

## CROSCO E-LINE - návod užívateľský ODPORÚČANIA A DOPLNENIA

V tomto dokumente upresňujeme alebo dopĺňame informácie uvedené v originálnom návode na obsluhu (užívateľskom návode) k motokolobežke CROSCO E-LINE a v tejto online verzii bude priebežne aktualizovaný. **Tento dokument je neoddeliteľnou súčasťou návodu na obsluhu motokolobežky CROSCO E-LINE** preto mu venujte primeranú pozornosť, prosím.

.....

Výrobca v návode na obsluhu udáva **optimálny tlak v pneumatikách** v rozsahu 2,5-4,6 bar. To sú hodnoty odporúčané výrobcom pneumatík a sú uvedené na bočnej strane pneumatiky (plášťa). Tieto hodnoty udávajú rozsah optimálnych tlakov pneumatiky, avšak pre rôzne aplikácie (použitie) pneumatík. Vzhľadom na parametre CROSCO E-LINE, hmotnosť a rýchlosti stroja ako aj na bežnú hmotnosť cieľovej skupiny zákazníkov **odporúčame hustiť v rozsahu 4,2-4,5 bar** (ideálne 4,3-4,4bar). Čím je väčšia pneumatika tým je vyšší valivý odpor kolesa a tým radikálne stúpa spotreba energie potrebnej na dosiahnutie a udržanie požadovanej rýchlosti. Vyššia hodnota znižuje životnosť duše/pneumatiky a môže spôsobiť poškodenie duše/pneumatiky tlakom (prasknutie). Navyše príliš tvrdá pneu viac kopíruje nerovnosti povrchu a tie sa prenášajú do stroja a jazdca ako nepríjemné vibrácie/otrasy.

**Rekuperácie energie a brzdenie motorom:** Tejto oblasti sa detailne venuje samostatný dokument „CROSCO E-LINE - REKUPERACIA - UPOZORNENIE !!! – WEB“ uvedený na našej web stránke v sekcii CROSCO E-LINE. Výrazne apelujeme na jeho preštudovanie a dodržiavanie v ňom uvedených zásad.

Odporúčanie **k spôsobu brzdienia CROSCO E-LINE** má za cieľ Vašu bezpečnosť ale aj zvýšenie životnosti brzdového obloženia (platničiek) a brzdových kotúčov. Doporučujeme si popísané postupy vopred vyskúšať/nacvičiť na bezpečnom mieste. V každom prípade ak to len trochu ide snažte sa vyhýbať prudkým brzdeniam len zadnou brzdou – zadné koleso s motorom má vysoký krútiaci moment a okamžitú kinetickú energiu/silu a zbytočné/nedôvodné prudké brzdenie len zadnou brzdou vo vyšších rýchlostiach znižuje životnosť brdného ústrojenstva kotúč/platničky.

- **Bez zapnutej rekuperácie** odporúčame (mimo extrémnych/ohrozujúcich situácií – kolízia a pod.) začať brzdiť zľahka oboma brzdami naraz a keď stroj spomalí dobrzdiť do zastavenia takisto oboma brzdami naraz. Pri jazde z kopca doporučujeme brzdiť oboma a priebežne ľavú resp. pravú páčku striedavo uvoľňovať pre lepšie chladenie styčných plôch brzdnej kotúč/platnička.
- **Pri zapnutej rekuperácii – brzdienie motorom** odporúčame (mimo extrémnych/ohrozujúcich situácií – kolízia a pod.) začať brzdiť zľahka iba motorom a to tak že stlačíme mierne (par milimetrov) pravú brzdovú páčku kým sa aktivuje v nej osadený vypínač motora a stroj začne brzdiť motorom (čo zácítite) a keď stroj spomalí dobrzdiť do zastavenia takisto oboma brzdami naraz. Pri jazde z kopca doporučujeme využívať brzdienie motorom (popis vyššie) prípadne pri vyššej rýchlosti brzdiť oboma a priebežne ľavú resp. pravú brzdu striedavo uvoľňovať pre lepšie chladenie brzdnych plôch.

**Akonáhle** pri používaní motokolobežky CROSCO E-LINE **zistíte zmenu** v správaní stroja (ťahu motora, zvuku, jazdné vlastnosti a pod....) ukončíte jazdu a venujte tomu ihneď dostatočnú pozornosť. Skontrolujte všetky dôležité „body“ ako sú hlavne optimálne/dostatočné nahustenie pneumatík, nastavenie a funkcia brzd, správna poloha blatníkov, uchytenie stojanu – vidly - kolies, kontrola zvuku a chodu motora pri stroji na stojane (koleso vo vzduchu).... Ak zaznamenáte vadu zabezpečte urýchlený servis danej vady. Nevyriešenie často drobného technického problému včas môže vyústiť do závažnejších komplikácií, prípadne do zmeny úrovne Vášho bezpečia (možný pád a pod.). Na následne vyvolané vady nedodržaním uvedeného postupu nie je možné uplatniť záruku.

**Pri jazde so zapnutým motorom** neodporúčame prudké pridávanie (tzv. prudké „seknutie do plných...“), to isté platí pri rozbehu z kľudovej polohy. CROSCO E-LINE nie je motorka takže od nej očakávať prudké zrýchlenie, nebodaj postavenie „na zadné“. Extrémne tým zaťažujete motor, zadnú vidlu aj ostatné časti stroja čo vyústi k ich rýchlejšiemu opotrebeniu resp. možnej závade.

**Preprava motokolobežky CROSCO E-LINE** nevyžaduje nejak zvláštnu pozornosť, ale ak je to len trochu možné vždy prepravujte CROSCO E-LINE v stojí a pevne ukotvené proti pohybu. Ak už je nevyhnutné prepravovať stroj nalažato (napr. v kufri auta) položte motokolobežku opatrne na **pravý bok**, podložte mäkkými materiálmi (molitan, vrstva mäkkých textílií a pod.) tak, aby sa minimalizovala možnosť ošúchania stroja resp. poškodenia pravej brzdovej páčky a zafixujte stroj proti stranovému pohybu. Znížite tak riziko poškodenia pri preprave. Preprava nalažato na ľavej strane zvyšuje riziko poškodenia/deformácie brzdových kotúčov a tým rozladenie brzdového systému.

Ak máte pocit že motokolobežka **CROSCO E-LINE ani na rovine nefahá ako by mala**, t.j. rýchlosť výrazne nezodpovedá špecifikácii v prvom rade si skontrolujte dostatočné nahustenie oboch pneumatík (viď vyššie). Neuverili by ste že podhustené (mäkké) pneumatiky môžu znížiť dosiahnuteľnú rýchlosť aj o niekoľko km/hod., ako aj dojazd o niekoľko km (niekedy až desiatok km). Tomuto odporúčaniu prosím venujte pozornosť hlavne v obdobiach s väčšími rozdielmi denných a nočných teplôt (rozťažnosť vzduchu v pneumatike).

Ak sa rozhodnete **vymeniť dušu v pneumatike** za novú a nekupujete ju u nás zaobstarajte si takú ktorá je určená pre danú hrúbku pneumatiky, t.j. ak je pneumatika 20x**2,125** (kde 2,125 je jej hrúbka) hľadajte dušu určenú pre pneumatiky hrúbky min. 2,1 alebo viac (napr. 2,125; 2,20; 2,25; 2,30; 2,50 – nikdy nie menej).

Ak plánujete doviezť svoje **CROSCO E-LINE k nám na servis** dôkladne ho vopred očistite od zaschnutého blata či iných hrubých nečistôt! Nevýčistený stroj nie sme povinný prevziať na servis (možné znečistenie našich priestorov, sťažený servis) resp. ak ho prevezmeme vyhradujeme si právo účtovať „SERVIS - poplatok za silne znečistený stroj“ (viď náš cenník) – vtedy stroj zbavíme obmedzujúcich nečistôt v našej réžii. Nejedná sa o totálne vyumývanie stroja iba o odstránenie toho čo prekáža servisu resp. znečisťuje naše priestory – neručíme vtedy za zachovanie polepov (nalepených nápisov).

**Pri dlhodobom skladovaní** motokolobežky **CROSCO** bez jazdenia (napr. v zimnom období ...) odporúčame **nenechávať trvale k stroju pripojenú nabíjačku akumulátora** v konektore nabíjania a v elektrickej zásuvke 230V. Nabíjačka má síce funkciu automatického odpojenia nabíjania pri úplnom nabití akumulátora, resp. sa sama aktivuje pri poklese napätia na akumulátore (udržiavacia funkcia), avšak podľa informácií od výrobcov akumulátorov resp. výrobcov elektrovozidiel (všeobecne) môže za určitých okolností (výkyvy napätia v elektrickej sieti, preriez, porucha nabíjačky ...) dôjsť k poškodeniu pripojeného akumulátora, prípadne aj jeho **vznieteniu a následného požiaru**. Takých prípadov nebolo veľa, pravdepodobnosť takého stavu je nenulová (ale možné škody vysoké) a preto **je potrebné na to brať ohľad**. Pri dlhodobom odstavení stroja **preto odporúčame** z času na čas (stačí raz mesačne) pripojiť nabíjačku, dobiť akumulátor na 100% a následne nabíjačku odpojiť od stroja aj siete 230V.

**Výrazne upozorňujeme na nasledovné:** ak po ukončení nabíjania (napr. pri dlhodobom skladovaní stroja /zima/) vyťahnete nabíjačku zo zásuvky 230V, alebo inak prerušíte pripojenie nabíjačky k sieti 230V, ale ponecháte ju „zapichnutú“ v napájacom konektore stroja, dochádza k postupnému pomalému spätnému vybíjaniu akumulátora cez tento napájací konektor smerom do nabíjačky. Toto je NEŽIADUCI stav a keďže nabíjací vstup akumulátora nemá príslušné ochrany voči prílišnému vybitiu článkov môže dôjsť po nejakom čase k prílišnému vybitiu (podpätiu) článkov, k ich poškodeniu až zničeniu. BMS obvod akumulátora trvale sleduje stav každého článku akumulátora a prispôsobuje výsledný stav jeho najslabšiemu článku, t.j. poškodenie jedného alebo viacerých článkov znižuje kapacitu celého akumulátora. Takéto poškodenie akumulátora je ľahko diagnostikovateľné (!), nie je možné naň uplatniť záruku a oprava akumulátora resp. jeho výmena je finančne značne náročná, preto odporúčame dať na to **výrazný POZOR !!!**.

Pri potrebe **zhodenia a následného nahodenia zadného kolesa** (oprava defektu a pod...) odporúčame vždy najskôr uvoľniť prípadne úplne demontovať zadný brzdič z rámu. Predídete tým možnému poškodeniu brzdového kotúča resp. brzdových platničiek pri demontáži resp. spätnej montáži kolesa. Takisto nezabudnite uvoľniť prívodnú kabeláž k motoru (odfixovať sk-pásky), odpojiť konektor motora a po spätnej montáži a zapojení konektora kabeláž zas precízne zafixovať tak aby nedochádzalo ku kontaktu kabeláže a brzdového kotúča resp. iných pohyblivých častí. Pri nahadzovaní kolesa späť do zadnej vidly **koleso zasuňte do vidly, stroj zaťažte (nech si niekto sadne na sedlo – stroj nie na stojane!), v zaťaženom stave pevne utiahnite skrutky kolesa**, zapojte kabeláž a fixačné pásy, odskúšajte (na stojane) funkčnosť motora (roztočenie) a až na záver nahodíte a nastavte brzdič.

**Výrazne upozorňujeme že plastový kryt akumulátora** pod vašimi nohami má tiež funkciu „odloženia nôh“ počas jazdy (stupačka), prípadne do nej môžete krátkodobo preniesť svoje ťažisko počas prejazdu nerovnosťami na vozovke (viď „kam je určený stroj na jazdenie“ v hlavnom Návode na použitie stroja). V žiadnom prípade neslúži na jazdu v stoji a už vôbec nie v teréne – môže dôjsť k jej prasknutiu, prípadne poškodeniu akumulátora resp. inštalčných prvkov pri ňom, čo sa nepovažuje za záručnú vadu stroja/materiálu.

**Pri dlhších výletoch na hranici reálnych dojazdov odporúčame nosiť/vozit'** pri jazde so sebou dodávanú nabíjačku akumulátora. Takto nikdy neostanete „visieť“ bezradne ďaleko od domu bez pomoci.

**A nejazdite bez mobilu** – ten pomôže vždy a všade ☺.