



BEDIENUNGSANLEITUNG

Handmade Custom Bike - Original Since 1993

01 Bedienung

02 Wartung

03 Tipps

04 Gewährleistung

Registrierte Dich innerhalb von **14 Tagen**
und erhalte **10 Jahre Garantie** auf dein Rad!



SCAN MICH

www.maxx.de/registrierung

Bedienung, Wartung, Tipps und Garantie

Um sich mit der Technik Ihres neuen Rades vertraut zu machen und seinen Wert zu erhalten, lesen Sie dieses Handbuch bitte sorgfältig vor der ersten Fahrt durch und bewahren Sie es zum Eintragen der vorgenommenen Kundendienste sowie zum Nachschlagen gut auf. Beachten Sie bitte auch die mitgelieferten Bedienungs- u. Wartungsanleitungen für Ebikes und anderer Komponentenhersteller. Dieses Handbuch und viele weitere Tipps, Bilder und Videos zum Thema finden Sie zum Download auf www.maxx.de/facts unter „**Bedienung & Wartung**“.

A. Bedienungsanleitung	Seite
1. Vor der 1. Fahrt	
.1. Wichtige Informationen zur Verkehrs- und Betriebssicherheit	3
.1 StVZO - Verkehrssicherheit	3
.2. Bauliche Veränderungen	3
.3 Anhängerbetrieb	3
.4 Maximalbelastung, Tipps für große und schwere Fahrer	3/4
.2. Registrierung, Eigentümerpass	4
.3. Inbetriebnahme und persönliche Einstellungen (bei Direktbezug)	
.1 „Raus aus dem Karton“ Endmontage Pedale & Cockpit	4/5
.2 Einstellen der idealen Sitzposition - Sattel	5
.3 Einstellen der idealen Sitzposition - Cockpit - Lenker/Vorbau	5
.4 Einstellen des gefederten Fahrwerks (optional)	6
.5 Beleuchtungsanlage mit Nabendynamo (optional)	6
.7 Schlauchlos-Systeme - Inbetriebnahme und Wartung (optional)	7
.8 Einbremsen und Bremsen mit Scheibenbremsen (optional)	8/9
.9 Ebike / Pedelec (optional)	9
2. Die erste Schnupperfahrt	10
3. Vor jeder Fahrt	10
4. Transport	10-11
B. Wartung	
1. Wartungs – Checkliste	12-17
2. Sicherheitsrelevante Bauteile	17
C. Mobilitäts-Garantie	18
1. Gewährleistung und Herstellergarantie	18/19
2. Unfallersatz (Crash-Replacement)	19
3. Weltweite Ersatzteilversorgung	19
D. Kontakt / Impressum	19

A. Bedienungsanleitung

1. Vor der 1. Fahrt

.1. Wichtige Informationen zur Verkehrs- und Betriebssicherheit

.1.1. StVZO - Verkehrssicherheit

Bitte beachten Sie, dass zur Teilnahme am öffentlichen Verkehr eine straßenverkehrstaugliche, StVZO-konforme Vollausrüstung vorhanden sein muss. Diese Ausrüstung liefern wir nur auf Wunsch und gegen Aufpreis bereits ab Werk. Lassen Sie sich auf jeden Fall zu Ihrer eigenen Sicherheit von uns oder einem Fachbetrieb Ihrer Wahl diesbezüglich beraten. Für den verkehrssicheren Zustand Ihres Rades sind Sie nach Übergabe des Bikes gemäß StVZO selbst verantwortlich.

Auf öffentlichen Straßen sind nach StVZO folgende Ausrüstungen nötig:

- Glocke (übrigens auch für ein MTB keine schlechte Sache!)
- Beleuchtungsanlage mit Dynamo, Frontleuchte und Rücklicht.
- Alternativ kann eine StVZO-konforme Batterie-Beleuchtung betrieben werden.
- Front- und Heckreflektor, Pedalrückstrahler, Speichenstrahler oder Reflektorstreifen - jeweils mit wellenförmigem " ~ " Prüfzeichen

.1.2. Bauliche Veränderungen an der werkseitig gelieferten Ausstattung

Das Modular Bike System von MAXX ermöglichte es Ihnen, Ihr Bike individuell anfertigen zu lassen.

Wichtig: Die gesetzliche Gewährleistung und unsere erweiterte Herstellergarantie erlöschen, wenn an der ursprünglichen Spezifikation und Ausstattung Ihres Bikes ohne unsere Freigabe Modifikationen durchgeführt werden. Sie gefährden sich selbst und andere.

.1.3. Anhängerbetrieb

Bei Anhängerbetrieb beachten: Die Kupplung darf niemals an der Sattelstütze, sondern nur an Hinterachse bzw. Hinterbau befestigt werden. MAXX empfiehlt Weber-Kupplungen: <https://www.weber-products.de/de/shop?search=&product-categories%5B%5D=4145>

Wichtig: Vollgefederte Räder sind für den Anhängerbetrieb nicht zugelassen.

.1.4. Maximalbelastung, Tipps für große und schwere Fahrer

Die zulässige Gesamtbelastung des ausgelieferten Fahrrades wurde nach Ihren Angaben in der Konfiguration bzw. Bestellung ausgelegt.

Wichtig: Bei Überschreitung des in Ihrer Konfigurationsbestellung angegebenen Fahrergewichts ist das Fahrrad nicht mehr betriebssicher und es erlischt die Gewährleistung bzw. unsere erweiterte Herstellergarantie.

Ab 100 kg Körpergewicht und 1.95 cm Körpergröße sollten Sie unsere Hinweise für große und schwere Fahrer unbedingt beachten. Diese sind über www.maxx.de/bikes_XXL abrufbar.

.2. Registrierung, Eigentümerpass

Wichtig: Registrieren Sie Ihr neues Rad innerhalb von 14 Tagen nach Kaufdatum Ihres Rades (Quittung/Rechnung) online unter www.maxx.de/registrierung, um die volle gesetzliche Gewährleistung und unsere 10-Jahres Herstellergarantie zu erhalten. Nach erfolgreicher Registrierung wird Ihnen automatisch innerhalb von 24h Ihr Eigentümerpass zugesendet. Bitte beachten Sie, dass Sie für die Registrierung Ihren Bestellkonfigurationscode benötigen. (Diesen finden Sie auf Ihrer Abschlussrechnung)

.3. Inbetriebnahme und persönliche Einstellungen (bei Direktbezug)

Ihr MAXX-Bike wurde in einem schützenden Vollkarton und zusätzlicher Schutzhülle geliefert. Die dazugehörigen Pedale, das evtl. zusätzlich bestellte Zubehör sowie alle Bedienungsanleitungen befinden sich im mitgelieferten Zubehörkarton.

Tipp: Bewahren Sie sich den großen Versandkarton und die Schutzhülle für einen eventuellen weiteren Transport, einen Umzug oder eine Flugreise auf. Auch wenn das Rad zum Service geschickt werden soll, ist dies hilfreich.

.1 „Raus aus dem Karton“ Endmontage Pedale & Cockpit

Pedale: Unbedingt auf die unterschiedlichen Markierungen der Gewinderichtungen auf der Pedalachse achten: L=linkes Pedal (Linksgewinde); R=rechtes Pedal (Rechtsgewinde) – jeweils in Fahrtrichtung betrachtet. Jetzt das Pedalgewinde (richtige Seite!) an das vorgefettete Kurbelgewinde setzen und es mit den Fingern bis möglichst zum Anschlag festdrehen. Erst jetzt mit einem 15er Gabelschlüssel oder einem passenden Inbusschlüssel festziehen. Klickpedale sollten vor der ersten Probefahrt auf „„leichtes Auslösen““ eingestellt werden (siehe Pedal-Anleitung).

Cockpit: Zum Transport ist das gesamte Cockpit mit Lenker, Vorbau und Schalt- und Bremsgriffen um 90° gedreht. Lösen Sie ggf. etwas die beiden hinteren Schrauben des Vorbaus, die diesen auf dem Gabelschaft klemmen. Nehmen Sie das Vorderrad zwischen die Beine und bringen Sie das Cockpit in die korrekte Lenkposition. Jetzt prüfen Sie, ob das Cockpit in der „Geradeaus“-Position steht und ziehen den Vorbau mit seinen **beiden hinteren** Klemmschrauben am Gabelschaft fest.

Wichtig: Zum Schutz der Bremshebel während des Transports ist zudem der Lenker nach unten gedreht und **nicht** in fahrbereiter Stellung. Lösen Sie nun die vorderen 4 Vorbauklemmschrauben leicht, um dann den Lenker in die Wunschposition zu drehen.

Anschließend ziehen Sie wechselseitig über Kreuz die Schrauben mit den auf dem Vorbau aufgedruckten Anzugsmomenten (Nm) fest.

Das Steuersatz-Spiel ist bereits werkseitig eingestellt. Sollte es nachjustiert werden müssen, befolgen Sie bitte die Anweisung unter Wartung S. 9-13 Steuersatzspiel.

Weitere Tipps zum Thema finden Sie unter www.maxx.de/facts unter „Bedienung & Wartung“.

.2 Einstellen der idealen Sitzposition - Sattel

Sattelhöhe: Die Sattelstütze lässt sich im Sitzrohr des Rahmens stufenlos verschieben. Fixiert wird sie durch das Festziehen der Inbusschraube oder durch Umlegen des Exzentrerspannhebels des Schnellverschlusses, wobei das kleine Rädchen auf der gegenüberliegenden Seite des Exzentrerspannhebels der Vorspannung dient.

Die Stütze sollte nur so fest fixiert werden, dass sich bei normaler Kraftanwendung der Sattel nicht mehr im Sitzrohr verdrehen lässt. Bitte beachten Sie unbedingt die „**Max**“im- Markierung auf der Stütze, die den maximalen Auszug aus dem Sitzrohr begrenzt. Bei gefederten Sattelstützen sollte die Einschubtiefe 120 mm nicht unterschreiten. Bei Überschreiten dieser Markierung besteht Bruch – und Verletzungsgefahr. Stellen Sie Ihre **persönliche Sattelhöhe** so ein, dass in der senkrechten Pedalstellung das Knie noch leicht angewinkelt ist. Bei sportlichen Fahrern gilt die Fersen-Faustregel: Die Ferse bzw. der Schuhabsatz muss bei senkrechter Pedalstellung das Pedal ganz belasten können. Bei Ihrer Radbestellung wurde bereits in der Grundkonfiguration Ihre persönliche Sattelhöhe als Empfehlungswert ermittelt.

Sattelhorizontale: Durch leichtes Öffnen der Sattelklemmschrauben am Kopf der Sattelstütze können Sie den Sattel in seiner Horizontalen ausrichten.

Sattelneigung: Sie sollte annähernd waagrecht ausgerichtet sein.

Wichtig: Im Kontaktbereich des Sattels (Scham- und Dammbereich) laufen empfindliche Gefäße und Nerven. Sollten sich Schmerzen oder Taubheit einstellen, so verändern Sie die Sattelneigung oder tauschen notfalls den Sattel aus. Eine leicht nach unten geneigte Sattelspitze bringt eine deutliche Entlastung im Dammbereich.

Position zum Tretlager: Die Einstellung erfolgt durch Verschieben des Sattels an seinem schiffenförmigen Untergestell („maximal- Markierung beachten!) im geöffneten Kopf der Sattelstütze. Hierbei sollte bei waagerechter Pedalstellung das Lot (senkrechte Linie) von dem abgewinkelten Knie (normale Sitzposition) ca. 1-2 cm hinter der Pedalachse sein.

.3 Einstellen der idealen Sitzposition - Cockpit Lenker/Vorbau

Je sportlicher die gewünschte Sitzposition, desto abgewinkelter der Oberkörper. Den Lenker sollten Sie mit leicht angewinkelten Armen erreichen können. Eine zu gestreckte Sitzposition kann zu Taubheitsgefühlen in den Armen und zu Nackenschmerzen führen -

notfalls sollte ein kürzerer Vorbau und oder ein um 30-50 mm erhöhter Lenker gewählt werden.

.4 Einstellen „Tunen“ des gefederten Fahrwerks (optional)

Jedes gefederte Fahrwerk muss auf seinen Besitzer individuell angepasst werden. Beachten Sie dabei die Bedienungs- und Einstellungsanleitung des Dämpfer- bzw. Federgabel-Herstellers. Federgabel und Dämpfer bilden eine dynamische Einheit und müssen aufeinander abgestimmt sein. Hierzu ist es wichtig, dass Sie über einige grundlegende Dinge Bescheid wissen:

Federung: Dies übernimmt eine spezielle Luftkammer. Sie hat die Aufgabe, dem Fahrergewicht entgegenzuwirken und das Rad trotz Belastung in seiner neutralen Basisgeometrie auszubalancieren.

Der Luftdruck ist dem Fahrergewicht anzupassen - hierzu wird eine spezielle Hochdruck-Luftpumpe benötigt, die nicht zum Lieferumfang gehört. Im Regelfall sollte der Druck so eingestellt sein, dass Ihr Körpergewicht die Federgabel und den Dämpfer je nach Einsatzgebiet um ca. 20-30 % des verfügbaren Federwegs zusammendrückt. Dieses fahrgewichts-bedingte Eintauchen nennt man „**SAG**“ oder „**Negativfederweg**“. Es gibt dabei keinen absoluten Einstellungswert, vieles ist Geschmacksache: Der eine möchte gerne ein hartes, straffes Fahrwerk, der andere ein weicheres, komfortableres.

Dämpfung: Jedes gefederte Fahrwerk benötigt neben der Federung auch eine Dämpfung, um den Stoßdämpfer kontrolliert mit einer definierten Verzögerung in die Ausgangsstellung zurück zu bringen. Nicht zu träge aber auch nicht zu agil eingestellt, sollte dies ohne mehrmaliges Nachschwingen erfolgen. Diese Aufgabe übernimmt die im Stoßdämpfer integrierte Zug- und Druckstufendämpfung mit regulierbarem Öldurchfluss.

Wichtig: Überdämpfte Grundeinstellungen können auf Dauer zu Schädigungen am Rahmen und an Dämpfungssystemen führen, für die MAXX und der Dämpfer- / Gabelhersteller keine Gewährleistung übernehmen.

.5 Beleuchtungsanlage mit Nabendynamo (optional)

Sie haben ihr Rad ist mit modernster Automatik-Tagfahrlicht-Beleuchtungsanlage ausgestattet: Die Stromquelle, der Nabendynamo, befindet sich in der vorderen Nabe. Der Ein-/Ausschalter befindet sich auf der Rückseite des Scheinwerfers. Im Eingeschalteten Zustand ist die Sensorsteuer immer aktiv, welche zwischen Tag- und Nachtfahrlicht automatisch wechselt.

Wichtig: Vor Demontage des Vorderrades unbedingt den Kabelkontaktstecker auf der *rechten* Nabenseite abziehen, sonst reißen Sie die Kontakte ab! Bei Wiedermontage des

Rads nicht vergessen, den Kontaktstecker wieder aufzusetzen und eine Lichtkontrolle durchzuführen!

.7 Schlauchlos-Systeme (optional)

Sie haben sich für ein Schlauchlos-System entschieden. Alle Schlauchlos-Komponenten sind bereits vormontiert bis auf das Reifen-Dichtmittel, welches dem mitgelieferten Zubehörkarton beigelegt wurde.

.7.1 Inbetriebnahme des Schlauchlos-Systems

- Das Laufrad aus dem Rad entfernen (siehe Anleitung)
- Die Luft ablassen und den Reifen auf einer Seite von der Felge abheben
- Den Schlauch entfernen
- Das „Tubeless“ Ventil durch das Ventilloch in die Felge von innen setzen und von außen mit der Rändelschraube Fingerfest anziehen.
- Den Reifen wieder auf die Felge bringen
- Jetzt - noch ohne Doc Blue !- mit einer guten Pumpe den Reifen bis maximal angegeben Luftdruck oder weniger aufpumpen, bis dieser ordentlich sitzt. Ein knallendes Geräusch ist vollkommen normal dabei. Lassen sie den Reifen nun einige Minuten in die Felge setzen.
- Zum Befüllen des mitgelieferten Dichtmittels den Ventileinsatz mit dem beiliegenden Werkzeug per Hand ausdrehen.
- Das frisch aufgeschüttelte Dichtmittel nach untenstehender Tabelle in die kleine weiße Flasche auffüllen und mit dieser durch den Ventilstutzen in den Reifen füllen. Dazu das Ventil am besten auf 8 Uhr stellen.
- Ventileinsatz wieder eindrehen und per Werkzeug wieder gut handfest anziehen.
- Ventil öffnen und aufpumpen. Nun wieder auf maximal erlaubten Luftdruck aufpumpen.
- Laufrad kräftig in alle Richtungen schütteln oder am besten gleich eine Runde biken, damit sich das Dichtmittel gut verteilt und den gesamten Innenraum benetzt.
- Sollte der Reifen einige Stunden später weniger Luft haben – Nachpumpen und nochmals auf Tour gehen, um das Dichtmittel noch besser zu verteilen.
- Viel Spaß mit dem neuen System und fleißig fahren

.7.2 Allgemeine Hinweise

- Alle 2-3 Monate etwas Dichtmittel (je nach Reifenbreite 20-50ml) in den Reifen als Pannenschutz nachfüllen.
- Keine CO₂ Patronen verwenden, die Flüssigkeit kann sofort verklumpen.
- Verschüttete Flüssigkeiten am Material oder Fußboden sofort aufnehmen und wenn nötig mit Wasser nachreinigen.
- Meist ist erst beim nächsten Reifenwechsel neue Dichtmittel notwendig. Das System ist bei korrekter Anwendung absolut zuverlässig. Nach 2 Jahren sollte die angesammelte, wässrige Flüssigkeit entnommen werden.
- Bitte beachten sie vor jeder Fahrt den Luftdruck. Sollte während der Fahrt doch der Luftdruck sinken: Einfach nachpumpen und weiterfahren. Ist der Luftaustritt an der Seitenwand, einfach die schadhafte Stelle nach unten drehen und der Flüssigkeit kurze Zeit geben um an der Stelle zu dichten.
- Für Löcher ab 3 mm können sie auch ohne Demontage des Reifens mit Maxalami die Karkasse sogar auf einem Alpencross zuverlässig dichten..
- Im „schlimmsten Fall“ einfach ihren Ersatzschlauch einlegen und aufpumpen
- Zahlreiche Tipps zu Tubeless finden Sie auf YouTube oder Google. Sehr nützlich auch: <http://www.schwalbe.com/de/tubeless.html>

- Empfehlungstabelle für die Befüllmenge pro Reifen. Unbedingt den minimalen und maximalen Luftdruck beachten - steht seitlich auf jedem Reifen!

Reifenbreite / mm	max. Luftdruck / bar	psi	Dichtmittel / ml
40	5	73	40
50	4	64	60
60	2,5	36	80
70	2	29	100
100	1,5	21	110
120	1,5	21	120

8 Einbremsen der Scheibenbremse

Um die volle Bremsleistung zu erzielen und Geräuschen bzw. Vibrationen im Bremssystem vorzubeugen, müssen Bremsbeläge und -scheiben mit der ersten Fahrt vollständig eingebremst werden. Dies gilt auch nach Wechseln von Belägen bzw. Scheiben im späteren Gebrauch.

Wichtig: Bei unsachgemäßem Einbremsen können irreparable Schäden an Bremsbelägen und -scheiben entstehen. Diese können nur durch einen kostenpflichtigen Austausch behoben werden, da dies bei keinem Bremsenhersteller unter Gewährleistung fällt.

Der Zweck des Einbremsens (wie auch bei Auto oder Motorrad) ist, eine dünne, gleichmäßige Belagsschicht auf die neue Scheibe aufzubringen, was wiederum die erwünschte Reibung auf der Scheibenoberfläche erzeugt. Zum ordnungsgemäßen Einbremsen müssen Scheiben und Beläge durch sanftes Anbremsen erst auf Betriebstemperatur gebracht werden, um den Materialtransfer zu ermöglichen und schließlich wieder vollständig abkühlen.

Wichtig: Bremsen Sie immer nur bis Schrittgeschwindigkeit herunter! Die Bremsscheibe sollte während dieses Prozesses bei anliegenden Belägen niemals zum Stillstand kommen, denn dabei würde ein partiell „dickerer“ Auftrag an Bremsbelagsmaterial entstehen, der dann das Vibrieren oder Quietschen entstehen lässt.

Das richtige Einbremsen einer Scheibenbremse

- Eine Strecke wählen, die mittlere Geschwindigkeit gestattet, dabei im Sattel bleiben.
- Ca. 20 x von ca. 30 km/h sanft auf Schrittgeschwindigkeit abbremsen.
- Auf höhere Geschwindigkeit beschleunigen und ca. 10 x Vorgang wiederholen.
- Bremse vor der nächsten Bremsung vollständig abkühlen lassen - nie mit Wasser kühlen.

Das richtige Bremsen mit einer Scheibenbremse

- Bei Nässe ist es normal, dass sich beim Bremsen kurz Geräusche entwickeln.

- Bei langen Abfahrten die Bremsen nicht ständig „schleifen“ lassen. Lieber vorne und hinten wechselnd belasten und den Bremsen die Möglichkeit zum Abkühlen geben.
- Das Vorderrad kann deutlich mehr (ca.70%) Bremsleistung übertragen als das Hinterrad (ca.30%). Lernen Sie für Geländefahrten mit beiden Bremsen sicher zu bremsen. Geringerer Luftdruck im Vorderreifen erhöht die Griffigkeit.
- Der Verschleiß hängt sehr stark von Bremsverhalten, Wetter und abgefahrenen Tiefenmetern ab. Notorische „Hinterrad-Bremser“ haben einen extrem hohen Belagsverschleiß. Prüfen Sie regelmäßig die restliche Belagsstärke und tauschen die Beläge rechtzeitig und gemäß Herstellerangaben aus.
- Benutzen Sie dabei nur Original-Bremsbeläge des Bremsenherstellers - andernfalls gefährden Sie sich selbst und verlieren Ihre Gewährleistungsansprüche.
- Beachten Sie bitte die mitgelieferte Hersteller-Bedienungsanleitung Ihrer Scheiben-Bremsanlage.

.9 Ebike / Pedelec (optional)

- Bitte beachten Sie unbedingt die mitgelieferte Bedienungs-und Wartungsanleitung des Ebike-Systems, mit dem Ihr Rad ausgestattet wurde.
- Die jeweils neueste Fassung finden Sie auf unserer Website unter: <https://www.maxx.de/de/facts/bike-user-manual.html>
- Das Ebike-System ist komplex und bedarf einer speziellen Kenntnis über Bedienung, Wartung sowie einer besonderen Beachtung der Sicherheitshinweise.

2. Die erste Schnupperfahrt

Unternehmen Sie bewusst eine erste Schnupperfahrt abseits des Straßenverkehrs auf bekanntem Terrain, um sich mit Ihrem neuen Rad vertraut zu machen. Fahren Sie deswegen mit Vorsicht und erhöhter Aufmerksamkeit, um sich an die Fahreigenschaften Ihres neuen Rades zu gewöhnen.

Bremsen: Beachten Sie bitte hierfür den Punkt 8 der Betriebsanleitung. Vorsicht bei den modernen Bremsanlagen mit ihrer sehr hohen, gewöhnungsbedürftigen Bremsleistung, vor allem auf losem oder nassem Untergrund. Bremsen Sie niemals nur mit einer Hand am Lenker! Überprüfen Sie die Druckpunktlage der Bremsen. Beobachten Sie, welcher Bremshebel welche Bremse bedient bzw. welches Rad verzögert wird.

Schaltung: Schalten Sie immer nur bei gleichzeitigem, leichtem Kurbeln – dies gilt für Ketten- und Nabenschaltungen.

3. Vor jeder Fahrt

Zu Ihrer eigenen Sicherheit machen Sie es sich zur Gewohnheit, das Bike vor jeder Fahrt einer Routineprüfung zu unterziehen:

- ✓ Laufräder-Verschlussysteme - Schnellspanner bzw. Steckachsen - fest?
- ✓ Räder: Laufen beide Räder rund? Sind alle Speichen fest?
- ✓ Reifen: Luftdruck ok? Ventilstellung senkrecht?
- ✓ Steuersatz: Schieben Sie das Rad mit gebremstem Vorderrad vor und zurück. Ist der Steuersatz spielfrei?
- ✓ Vorbauklemmung: Klemmen Sie das Vorderrad zwischen die Beine und versichern Sie sich einer korrekten und verdrehfesten Stellung des Lenkers.
- ✓ Bremsen: Simulieren Sie im Stillstand mit beiden Bremsen ein kräftiges Bremsmanöver. Checken Sie bei Felgenbremsen die korrekte mittige Position der Bremsbeläge auf der Felgenflanke, vor allem, wenn das Vorderrad zum Transport abmontiert war.
- ✓ Achtung Winterfahrer: Feuchtigkeit in Brems- und Schaltheulen können bei großer Kälte Züge gefrieren lassen. (Siehe Wartung Seite 4-6)

4. Transport

... im Auto

Um Ihr Rad im Auto zu transportieren, kann es notwendig sein, Sattelstütze und Laufräder auszubauen. Die Sattelstütze wird mit dem Sattel nach dem Lösen des Schnellspanners bzw. der Inbus-Schelle nach oben aus dem Rahmen gezogen. Bei Teleskop-Stützen die Angaben des Herstellers beachten. Achten Sie beim Laufradausbau darauf, dass bei Scheibenbremsen die Transportsicherung zwischen den Bremsbelegen eingesetzt wird.

Schnellspann-Achsen werden mit dem Exzenterhebel geöffnet, dann wird die Vorspannmutter auf der anderen Seite etwas gelöst, damit die Sicherheitsnase des Ausfallendes die Nabenachse des Laufrads nach unten freigibt.

Wichtig: Beim Wiedereinsetzen des Laufrads muss die Nabenachse hinter der Sicherheitsnase des Ausfallendes einrasten. Danach die Vorspannmutter wieder wenige Umdrehungen andrehen, sodass sich der Exzenterhebel mit leichtem Druck umlegen lässt.

Steckachsen werden in der Regel mit einem Inbusschlüssel geöffnet, achten Sie beim Anziehen auf das aufgedruckte Anzugsmoment – in der Regel beträgt es 10-12 Nm; bei Federgabeln ist auf die Hinweise des Herstellers zu achten.

Zum Ausbau des Hinterrads die Kette auf das kleinste Ritzel - zum Transport jedoch auf das größte Ritzel schalten, um das Schaltwerk zu schützen.

Wichtig: Vor der Fahrt eine Bremsprüfung durchführen!

... auf dem Auto

Wenn Sie Ihr Rad auf einem TÜV-geprüften Dach- oder Heckträger transportieren, entfernen Sie bei Ihrem Rad niemals die Sattelstütze mit Sattel, ohne das freigewordene Sitzrohr gegen Spritzwasser komplett abzudichten! Bedenken Sie, dass beim Außentransport das Rad vor allem beim Dachtransport erheblich durch Steinschlag, Insektenflug, Nässe oder aggressive, salzhaltige Meeresluft in Mitleidenschaft gezogen wird. Außerdem sollten Träger und Rad wirksam gegen Diebstahl geschützt sein.

... mit dem Flugzeug

Übergeben Sie Ihr Rad der Airline nur sorgfältig verpackt im Radkoffer oder im mitgelieferten Radkarton. Alle exponierten Teile, wie z.B. Pedale und Schaltwerk, sollten besonders geschützt, bzw. abmontiert werden. Am Hinterrad sollte die Kette auf das größte Ritzel geschaltet werden. Die Lenker/Vorbau-Einheit sollte um 90 ° gedreht und fixiert werden. Die Züge dabei nicht knicken. Rahmenrohre können z.B. mit Schaumstoff-Rohrisolierungen vom Baumarkt geschützt werden. Rechnen Sie immer damit, dass Sie Ihr sorgfältig verpacktes Rad unverhofft und unter Zeitdruck für eine Sicherheitsprüfung oder am Zoll auspacken müssen.

Wichtig: Beachten Sie unbedingt die besonderen Transport-Bedingungen für Ebikes in der mitgelieferten Bedienungsanleitung des Ebike-Systemherstellers.

B. WARTUNG

1. Wartungs – Checkliste

Auch nach jeder Fahrt sollten Sie Ihr Rad einer Inspektion unterziehen - oft finden sich Kleinigkeiten, die Sie selbst beheben können. Wenden Sie sich jedoch im Zweifelsfall immer an einen Fachbetrieb. Nur Profis verfügen über Know-how, Werkzeuge und Ersatzteile, um Ihr Rad sicher und funktionell zu erhalten. Wartungs- und Pflegehinweise aller Komponentenhersteller wurden diesem Rad beigelegt und finden sich auch auf den jeweiligen Websites dieser Hersteller.

- ✓ **Schutz gegen Korrosion und Witterungseinflüsse:** Sämtliche Bauteile sind für den normalen Gebrauch durch eine besondere Schutzschicht wie z.B. Eloxierung oder Pulverbeschichtung witterungsbeständig gemacht.

Bei Verletzung dieser Schutzschicht ist die Witterungsbeständigkeit des Bauteils nicht mehr gewährleistet und es sollte ausgetauscht werden. Bedenken Sie, dass Salzwasser in Küstennähe (Urlaub am Meer) oder Streusalz im Winter die Lebensdauer erheblich herabsetzen, das gleiche gilt auch bei ungeschützter Lagerung im Freien oder in feuchten Räumen. Zum besseren Schutz können Rahmen und Komponenten nach der Reinigung

mit Schutzwachs versiegelt werden. Hier bitte nur spezielle Radprodukte, nichts aus der Autoindustrie.

Wichtig: Bremsbeläge und Scheiben müssen immer rost-, fett- und ölfrei sein!

- ✓ **Antrieb Kettenschaltung** (entfällt bei Nabenschaltung): Der Antrieb - Kette, Kassette, Kettenblätter, Umwerfer und Schaltwerk - ist ein filigranes Feinwerk. Es muss mit Spezialmitteln aus dem Fachhandel "blitzblank" gehalten und in regelmäßigen Abständen von einer Fachkraft auf Verschleiß überprüft werden. Nur eine gut mit Spezialmitteln gepflegte Kette gewährleistet optimale Schaltfunktion und maximale Laufzeit der Kette sowie aller verbundenen Bauteile. **Schaltwerk:** Schützen Sie dieses empfindliche, für die Schaltung wichtige Bauteil besonders vor Gewalteinwirkung. Legen Sie das Rad auf der Tour oder beim Transport immer auf die schaltwerk-abgewandte Seite. Größere Gewalteinflüsse haben oft ein Verbiegen oder gar den Bruch des Schaltauges zur Folge. MAXX - Rahmen haben zur Sicherheit ein auswechselbares, nachrüstbares Schaltauge.

Wichtig: Dieses Ersatzteil sollte bei keinem Urlaub fehlen.

Feineinstellung: Lassen Sie sich vom Verkäufer oder einem Radmechaniker zeigen, wie Sie notfalls selbst eine Feineinstellung Ihrer Schaltung unterwegs durchführen können. Überprüfen Sie die Funktion der Schaltung.

Wichtig: Durch Drehen der Zuganschlagschrauben an den Schaltgriffen können Sie die Spannung des Schaltseils beeinflussen. Oft genügt weniger als eine Umdrehung, um eine „rasselnde“ Schaltung wieder zu justieren!

- ✓ **Antrieb Naben-u. Getriebeschaltung** (entfällt bei Kettenschaltung): Eine Naben-bzw. Getriebeschaltung ist erheblich wartungsärmer als eine Kettenschaltung, allerdings sollte in regelmäßigen Intervallen eine fachmännische Getriebewartung durchgeführt werden – nähere Informationen entnehmen Sie bitte den mitgelieferten Unterlagen des Herstellers. Die **Kette** sollte mit Spezialmitteln des Fachhandels gepflegt werden, Ritzel und Kettenblatt regelmäßig gesäubert werden. Sollte Ihre Schaltung über einen **Riemenantrieb** verfügen, erfordert dies eine besondere Handhabung – bitte entnehmen Sie alle Details der beigefügten Bedienungsanleitung des Herstellers.
- ✓ **Einstellung der Ketten - bzw. Riemenspannung:** Dies erfordert etwas handwerkliches Geschick, im Zweifel lassen Sie dies von einem Fachmann durchführen. MAXX hat zwei unterschiedliche Systeme:

1) Spannen durch verschiebbares Ausfallende: Zuerst müssen alle vier jeweils an den Außenseiten der beiden Ausfallenden befindlichen Inbusschrauben (5 mm Inbusschlüssel) gelockert werden. Jetzt lassen sich die beiden schwarzen Verschiebe-

Elemente an der linken und rechten Innenseite der Ausfallenden mittels Verdrehen der auf der hinteren Stirnseite im Inneren der Verschiebe-Elemente befindlichen Spansschrauben (4 mm Inbusschlüssel) in die gewünschte Richtung – Spannen oder Entspannen – bewegen. **Ausrichten des Laufrads:** Achten Sie beim Spannen unbedingt auf den geraden Sitz des Laufrads im Rahmen-Hinterbau – die beiden Spansschrauben sollten links und rechts gleichermaßen angezogen werden.

Eine Schiefstellung des Laufrads kann durch Nachjustieren an einer der beiden Spansschrauben korrigiert werden. Nach Spannen und Ausrichten des Laufrads müssen die jeweils vier Inbusschrauben mit 10 Nm wieder angezogen werden. Vergewissern Sie sich, dass unter jedem Inbusschraubenkopf jeweils eine spezielle verdrehsichernde „Nordlock“-Unterlegscheibe vorhanden ist, die sich wiederum auf die ovale Edelstahl einlegeplatte einpresst. Auch müssen beide Spansschrauben jeweils auf Anschlag stehen.

2) Spannen durch exzentrisches Tretlager: Die Exzenter-Keilklemmung ist durch Öffnen der Inbusschraube (5 mm Inbusschlüssel) - und ggf. mit einem gezielten Schlag auf den Inbuskopf - auf der linken Seite in Fahrtrichtung gegen den Uhrzeigersinn zu lösen – anschließend lässt sich das Innenlager in die gewünschte Position drehen. Die Wieder-Fixierung erfolgt mit einem Anzugsmoment von 10-12 Nm. Die **optimale Kettenspannung** wird erreicht, wenn die Kette an ihrer strammsten Stelle mindestens um das Maß ihrer Höhe nach unten und oben bewegt werden kann.

Wichtig: Achten Sie beim Spannen der Kette darauf, dass Brems- und Schaltzüge mitwandern können – u.U. müssten deren Klemmverbindungen an der Kettenstrebe gelöst werden.

- ✓ Einer besonderen Pflege bedarf die **Kabelführung** von Schaltung und Bremsen. Die Schaltschritte moderner Schaltungen sind indexiert und millimetergenau abgestimmt. Zudem sind schwergängige oder blockierte Bremsen für den Biker eine große Gefahrenquelle. Oberstes Ziel ist also die optimale Leichtgängigkeit aller Kabel in Ihren Außenhüllen. Vermeiden Sie alles, was die Züge schwergängig machen könnte: Schmutz, Staub, Spritzwasser (Rost und Vereisung im Winter, starke Biegungen, Knicke oder Brüche der Außenhüllen. Achten Sie bei Hydraulikbremsen auf den knickfreien Verlauf der Leitungen. Bei austretendem Öl an Leitungen oder Verbindungsteilen sofort zum Fachbetrieb!
- ✓ **Reinigung:** Vermeiden Sie Hochdruckreiniger - der harte Wasserstrahl und der hohe Druck können bei unsachgemäßer Anwendung die Grundschmierung von Lagern und Ketten auswaschen sowie Dichtungen, Dekore und selbst Pulverbeschichtung zerstören. Zudem würde Wasser ins Innere des Rahmens gelangen, was Korrosion und somit

Verlust an Sicherheit zur Folge hätte. Zur Entfernung des groben Schmutzes genügen ein Gartenschlauch mit herkömmlichem Strahl und eine Autowaschbürste.

Wichtig: Vermeiden Sie, dass ölhaltiges Abwasser in die Kanalisation oder ins Erdreich gelangt!

- ✓ **Teilbare Sitzstrebe:** (je nach Modell) Sollte Ihr Rahmen über eine teilbare Sitzstrebe verfügen, achten Sie stets auf den festen Sitz der Schraubverbindung.
- ✓ **Rahmen:** Kontrollieren Sie nach der Reinigung die Oberflächen aller Bauteile auf Risse, Beulen und Lackabplatzer, vor allem nach einem Sturz. Zeigen Sie verdächtige Stellen einem Fachmann. Zur Vermeidung von Korrosion müssen Lackschäden, z.B. blanke Stellen, unverzüglich fachgerecht versiegelt werden. MAXX bietet hierfür einen eigenen Renovierungsservice („Frame Clinic“) an. Für alle RAL-Farben gibt es günstige Lackstifte unter <http://www.lackstift24.de/ral-lackstift.html>
- ✓ **Federungs- und Dämpfungselemente (optional):** Kontrollieren Sie möglichst nach jeder Fahrt den spielfreien Sitz des Hinterbaus in der Schwingenlagerung und aller Schraubverbindungen des Dämpfungselements an beiden Rahmenteilen. Lagerspiel und lockere Verbindungen können schnell zu irreparablen Schäden in den Lagersitzen führen. Die Maschinenlager sind dauerhaft geschmiert und wartungsfrei, Hochdruckreiniger oder Lösungsmittel zerstören sie jedoch schnell. Achten Sie auf die mitgelieferte Bedienungs- u. Wartungsanleitung des Federelementherstellers.
- ✓ **Gabel:** Eine gestauchte oder verbogene Gabel muss sofort ausgetauscht werden. Federgabeln sind gemäß der mitgelieferten Bedienungs-u. Wartungsanleitung des Federgabelherstellers zu bedienen und zu warten. Sie dürfen nur von den autorisierten Servicestellen repariert werden!
- ✓ Auf den festen Sitz aller **Schraubverbindungen** achten – dabei die in den mitgelieferten Bedienungsanleitungen der Komponentenhersteller vorgeschriebenen Anzugsmomente beachten, soweit diese am Bauteil selbst nicht kenntlich gemacht sind.
- ✓ **Steuersatz:** Gabel und Lenker müssen sich leicht drehen lassen, ohne jedoch Spiel zu haben. Die korrekte Einstellung des „Lagerspiels“ am Steuersatz erfolgt über die Inbusschraube der „Top Cap“, der Kappe auf dem Vorbau - dazu müssen allerdings zunächst dessen beiden hinteren Klemmschrauben am Gabelschaft gelockert sein. Zu viel Spiel - Schraube etwa 1/4 bis 1/2 Umdrehung rechtsrum anziehen oder mehr Spiel - linksrum lösen!

Wichtig: Diese zentrale „Top Cap“ Schraube ist nur zum Einstellen des Lagerspiels, nicht zum Verstellen des Lenkers vorgesehen. Nicht vergessen, anschließend die korrekte „Geradeaus“-Stellung des Cockpits zu prüfen und die beiden hinteren Klemmschrauben am Gabelschaft wieder festzuziehen. Ist beim Schwenken des Lenkers ein Einrasten

oder unsauberer Lauf des Lagers spürbar, ist der Steuersatz wahrscheinlich verschlissen und Sie sollten eine Werkstatt aufsuchen.

- ✓ **Lenker und Vorbau:** Der Vorbau auf dem Gabelschaftrohr sowie der Lenker im Vorbau müssen fest mit dem vorgeschriebenen Anzugsmoment geklemmt sein. Schauen Sie sich die Bereiche um die Schweißnähte und die Lenkerklemmung genau an: Manche Stellen könnten auf Risse hinweisen.
- ✓ **Sattelstütze:** Bei Fahrten im Winter und bei Regen sollte das Innere des Sitzrohres mit Sprühwachs vor Korrosion geschützt werden. Die Sattelstütze darf nur bis zur eingravierten **Maximalmarkierung** aus dem Sattelrohr herausragen.

Wichtig: Niemals Nachrüst-Sattelstützen mit Hülsen-Einsätzen verwenden-Bruchgefahr!

- ✓ **Tretlager/Innenlager** müssen sich leicht drehen lassen, dürfen jedoch kein Spiel haben. Feuchtigkeit und Nässe zerstören das Tretlager. Also Achtung bei Reinigung, Regenfahrten, Bachdurchquerungen oder beim Autotransport im Regen.
- ✓ **Pedale:** Die Lager müssen nicht nachgeschmiert werden. Zur richtigen Montage siehe 1.3.1
- ✓ **Bremsen:** Hydraulische Bremsleitungen, Bremskabel und -hüllen auf Beschädigungen oder Knicke kontrollieren. Abgenutzte Bremsbeläge rechtzeitig austauschen. Beachten Sie die ggf. mitgelieferte Bedienungs- u. Wartungsanleitung des Bremsenherstellers, sofern Ihr Rad optional mit einer speziellen Bremsanlage ausgerüstet sein sollte.
- ✓ **Laufräder:** Die Nabenschnellspanner müssen durch die Schwenkbewegung des Exzenter-Spannhebels um 90° fest verriegelt sein. Klappen Sie den Exzenter-Spannhebel so an Rahmen / Gabel an, dass ein versehentliches Öffnen ausgeschlossen ist. Niemals versuchen, den Nabenschnellspanner durch Festdrehen der Vorspannmutter auf der gegenüberliegenden Seite des Exzenter-Spannhebels zu schließen. Die vorstehende Nase der Achsaufnahme hat eine wichtige Sicherheitsfunktion, vor allem bei Scheibenbremsen.

Sollten Ihre Naben **spezielle Verschlusstechniken** haben, wie z.B. Steckachsen, Ebike-Antriebsnaben oder Nabenschaltungs-naben mit Drehmoment-Sicherungen, beachten Sie die aufgedruckten Anzugsmomente. Alle **Speichen** sollten dieselbe Spannung haben, lockere Speichen führen zu Seiten- und Höhengschlägen im Laufrad. Vor allem nach einer Kollision, z.B. mit einem Bordstein gilt: **Felgen** auf Rundlauf kontrollieren, indem Sie bei drehendem Rad den Abstand zur Bremse beobachten – die zulässige Abweichung beträgt ca. 1 mm. Das Zentrieren von Laufrädern soll dem Fachmann überlassen werden.

Die Bremsscheiben müssen stets sauber (keine Schmiermittel!), planflächig und frei von Rissen, Riefen oder Verformungen sein. Der feste Sitz, Taumelfreiheit und Verschleißgrad der Bremsscheiben sollte regelmäßig vom Fachmann kontrolliert werden.

Reifen: Die Bereifung sollte stets innerhalb des zulässigen, am Reifen angezeigten Luftdrucks gehalten werden: Das Minimum sollte so gewählt werden, dass unter voller Belastung die Felge niemals gegen Felgenhorn und Schlauch durchschlagen kann, das Maximum siehe Herstellerangabe an der Reifenflanke oder unsere Empfehlungen-Tabelle „maximaler Luftdruck“ (siehe Seite 7)

Wichtig: Keine Montierpaste beim Reifenwechsel verwenden. Untersuchen Sie die Reifendecke auf Risse, Schnitte oder sonstige Beschädigungen. Beschädigte Reifen müssen sofort ausgetauscht, die Ursachen fachmännisch behoben werden.

Wichtig: Beim Nachkauf von Reifen ist unbedingt darauf zu achten, dass die Reifenbreite und der Luftdruck mit den bereits verbauten Felgen und Schläuchen korrespondieren. Auskunft hierüber gibt ein Fachmann oder die jeweilige Website des Reifenherstellers.

Ebike / Pedelec-System: (optional) Bitte beachten Sie unbedingt die mitgelieferte Wartungs- und Bedienungsanleitung des Ebike-Systemherstellers, mit dem Ihr Rad ausgestattet wurde. Das Ebike-System ist komplex und bedarf einer speziellen Kenntnis über Bedienung, Wartung sowie einer besonderen Beachtung der Sicherheitshinweise.

2. Sicherheitsrelevante Bauteile

Das moderne Rad ist ein hoch entwickeltes Sport- und Freizeitgerät mit einem nach neuestem Stand der Technik ausbalancierten Gleichgewicht zwischen höchster Betriebssicherheit und anwenderfreundlichem Gewicht. Viele Bestandteile unterliegen einem einsatzbedingten Verschleiß. Erfahrungen haben gezeigt, dass je nach Betriebsdauer und Betriebsintensität mit dem Auge nicht feststellbare Schwächungen und Beschädigungen auftreten können. Wir empfehlen daher eine regelmäßige, jährliche Begutachtung und ggf. Austausch von Lenker, Vorbau, Felgen durch einen Fachbetrieb.

Wichtig: Nach einem Sturz oder einer anderen Gewalteinwirkung muss das Rad genauestens von einem Fachbetrieb auf Schädigungen untersucht werden - insbesondere Gabel, Laufräder, Rahmen, Lenker und Vorbau. Sollte sich an einem der Bauteile nur das geringste Anzeichen von struktureller Beschädigung zeigen, sollte es zur eigenen Sicherheit sofort ausgetauscht werden.

C. MOBILITÄTS-GARANTIE

MAXX Bikes sind Premiumprodukte - robust und langlebig. Wir begleiten Sie auch viele Jahre nach dem Kauf als verlässlicher Partner und stellen dies mit einem umfassenden, weltweiten Ersatzteilservice und einer weit über den gesetzlichen Rahmen hinausgehenden *Herstellergarantie* sowie einer kulantem *Crash Replacement* Regelung unter Beweis.

1. Gesetzliche Gewährleistung und Herstellergarantie

a) 10 Jahre Garantie auf MAXX-Rahmen & MAXX-Gabeln

MAXX garantiert für insgesamt 10 Jahre die Verarbeitungs- und Materialmängelfreiheit an privat genutzten MAXX-Rahmen & MAXX-Gabeln. Bis einschließlich dem 5. Jahr ab dem Kauf bzw. dem Registrierungsdatum gewähren wir 100 % Garantie, nach dem 5. Jahr bis einschließlich dem 10. Jahr ab Registrierungsdatum erheben wir einen Nutzungs-Eigenanteil in Höhe von 50 % des zum Zeitpunkt des Schadens gültigen Verkaufspreises des Austauschteils. Dafür erhält der Kunde ein Bauteil auf neuestem Stand der Technik. MAXX wird nach seiner Wahl das schadhafte Bauteil gegen ein gleiches oder wertgleiches Produkt bzw. Nachfolgeprodukt austauschen oder instandsetzen, Nachbesserungen sind zulässig. Bei einem anerkannten Garantiefall gilt die ursprüngliche Garantielaufzeit. **Wichtig:** Voraussetzung für diese umfassende Garantieleistung ist die Registrierung des Rades auf unserer Website unter www.maxx.de/registrierung innerhalb 14 Tage nach Kauf (Nachweis durch Quittung/Rechnung) und der auf der Rückseite dieses Hefts im Service-Protokoll nachgewiesene, jährliche Service durch einen Fachbetrieb. Die Garantieleistung umfasst keine Anbauteile wie z.B. Dämpfer und keine Nebenkosten wie z.B. Umbau - bzw. Frachtkosten. Sollte das Datum der Registrierung um mehr als 1 Monat vom Datum der Lieferung von MAXX an den Händler abweichen, so gilt das Lieferdatum an den Händler. Für Verschleißteile und sicherheitsrelevante Bauteile, wie z.B. Lenker, Vorbau, Felgen, benannt in der MAXX Gebrauchsanleitung, sowie in allen Punkten, die hier nicht im Einzelnen geregelt sind, gilt die gesetzliche Gewährleistung. Zur Aufrechterhaltung der Gewährleistung und unserer Herstellergarantie muss Ihr neues Rad innerhalb von 3 Monaten nach Kaufdatum einer Erstinspektion durch eine Fachkraft unterzogen werden und im Service-Protokoll vermerkt werden.

b) 24 Monate gesetzliche Gewährleistung auf Bauteile anderer Markenhersteller

Auf Bauteile anderer Markenhersteller gelten die gesetzlichen Gewährleistungs-Regelungen. Manche Hersteller bieten eine erweiterte Herstellergarantie, die MAXX ohne Anerkennung einer Rechtspflicht an den Käufer abtritt. Sollte das Rad nicht direkt bei MAXX bezogen worden sein, erfolgt die Garantieabwicklung dieser Bauteile ohne Inanspruchnahme von MAXX zwischen dem Fachhändler und der zuständigen Servicestelle des jeweiligen Markenherstellers.

Die Gewährleistung und Herstellergarantie erlischt bzw. gilt nicht

- bei nicht durchgeführter Registrierung binnen 14 Tage nach Kaufdatum (Nachweis durch Quittung/Rechnung) unter www.maxx.de/registrierung.
- bei fehlendem Nachweis eines regelmäßigen Service durch einen Fachbetrieb

- bei unsachgemäßem Gebrauch und Nichtbefolgen dieser Bedienungs,- Pflege- und Wartungsanleitung, die beim Kauf ausgehändigt und quittiert wurde.
- bei Abänderung der ausgelieferten Spezifikation des Rades, z.B. durch nachträgliche Montage von nicht durch MAXX freigegebene Bauteile.
- für typische Verschleißteile wie Kette, Ritzel, Bremsscheiben und -beläge bei Rädern mit Reifen, Schläuche, Brems- und Schaltzüge mit -hüllen.
- Bei einem bereits abgewickelten Garantiefall ist eine Garantieverlängerung des neuen Rahmens nicht mehr möglich. Die Garantielaufzeit ist davon nicht betroffen.
- bei Besitzerwechsel
- bei (Vor)-Schädigungen an Bauteilen durch Sturz, Unfall - oder Transportschäden.
- bei höherer Gewalt, bzw. durch Ereignisse, die nicht durch MAXX zu verantworten sind.
- bei Mängeln, die aus Folgeschäden resultieren, nachdem der erstmalig aufgetretene Mangel nicht unverzüglich bei MAXX oder bei einem anderen Fachbetrieb begutachtet und repariert bzw. beseitigt wurde. Der Fachbetrieb muss aus seiner Fachkenntnis über das weitere Verfahren entscheiden, ggf. aus Sicherheitsgründen die Weiterbenutzung des Rads bzw. eines Bauteils untersagen.

2. Unfallersatz (Crash Replacement)

MAXX begleitet seine Kunden auch bei Schadensfällen durch Unfälle oder Fehlbenutzung, die nicht unter die Garantie fallen. Wir bieten dazu für alle privat genutzten MAXX-Produkte, ausgewiesen und gekennzeichnet durch das MAXX-Logo, günstige Austauschpreise an. Danach gewährt MAXX jedem registrierten Kunden für die Dauer von 10 Jahren einen Crash Replacement Rabatt von 50 % auf den aktuellen Verkaufspreis gegen kostenlose Einsendung des defekten Bauteils. Wir bieten auch auf fremde Markenprodukte günstige Austauschpreise, z.B. Laufräder, Gabeln oder Schaltungs- bzw. Bremsen.

3. Ersatzteilversorgung - weltweit

MAXX garantiert bis zum entferntesten Winkel der Erde eine weltweite Ersatzteilversorgung - zu marktüblichen Preisen und Express-Beförderungskosten innerhalb von 72 Stunden – Auslieferort sollte eine offizielle Postadresse sein.

D. KONTAKT / IMPRESSUM

MAXX Bikes & Components GmbH Theodor-Gietl- Str. 1 D - 83026 Rosenheim

Tel: +49 (0) 8031 2605-0 info@maxx.de Traunstein HRB 8989 GF: Uwe Matthies

MAXX

MADE IN GERMANY

*Handmade
Custom
Bike*