (60 Monate / 7.500 km)
	Händlerstempel Wartung am:
Händlerstempel Wartung am:	6. Wartung (72 Monate / 9.000 km)
	Händlerstempel Wartung am:
Händlerstempel Wartung am:	7. Wartung (84 Monate / 10.500 km)
	Händlerstempel Wartung am:
Händlerstempel Wartung am:	8. Wartung (96 Monate / 12.000 km)
	Händlerstempel Wartung am:
Händlerstempel Wartung am:	9. Wartung (108 Monate / 13.500 km)
	Händlerstempel Wartung am:



Bedienungs-, Pflege- und Wartungsanweisung, Garantie- und AGB-Regelung

Lufthansa-
Mountainbike

SCHAUFF®

www.schauff.de

Gewährleistung – Garantie

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

Es besteht auf allen Teilen eine Gewährleistung von sechs Monaten gemäß den deutschen Gesetzen. Beachten Sie auch die zum Teil längeren Garantiezeiten der Teilehersteller, die über die gesetzliche Gewährleistung hinausgehen. Federgabeln haben in der Regel eine Herstellergarantie von 1 Jahr.

Darüber hinaus gewähren wir Ihnen eine auf 2 Jahre erweiterte Garantie auf Ihr Mountainbike. Ausgenommen sind Verschleißteile mit einem Wert unter 10 Euro.

Beschränkung der Garantie

Bei Renn-Einsatz und bei gewerblichem Einsatz (Verleih) entfällt die 2 jährige Garantie.

Alle sicherheitsrelevanten Komponenten (auch Gabel, Lenker usw.) müssen spätestens nach 3 Jahren gegen Neue ausgetauscht werden.

Der Gewährleistungs- und Garantieanspruch entfällt bei Schäden durch Unfall, Gewaltanwendung, Benutzung von Dampfstrahlern, mißbräuchlicher Verwendung des Fahrrades (z.B. Fahren über Bordsteinkanten, Springen, Freestyle, Downhill, Fahrten durch Wasser usw.) und dann, wenn die Serviceintervalle nicht eingehalten wurden. Die Garantie erlischt auch bei mangelhafter Pflege.

Verschleißteile unterliegen ausschließlich der gesetzlichen Gewährleistung.

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

Die Haftung entfällt ebenfalls, wenn keine Original-SCHAUFF-Ersatzteile verwendet werden oder wenn Umbauten an den von uns gelieferten Kom-

ponenten vorgenommen wurden.

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

Nach Ablauf der Garantie setzt die weiterhin jährliche Inspektion bei Ihrem Fachhändler die Voraussetzung für Kulanzregelungen.

Bei Beanstandungen bitten wir Sie, eine Kopie des Fahrradbriefs, mindestens aber die RAHMENNUMMER beizufügen. Die regelmäßige Durchführung von Inspektionen bei Ihrem Fachhändler sichert die Garantieansprüche und erhält den Wert Ihres Lufthansa-MTB.

Bei weiteren technischen Fragen, wenden Sie sich bitte an Ihren Fachhändler oder an unsere Service Abteilung.

Gute Fahrt wünscht Ihnen

SCHAUFF

SCHAUFF GmbH & Co KG
53424 Remagen am Rhein
Service-Fax 0 26 42-93 64 12
service@schauff.de