

MANUAL



E1



SCHUBERTH

MANUAL

E1

2 – 53

DE

54 – 105

EN

106 – 157

FR

158 – 209

IT

210 – 261

NL

262 – 313

ES

CZ Bezpečnostní pokyny 314
DK Sikkerhedsanvisninger 315
FI Turvallisuusohjeet 316
GR Υποδείξεις ασφαλείας 317
HU Biztonsági előírások 318
NO Sikkerhetsforskrifter 319

PT Indicações de segurança 320
PL Wskazówki bezpieczeństwa 321
RU Инструкция по безопасности 322
SE Säkerhetsanvisningar 323
SL Varnostna navodila 324
TR Güvenlik Uyarıları 325

E1

KOMPLIMENT!

Sie haben mit dem SCHUBERTH E1 eine ausgezeichnete Wahl getroffen. Der E1 kombiniert die Funktionalität eines Klapphelms mit dem „Look-and-Feel“ eines modernen Adventure-Helms. Der E1 wird mit fortschrittlichsten Fertigungsmethoden hergestellt und wurde mit einer ausgezeichneten Aerodynamik und einem optimalen Belüftungssystem für die Gegebenheiten auf und auch abseits der Straße konstruiert.

Im ersten SCHUBERTH Adventure-Helm werden die SCHUBERTH bewährten Eigenschaften in Bezug auf Sicherheit und Komfort in einem Qualitätsprodukt vereint, welches für höchste Anforderungen sowohl im Straßenverkehr als auch im Offroad-Einsatz ausgelegt ist.

Lassen Sie sich begeistern!



Jan-Christian Becker
CEO SCHUBERTH GmbH



Thomas Schulz
Product Management SCHUBERTH GmbH

A. DIE RICHTIGE BENUTZUNG DER GEBRAUCHSANWEISUNG

Lesen Sie bitte diese Gebrauchsanweisung aufmerksam durch, damit Ihr Helm Sie beim Motorradfahren richtig schützen kann.

Um keinen für Ihre Sicherheit relevanten Aspekt außer Acht zu lassen, empfehlen wir Ihnen, diese Gebrauchsanweisung in der vorgegebenen Reihenfolge zu lesen.

Bitte achten Sie besonders auf:

-  **Warnung:** Sicherheitshinweise
-  **Achtung:** Hinweise
-  **Tipp:** Praktische Ratschläge
-  **:** Abbildung beachten

! Warnung:
Dieser Helm ist nicht für den Gebrauch in den USA und Kanada bestimmt. Dieser Helm ist nach der europäischen ECE-Norm gebaut, geprüft und zugelassen, er entspricht daher nicht den US-amerikanischen und kanadischen Vorschriften und Anforderungen. Er darf nur in Ländern eingesetzt werden, in denen die europäische ECE-Norm Gültigkeit besitzt. Der Gebrauch in anderen Ländern berechtigt im Schadensfall nicht zur Geltendmachung von Ersatzansprüchen vor US-amerikanischen oder kanadischen sowie vor Gerichten dritter nicht ECE-normgebundener Länder.

! Caution:
This helmet is not intended for use in the USA and Canada. The helmet has been inspected and approved to the European ECE Standard and therefore does not conform to US and Canadian regulations and requirements. It is only legal to use the helmet in countries in which the European ECE Standard is valid. If you use the helmet in other countries, you will not in the event of injury be entitled to make a claim for compensation before the US or Canadian courts or the courts of other countries not bound by the ECE Standard.

! Avertissement:
Ce casque n'est pas conçu pour être utilisé aux Etats-Unis ni au Canada. Il a été fabriqué, contrôlé et homologué selon la norme européenne ECE. Par conséquent, il n'est pas conforme aux prescriptions et exigences des Etats-Unis d'Amérique et du Canada. Il ne peut être utilisé que dans les pays où la norme européenne ECE est applicable. En cas d'utilisation du casque dans d'autres pays, aucun droit de dommages-intérêts ne peut être revendiqué devant les tribunaux des Etats-Unis d'Amérique ou du Canada ou de pays tiers non assujettis à la norme ECE.

 **Achtung:**
Änderungen im Sinne des technischen Fortschritts behalten wir uns vor – auch ohne ausdrückliche Ankündigung.

B. INHALT

A.	Die richtige Benutzung der Gebrauchsanweisung	3
B.	Inhalt	4
C.	Der Helm	6
1.	Norm	6
2.	ECE-Zulassung	6
3.	Anatomie des Helms	7
4.	Außenschale	7
5.	Innenschale	7
6.	Aerodynamik	8
7.	Aeroakustik	8
8.	Windabweiser	10
9.	Kinnteil	10
10.	Kinnriemen mit Micro-Lock-Ratschenschloss	12
11.	Schirm	14
12.	Visier mit Antibeslag-Scheibe	16
13.	Sonnenvision	23
14.	Innenausstattung	26
15.	Belüftungssysteme	33
16.	Zusätzliche Sicherheitsausstattung	36
D.	Auf- und Absetzen	37
1.	Aufsetzen des Helms	37
2.	Absetzen des Helms	38
E.	Vor jeder Fahrt	39
1.	Überprüfen des Helms	39
2.	Überprüfen des Kinnriemens	39
3.	Kontrolle von Schirm, Visier und Sonnenvision	40

F.	Für Ihre Sicherheit	41
1.	Sicherheitshinweise Helm	41
2.	Sicherheitshinweise Visier/Sonnenvision	43
3.	Sicherheitshinweise Modifikation/Zubehör	43
G.	Wartung und Pflege	44
1.	Außenschale und Schirm	44
2.	Kinnteil	44
3.	Visiere und Sonnenvision	44
4.	Innenausstattung	46
5.	Belüftung	46
6.	Staubfilter	48
7.	Verschluss-System	48
8.	Aufbewahrung	48
H.	Zubehör und Ersatzteile	49
1.	Kommunikationssysteme	49
2.	Zubehör und Ersatzteile	50
3.	Bezug von SCHUBERTH Originalteilen	50
I.	SCHUBERTH Service	51
1.	Reparaturservice	51
2.	Gewährleistung	51
J.	Wie Sie uns erreichen	52

C. DER HELM

1. NORM

Der E1 erfüllt die Norm ECE-R 22.05. Diese Prüfnorm gewährleistet die Einhaltung von definierten Sicherheitsstandards hinsichtlich Stoßdämpfung, Visier, Rückhaltesystem sowie Sichtfeld. Diese Zulassung gilt in Ländern der europäischen Union und in allen anderen, die die ECE-Norm anerkennen und sichert zum anderen die im Schadensfall wichtige Versicherungskonformität. Bitte beachten Sie, dass dieser E1 mit ECE-Zulassung nicht für die USA, Kanada oder möglicherweise andere Nicht-EU-Länder zugelassen ist. Er darf nur in Ländern verwendet werden, für die die ECE-Norm Gültigkeit besitzt.

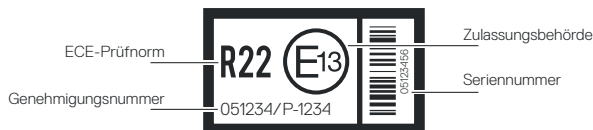


Achtung:

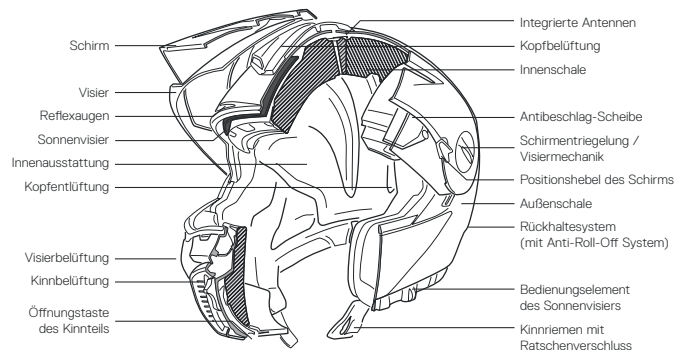
Für den Gebrauch in den USA, Kanada oder möglicherweise anderen Nicht-EU-Ländern dürfen ausschließlich SCHUBERTH Helme eingesetzt werden, die über die entsprechende Zulassung und technische Einstellung verfügen. Weitere Informationen und die Bezugsquelle für diese Helme finden Sie im Internet unter:

WWW.SCHUBERTH.COM

2. ECE-ZULASSUNG



3. ANATOMIE DES HELMS



4. AUSSENSCHALE

Die Helm-Außenschale des E1 verbindet eine aerodynamisch optimale Form mit konsequentem Schutz. Sie besteht aus einer von SCHUBERTH entwickelten glasfaserverstärkten, duroplastischen Spezial-Matrix, die dem Helm die für Ihren Schutz notwendige, hohe Festigkeit verleiht.



Warnung:

Der Schutzhelm ist für die Absorption nur einer Schlag- oder Stoßeinwirkung ausgelegt. Nach einem Sturz, Unfall oder nach einer sonstigen Krafteinwirkung muss der Helm ausgetauscht werden.

5. INNENSCHALE

Die Helminnenschale ist zur Optimierung der Stoßdämpfungseigenschaften mehrteilig aufgebaut. Durch eine komplexe Mehrzonen-Verschäumung des Hauptkörpers wird eine bessere Kraftaufnahme und -verteilung erreicht und Ihnen ein Höchstmaß an Sicherheit geboten. Die großen Seitenteile sorgen für optimalen und angenehmen Sitz des Helms.

C. DER HELM

6. AERODYNAMIK

Alle SCHUBERTH Motorrad- und Rennsposhelme werden im SCHUBERTH eigenen Windkanal unter wissenschaftlich genau definierten Bedingungen entwickelt und optimiert. Der E1 ist speziell für die Tourenfahrer-Sitzhaltung eingestellt und liegt ruhig im Luftstrom. Auch bei höheren Geschwindigkeiten entwickelt der E1 praktisch keinen Auftrieb. Weitere Eigenschaften des E1 sind optimierter Luftwiderstand und Richtungsstabilität. Bei unverkleideten Motorrädern wird zudem das Buffeting* deutlich minimiert.

* Rütteln des umströmten Helms im Luftstrom.



Achtung:

Bitte beachten Sie, dass bei verkleideten Motorrädern die durch die Verkleidung auftretenden starken Luftverwirbelungen die aerodynamischen Eigenschaften eines Helms erheblich verändern können.

7. AEROAKUSTIK

Verschiedene im SCHUBERTH Windkanal entwickelte Maßnahmen sorgen für einen aeroakustisch angenehm leisen Helm bei gleichzeitig optimiertem akustischen Feedback während des Fahrens. Hierdurch wird ein konzentrierteres Fahren – insbesondere bei höheren Geschwindigkeiten – ermöglicht.



Achtung:

Aeroakustische Werte können in Abhängigkeit von Motorradtyp, Verkleidung, Sitzhaltung und Körpergröße variieren.



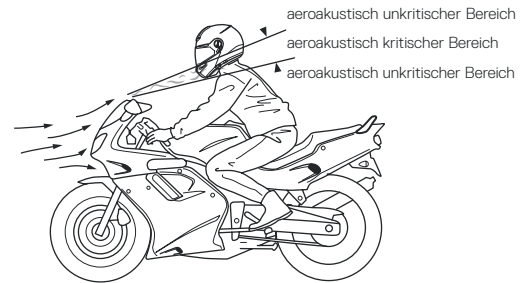
Warnung:

Durch die aeroakustische Optimierung des Helms (und die damit einhergehenden geringeren Windgeräusche im Helm) kann die tatsächliche Geschwindigkeit leicht unterschätzt werden. Verlassen Sie sich bei der Einschätzung der gefahrenen Geschwindigkeit nicht auf Ihr Gehör, sondern kontrollieren Sie diese anhand Ihres Tachometers.



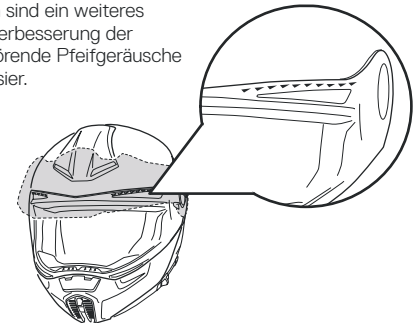
Achtung:

Bei verkleideten Motorrädern treten im Randbereich des erzeugten Windschattens starke Luftverwirbelungen auf. Diese können die aeroakustische Leistungsfähigkeit des Helms erheblich reduzieren. Die Motorradverkleidung sollte so angepasst sein, dass die abgehende Wirbelschicht nicht direkt auf die Helmunterseite trifft.



Visierturbulatoren

An der Oberseite des Visiers befindlichen patentierten Visierturbulatoren sind ein weiteres aeroakustisches Feature zur Verbesserung der Helmakustik. Sie beseitigen störende Pfeifgeräusche bei Fahrten mit geöffnetem Visier.

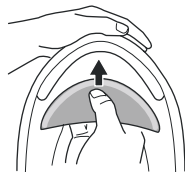


C. DER HELM

8. WINDABWEISER

Der Windabweiser ist auf ein Minimum gekürzt, um auch im Offroad-Einsatz für genügend Frischluft im Helm zu sorgen. Der Zusatz-Windabweiser verhindert, wenn montiert, ein unerwünschtes Einströmen von Fahrtwind in den Helm. Zusätzlich lassen sich die Fahrgeräusche im Helm weiter reduzieren.

Der Zusatz-Windabweiser ist mit Hilfe der Klettstreifen innenseitig am Akustikkragen befestigt und kann bei Bedarf entfernt werden, um eine zusätzliche Frischluftzufuhr auch bei heißem Wetter zu ermöglichen.



Tipp:

Um einen möglichst leisen Helm zu erhalten, ist die Passform auf der Helmunterseite extrem wichtig. Bei kleineren Kragenweiten empfiehlt sich die zusätzliche Verwendung eines Halstuches.

9. KINNTTEIL

Der E1 ist mit einem hochschwenkbaren Kinnenteil ausgerüstet, welches sich mit Hilfe des mittig am Kinnenteil platzierten Bedienelementes leicht öffnen und schließen lässt. Der dazu nötige Bewegungsablauf ist ergonomisch optimiert.

SCHLOSS-SYSTEM

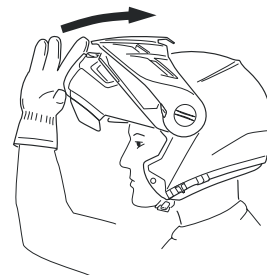
Das Kinnenteil ist im geschlossenen Zustand links- und rechtsseitig mit einem in Anlehnung an Türverriegelungen aus dem Automobilbau speziell entwickelten Schloss-System ausgerüstet. Zur Öffnung des Kinnenteils ist trotz der Verwendung von zwei Schlössern die Bedienung mittels nur einer Taste nötig. Die Schlösser werden über zwei Bowdenzüge simultan gesteuert. Das mechanisch optimierte System reduziert die Bedienkraft der beiden Schlösser auf angenehme 16 N, obwohl die sicherheitsrelevante Gesamtschließkraft ein Vielfaches dessen beträgt.

SYSTEMBEDienungUNG

Das Kinnenteil kann jederzeit unabhängig von der Stellung von Schirm, Visier oder Sonnenblende geöffnet bzw. geschlossen werden. Die harte und sichere Endrastung sorgt dafür, dass das hochgeklappte Kinnenteil sicher in seiner Position gehalten wird.

ÖFFNEN DES KINNTTEILS

1. Das Kinnenteil wird geöffnet, indem Sie die mittig im Kinnbereich befindliche rote Taste mit dem Daumen in Pfeilrichtung bis zum Anschlag nach vorne schieben.
2. Die Bowdenzugmechanik gibt beide Schlösser frei und Sie können das Kinnenteil nach oben in die Endrastung schwenken.



Achtung:

Die Kinnenteilmechanik des E1 ist mit einem Sicherheitsfeature ausgestattet, welches ein selbstständiges Öffnen des Kinnenteils bei einem eventuellen Sturz verhindert. Greifen Sie zum Öffnen deshalb zusätzlich das Kinnteil mit einer Hand.

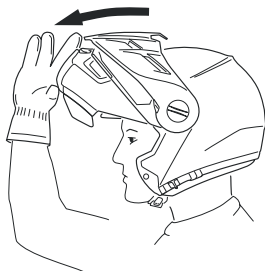
Hinweis:

Die Stellung des Schirms ist auf das Öffnen des Kinnenteils abgestimmt, sodass ein optimaler Bewegungsablauf des Kinnenteils gewährleistet ist.

C. DER HELM

SCHLIESSEN DES KINNTTEILS

Das Kinnenteil wird geschlossen, indem Sie es mit einer Hand geführt nach unten schwenken, bis beide Schlösser deutlich hörbar einrasten.



Achtung:

Der Schirm wird beim Schließen des Kinnteils in die Ausgangsposition zurückgeführt.



Achtung:

Überprüfen Sie nach jedem Verschließen der Kinnklappe das korrekte Einrasten der Schlösser indem Sie von unten gegen das Kinnenteil drücken.



Tipp:

Bei Verwendung des verstellbaren Zusatz-Windabweiser ist es beim Schließen hilfreich, mit einem Finger unter das Kinnpolster zu greifen, um das Kinnenteil über das Kinn zu bewegen.

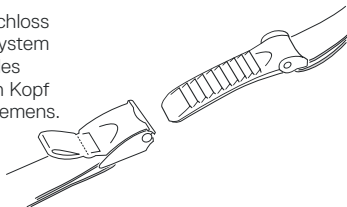


Warnung:

Fahren Sie nie mit hochgeschwenktem Kinnenteil!

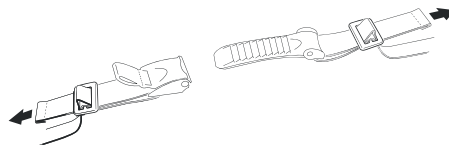
10. KINNRIEMEN MIT MICRO-LOCK-RATSCHENSCHLOSS

Der E1 wird mit einem Ratschenschloss ausgeliefert. Dieses Verschluss-System ermöglicht bei jedem Aufsetzen des Helms ein einfaches und auf Ihren Kopf abgestimmtes Anlegen des Kinnriemens.



EINSTELLUNG DES KINNRIEMENS

Die Länge des Kinnriemens wird variiert durch vermehrten oder verringerten Durchzug des Kinnriemenbandes durch die Metallschnallen. Stellen Sie die Länge des Kinnriemens so ein, dass der Kinnriemen fest, aber noch bequem unter dem Kinn anliegt und fixieren Sie das Kinnriemenende per Halterungsschleife mit der Komfort-Kinnriemenunterlage.



Warnung:

Achten Sie bei der Einstellung darauf, dass der Helm bei geschlossenem Kinnriemen nicht nach vorn vom Kopf gezogen werden kann.

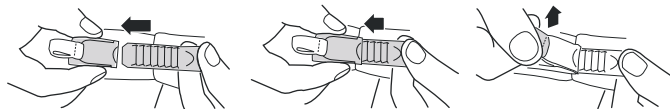


Warnung:

Kontrollieren Sie die Einstellung der Kinnriemenlänge regelmäßig.

Öffnen und Schließen

Das Kinnriemensschloss wird geschlossen, indem Sie die Ratschenzunge stufenweise in das Schloss einschieben. Sollte der Kinnriemen zu locker am Kinn anliegen, schieben Sie die Ratschenzunge eine Stufe weiter in das Schloss. Achten Sie beim Einstellen darauf, dass der Kinnriemen nicht störend, jedoch aber straff am Kinn anliegt. Öffnen Sie den Kinnriemen, indem Sie das rote Band am Ratschenschloss hochziehen und so den Verschluss freigeben. Ziehen Sie anschließend die Ratschenzunge aus dem Schloss.



C. DER HELM

⚠️ **Warnung:**

Fahren Sie niemals, ohne dass der Kinnriemen richtig geschlossen, passend eingestellt sowie auf seinen korrekten Sitz überprüft wurde. Aufgrund eines falsch eingestellten oder nicht richtig geschlossenen Kinnriemens kann sich, im Falle eines Unfalls, der Helm vom Kopf lösen.

⚠️ **Warnung:**

Eine geschlossene Komfort-Kinnriemenunterlage bietet keinen Schutz. Der Kinnriemen muss stets komplett geschlossen sein.

⚠️ **Warnung:**

Öffnen Sie niemals den Kinnriemen während der Fahrt.

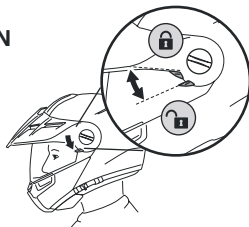
11. SCHIRM

Der im SCHUBERTH eigenen Windkanal konstruierte Schirm bietet Schutz vor Sonneneinstrahlung und Steinschlag.

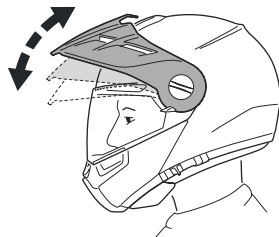
EINSTELLEN DER SCHIRMPOSITION

Der Schirm lässt sich nach Bedarf in 3 verschiedenen Positionen arretieren.

1. Bewegen Sie den Positionshebel auf beiden Seiten nach unten.



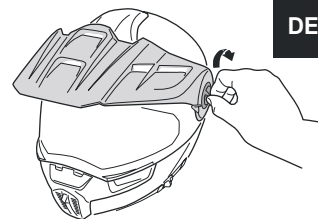
2. Stellen Sie den Schirm in die gewünschte Position ein.



3. Bringen Sie die Positionshebel wieder in ihre Ausgangsstellung.

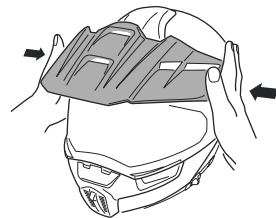
DEMONTAGE

Durch das Drehen der Bajonettverschlüsse auf beiden Seiten wird der Schirm entriegelt. Anschließend können Sie den Schirm aus der Mechanik lösen.



MONTAGE

Führen Sie die Rastzapfen des Schirms mit beiden Händen in die dafür vorgesehenen Aussparungen der Mechanik und schließen Sie die Bajonettverschlüsse.



⚠️ **Achtung:**

Kontrollieren Sie den festen Sitz des Schirms vor dem nächsten Gebrauch.

✅ **Tipp:**

Sie können den Helm auch ohne Schirm fahren.

Die im Lieferumfang enthaltenen Verschluss-Pins können nach Abnahme des Schirms in die nun sichtbare Schirmmechanik eingesetzt werden.

Des Weiteren ist es möglich den Helm ohne Visier, aber mit Schirm zu benutzen. Für diese Kombination empfiehlt Ihnen SCHUBERTH das Tragen einer Schutzbrille.

C. DER HELM

12. VISIER MIT ANTIBESCHLAG-SCHEIBE

Das Visier ist ein beschlagfreies Doppelscheibenvisier. Durch die Befestigung der inneren Visierscheibe mittels exzentrischer Haltebolzen (Pins) werden die beiden Visierscheiben zueinander vorgespannt und die Antibeschlag-Scheibe dadurch abgedichtet. Es entsteht ein isolierendes Luftpolster zwischen der Haupt- bzw. Außenscheibe und der Innenscheibe des Visiers, wodurch ein Beschlagen der Innenscheibe verhindert wird.

BESCHICHTUNG

Die Hauptscheibe ist beidseitig HighClear® anti-scratch beschichtet.



Achtung:

Um Beschädigungen an der kratzempfindlichen Antibeschlag-Scheibe zu vermeiden, sollten keine Handschuhe oder andere Gegenstände in den Helm gesteckt werden.



Achtung:

Die Antibeschlag-Scheibe ist im Auslieferungszustand mit einer Schutzfolie ausgestattet. Entfernen Sie diese Folie vor dem ersten Gebrauch des Helms.



Achtung:

Die Antibeschlag-Scheibe darf nur in Verbindung mit speziell dafür vorgesehenen SCHUBERTH Visierscheiben gefahren werden. Eine Anbringung auf anderen Visieren ist nicht gestattet.

ÖFFNEN DES VISIERS

Das Visier wird geöffnet, indem Sie links oder rechtsseitig mit dem Daumen unter eines der am Visier angebrachten Fingertabs greifen und die Visierscheibe mit Druck nach oben in die gewünschte Position bringen.



Visierpositionen (mit Stadtstellung)

Das Visier arretiert in sieben verschiedenen Positionen. Die zweite Rastposition (Stadtstellung) ist etwas verstärkt, so dass das Visier an dieser Stelle einen stärkeren Widerstand erfährt. Auf diese Weise wird das Arretieren des Visiers in der Stadtstellung erleichtert, insbesondere während der Fahrt.

Öffnen Sie hierzu das Visier

- hierbei wird die Stadtstellung in der Regel zunächst übersprungen
- mit einer Abwärtsbewegung des Visiers kann diese dann einfach eingestellt werden. Das Visier kann jederzeit unabhängig von der Stellung des Sonnenvisiers betätigt werden.

Schließen des Visiers

Das Visier wird geschlossen, indem Sie das links- und rechtsseitige Fingertab oben greifen und mit einer Handbewegung nach unten drücken bis es hörbar einrastet.



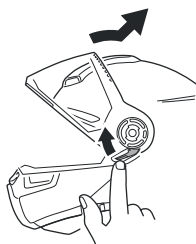
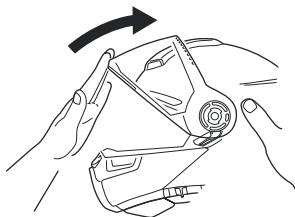
C. DER HELM

VISIERSCHEIBENWECHSEL

Der Visierscheibenwechsel ist mit der komfortablen EasyChange-Visiermechanik schnell und ohne Hilfsmittel möglich. Die Demontage des Schirms ist dazu erforderlich. Zum Wechseln des Visiers ist es hilfreich, den Helm auf einer geraden Fläche abzustellen oder ihn im Sitzen auf Ihren Oberschenkeln abzuliegen.

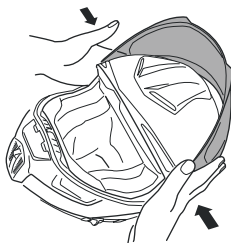
Visierscheiben-Ausbau

1. Bewegen Sie das Visier in die oberste Raststellung.
2. Betätigen Sie das Federelement unterhalb der Visiermechanik in Richtung Visieröffnung. Anschließend das Federelement auf der anderen Seite betätigen.
3. Bewegen Sie das Visier so weit nach oben, bis sich dieses aus der Visiermechanik löst.

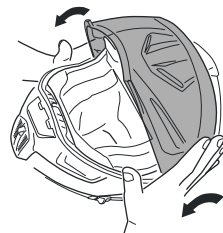


Visierscheiben-Einbau

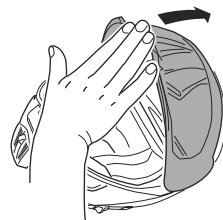
1. Führen Sie mit beiden Händen die Rastzapfen des Visiers in die dafür vorgesehene Aussparung in der Visiermechanik.



2. Durch leichten, zum Helm gerichteten Druck und gleichzeitiger Schließbewegung, rastet das Visier hörbar ein.



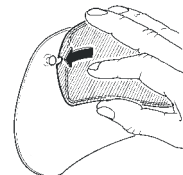
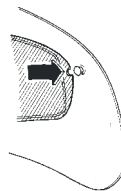
3. Überprüfen Sie die Funktion der Visiermechanik, indem Sie das Visier einmal bis zum Anschlag öffnen.



ANTIBESCHLAG-SCHEIBE

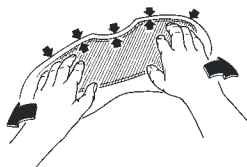
Einbau

1. Legen Sie die Antibeschlag-Scheibe so in das Hauptvisier ein, dass es auf einer Seite bereits im Haltebolzen liegt.
2. Greifen Sie nun an der gegenüberliegenden Seite die Antibeschlag-Scheibe an der oberen und unteren Querkante und drücken Sie das Ende der Innenscheibe mit dem Zeigefinger in eine leichte S-Form. Nun lässt sich die Aussparung leicht über den Haltebolzen einführen und Sie können die Antibeschlag-Scheibe loslassen.



C. DER HELM

- Die Antibeschlag-Scheibe sollte nun im Außenvisier aufliegen, wobei die Unterkante der Antibeschlag-Scheibe parallel zur Unterkante des Hauptvisiers verlaufen sollte. Um bei Bedarf die Lage der Antibeschlag-Scheibe zu ändern, biegen Sie das Visier mit den Handballen vorsichtig so weit auseinander, bis sich die Antibeschlag-Scheibe entsprechend verschieben lässt.



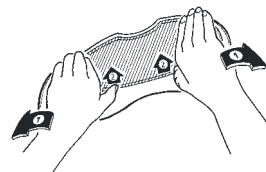
- Kontrollieren Sie rundherum das gleichmäßige Anliegen der Antibeschlag-Scheibe an der Visierscheibe. Nur so ist ein einwandfreies Antibeschlagverhalten gewährleistet.
- Entfernen Sie gegebenenfalls die Schutzfolie der Antibeschlag-Scheibe.

Sollte es zu Undichtigkeiten und damit zu einem Beschlagen des Visiers kommen, ist die Antibeschlag-Scheibe nicht richtig platziert oder der Druck auf die Dichtung zu gering. Der Druck auf die Dichtung kann durch Verdrehen der beiden exzentrischen Haltebolzen reguliert werden. Dazu die Antibeschlag-Scheibe ausbauen, die Haltebolzen von innen mit Hilfe eines Gummischraubenschlüssels bis zu 180° drehen und wieder einsetzen. Danach die Antibeschlag-Scheibe montieren und Dichtung kontrollieren.

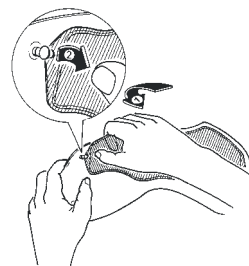
Ausbau

- Legen Sie zur Demontage der Antibeschlag-Scheibe das Visier auf einen weichen, sauberen Lappen. Die Oberkante des Visiers sollte Ihnen zugewandt sein.

- Um gegebenenfalls die Vorspannung der Antibeschlag-Scheibe etwas zu verringern, können Sie das Visier mit den Handballen vorsichtig so weit auseinander biegen, bis sich bei gleichzeitigem Druck mit den Daumen die Antibeschlag-Scheibe löst und ca. 2–3 mm nach vorne bewegt.



- Greifen Sie nun mit Zeige- und Mittelfinger hinter die Antibeschlag-Scheibe und heben diese von der Außenscheibe ab. In dieser Stellung lässt sich die Antibeschlag-Scheibe nun leicht mit dem Daumen aus dem Haltebolzen ziehen.
- Danach lässt sich die Antibeschlag-Scheibe vom Visier entnehmen.



Hinweise:

Um ein Verkratzen des Visiers zu vermeiden, darf die Antibeschlag-Scheibe nur bei sauberem und trockenem Visier demontiert bzw. montiert werden.

Achten Sie bei der Montage der Antibeschlag-Scheibe darauf, dass weder Staub noch Feuchtigkeit zwischen die beiden Visierscheiben geraten.

Als Unterlage zur Demontage bzw. Montage verwenden Sie am besten ein weiches und sauberes Tuch.

Achtung:

Aufgrund der hohen Luftdrücke, die beim Fahren mit offenem Visier wirken, empfehlen wir grundsätzlich während der Fahrt das Visier zu schließen, um ein Eindringen von Schmutz bzw. Feuchtigkeit zu vermeiden.

C. DER HELM



Achtung:

Drücken Sie die Haltebolzen nicht mit den Fingern heraus, da die Haltebolzen dabei brechen könnten.



Warnung:

Bei Verwendung eines Doppelscheibenvisiers ist konstruktionsbedingt damit zu rechnen, dass es zu vermehrten Lichteinspiegelungen im Visier kommt (insbesondere bei Fahrten in der Dunkelheit). In der Regel werden diese Lichtreflexe aufgrund der Beschlagfreiheit dieses Visiertyps als unkritisch betrachtet. Sollten Sie aber dennoch, z.B. aufgrund einer höheren individuellen Sensibilität, Schwierigkeiten mit den Lichtreflexen haben, ist von einem weiteren Einsatz des Doppelscheibenvisiers abzusehen.



Warnung:

Sollte sich Feuchtigkeit im luftdichten Bereich zwischen den beiden Visierscheiben befinden bzw. eindringen, ist die Antibeschlag-Scheibe, um Sichtbehinderungen zu vermeiden, umgehend auszubauen. Bauen Sie diese erst wieder ein, wenn beide Visierscheiben komplett getrocknet sind (empfohlen: Lufttrocknung). Sollte danach erneut ein Eindringen von Feuchtigkeit festgestellt werden, darf die Antibeschlag-Scheibe nicht weiter eingesetzt werden und muss ausgetauscht werden.



Warnung:

Benzin-, Lösungsmittel- und Treibstoffdämpfe können am Visier Risse hervorrufen. Das Visier darf diesen Dämpfen nicht ausgesetzt werden! Stellen Sie daher Ihren Helm auch nie auf den Tank Ihres Motorrades.

13. SONNENVISIER

SCHEIBE

Das Sonnenvisier ist grau getönt und 3D-geformt. Aufgrund der Visierstärke von 1,5 mm kann das Sonnenvisier auch beim Fahren mit hochgeschwenktem Visier noch Schutz gegen leichten Steinschlag oder Insekten bieten. Zudem ist es kratzfest und bietet aufgrund des eingesetzten Spezial-Polycarbonats einen wirksamen Schutz gegen schädliche UV-Strahlung*.

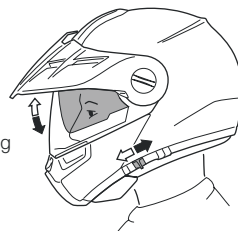
* Geprüft nach der australischen Norm für Sonnenbrillen AS/NZS 1067:2003 Lens Category 3.

BEDIENUNG

Die Bedienung des Sonnenvisiers erfolgt über den linksseitig im Kinnbereich platzierten Schieber, der auch mit Handschuhen leicht zu bedienen ist.

Durch Bewegung des Schiebers nach hinten senkt sich das Sonnenvisier, durch Bewegen nach vorne verschwindet das Sonnenvisier in der Helminnenschale und rastet in der Endposition ein.

Das Sonnenvisier kann unabhängig von der Stellung des Visiers betätigt werden.



C. DER HELM



Achtung:

Das Sonnenvisier darf nur über den Schieber betätigt werden.



Warnung:

Fahren Sie niemals mit gesenktem Sonnenvisier bei Dunkelheit oder schlechten Sichtverhältnissen. Vor Tunnelfahrten ist das Sonnenvisier stets hochzuklappen.



Warnung:

Fahren ohne Visier oder mit geöffnetem Visier kann Schäden der Augen und des Gesichts durch Steine, Staub, Insekten und andere herumfliegende Teile zur Folge haben. Ein abgesenktes Sonnenvisier bietet zwar einen gewissen Schutz gegen leichten Steinschlag oder Insekten, kann aber nicht alle Gefahren vermeiden.

SONNENVISIERWECHSEL

Der Sonnenvisierwechsel ist ohne Hilfsmittel möglich.



Tipp:

Fassen Sie beim Ein- und Ausbau das Sonnenvisier mit einem sauberen und weichen Tuch (empfohlen: Mikrofaser Tuch) an, um Fingerspuren und Kratzer zu vermeiden.



Tipp:

Für den Wechsel des Sonnenvisiers ist es hilfreich, den Helm auf einer geraden Fläche abzustellen oder ihn im Sitzen auf den Oberschenkeln abzulegen.



Achtung:

Vermeiden Sie beim Aus- und Einbau einen Kontakt zwischen Sonnenvisier und Helmaußenschale.

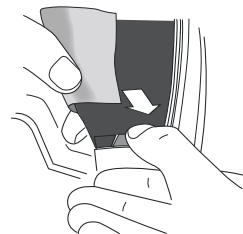
Sonnenvisier-Ausbau

1. Kinnenteil öffnen und arretieren.
2. Sonnenvisier nach unten schwenken.
3. Mittlere Schnappverbindung mit Haltezapfen leicht nach außen biegen bis sich das Sonnenvisier aus der Halterung löst.
4. Wiederholen Sie den Schritt für die andere Seite.



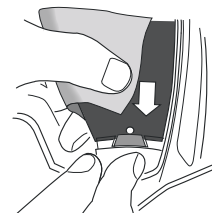
Tipp:

Die Sonnenvisieraufnahmen sollten bis zum Wiedereinbau in der unteren Stellung verbleiben.



Sonnenvisier-Einbau

1. Sonnenvisier zwischen die Schnappverbindungen stecken und auf dem Haltezapfen einrasten, anschließend den Schritt für die andere Seite durchführen.
2. Das Sonnenvisier zwischen Helmaußen- und -innenschale positionieren und per Bedienschieber versenken.
3. Führen Sie zur Sicherheit eine Funktionsüberprüfung des Sonnenvisier-Bedienmechanismus durch.



C. DER HELM

14. INNENAUSSTATTUNG

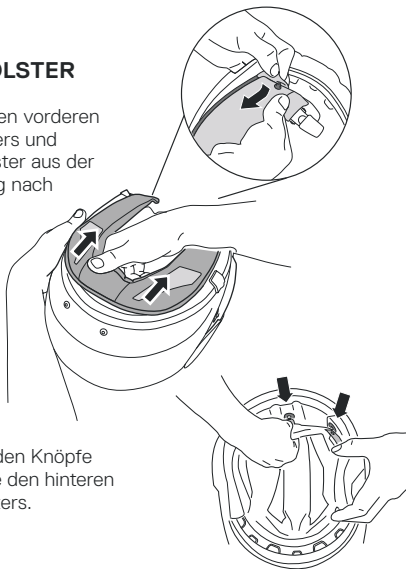
Die auswechselbare und waschbare Innenausstattung des E1 gewährleistet neben einer hervorragenden Passform auch gleichzeitig eine bessere Belüftung des Helms.

Die Komfort-Wangenpolster sorgen für eine weiche Polsterung an den Wangen und das Kopfpolster für eine gute Anlage rund um den Kopf. Das Kopfpad gewährleistet die bequeme Auflage auf dem Kopf ohne die Lüftungskanäle zu verdecken.

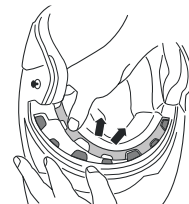
Die Innenausstattung besteht an allen Stellen (insbesondere jenen mit direktem Kopfkontakt) aus hautfreundlichem Material. Dabei kommt ein weicher, atmungsaktiver, sehr gut wärme- und feuchtigkeitstransportierender COOLMAX®-Stoff sowie ein spezieller, antibakteriell wirkender, geruchsmindernder Polygene®-Stoff und ein schweißabsorbierender Interpower®-Stoff zum Einsatz.

AUSBAU KOPFBAND-POLSTER

1. Lösen Sie die Knöpfe an den vorderen Laschen des Nackenpolsters und ziehen Sie das Nackenpolster aus der Fixierung, indem Sie kräftig nach innen ziehen.
2. Lösen Sie die hinteren beiden Knöpfe des Wangenpolsters sowie den hinteren Knopf des Kopfband-Polsters.



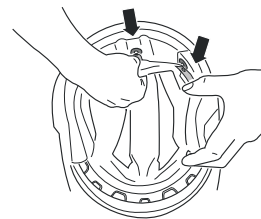
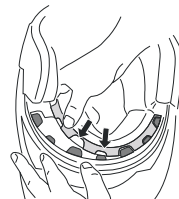
3. Ziehen Sie die Kunststoffleiste aus der Fixierung und entnehmen Sie das Kopfband-Polster.



EINBAU KOPFBAND-POLSTER

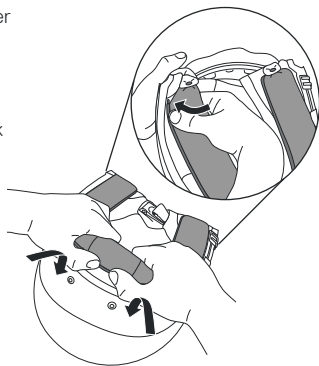
Zum Einbau dienen die stirnseitig eingenähte Kunststoffleiste sowie die im Nackenbereich befindlichen Laschen als Fixierungshilfe.

1. Schieben Sie die Kunststoffleiste stückweise unter die Aussparungen der auf der Innenschale befestigten Kunststoffleiste.
2. Stecken Sie die Kunststofflaschen mit runder Lochung über die am hinteren Teil der Wangenpolster eingenähten Pins und fixieren Sie diesen mit Hilfe der rot-markierten Steckvorrichtungen.



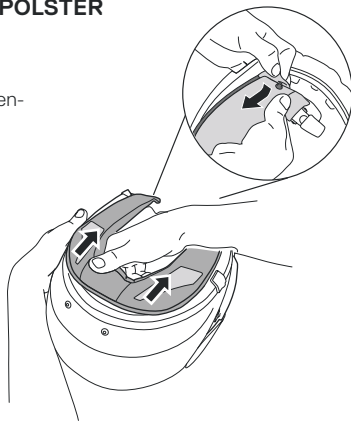
C. DER HELM

3. Setzen Sie das Nackenpolster wieder ein, indem Sie die Führungspins zuerst beidseitig in den vorderen Steckvorrichtungen an der Helmunterkante einstecken und anschließend das Nackenpolster Stück für Stück in den Führungsspalt einsetzen.

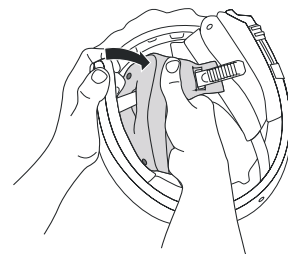


AUSBAU KOMFORT-WANGENPOLSTER

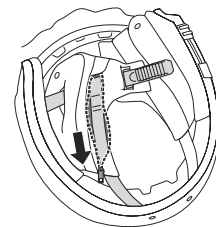
1. Lösen Sie die Knöpfe an den vorderen Laschen des Nackenpolsters und ziehen Sie das Nackenpolster aus der Fixierung, indem Sie kräftig nach innen ziehen.



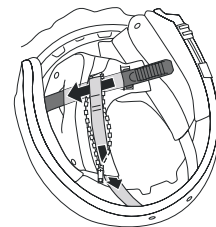
2. Lösen Sie die Wangenpolster durch Herausziehen der drei Pins aus den rot markierten Steckvorrichtungen.



3. Öffnen Sie den Reißverschluss.



4. Fädeln Sie den Kinnriemen aus der Nackenbandschleife und ziehen Sie diesen seitlich, sowie das Nackenband nach hinten aus dem Wangenpolster heraus.

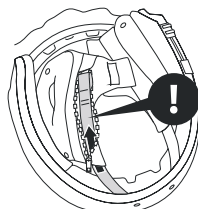


5. Wiederholen Sie die Punkte 2.–4. für den Ausbau des Wangenpolsters auf der anderen Seite.

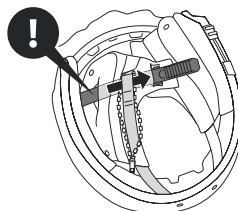
C. DER HELM

EINBAU KOMFORT-WANGENPOLSTER

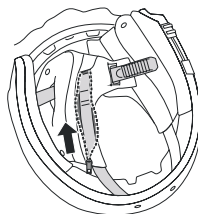
1. Schieben Sie die Schlaufe des Nackenbandes  durch den Nackenbandkanal bis zur Öffnung der Kinnriemenunterlage hindurch.



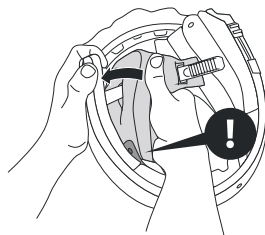
2. Fädeln Sie den Kinnriemen von außen  durch das Wangenpolster sowie die Nackenbandschleife hindurch und ziehen Sie diese von hinten straff.



3. Schließen Sie den Reißverschluss.

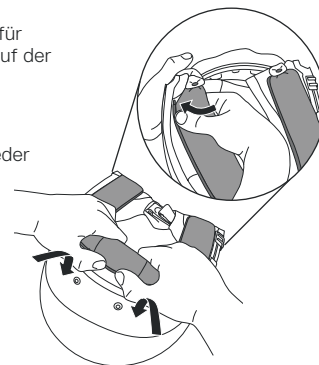


4. Knöpfen Sie das Wangenpolster mit Hilfe der Pins an die rot markierten Steckvorrichtungen an. Achten Sie darauf, dass die Kunststoffflasche mit runder Lochung  des Kopfband-Polsters über den hinteren Pin des Wangenpolsters gesteckt wird.



5. Wiederholen Sie die Punkte 1.–4. für den Einbau des Wangenpolsters auf der anderen Seite.

6. Setzen Sie das Nackenpolster wieder ein, indem Sie die Führungspins zuerst beidseitig in den vorderen Steckvorrichtungen an der Helmunterkante und anschließend das Nackenpolster Stück für Stück in den Führungsspalt einsetzen.



Achtung:

Die Nackenbänder dürfen nicht verdreht sein.



Achtung:

Beim Einlegen des Kopfpolsters darauf achten, dass sich die Belüftungsausparungen des Kopfband-Polsters über den Lüftungskanälen im hinteren Teil des Helms befinden und das Kopfpolster mittig zwischen den beiden Lüftungskanälen verläuft.



Warnung:

Fahren Sie niemals, wenn Teile der Innenausstattung entfernt sind.



Warnung:

Große Hitzeeinwirkungen (z.B. Auspuffhitze) können zu Beschädigungen der Innenausstattung führen!



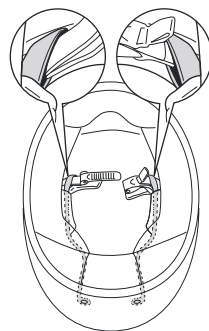
Achtung:

Um Schäden an der Innenausstattung und der Innenschale zu vermeiden, den Helm nicht über Spiegel oder Lenkergriff hängen.

C. DER HELM

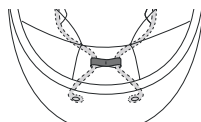
Achtung:

Beim Einbau der Komfort-Wangenpolster ist unbedingt darauf zu achten, dass das Anti-Roll-Off-System ordnungsgemäß mit dem Kinnriemen verbunden ist. Dazu müssen einerseits die Laschen an den freien Enden der Nackenbänder – wie in der nebenstehenden Zeichnung dargestellt – die entsprechenden Kinnriemenenden umschließen und andererseits die Nackenbänder nicht verdreht oder verknotet sein.



Achtung:

Bei den Helmgrößen bis einschließlich **54/55** ist zusätzlich darauf zu achten, dass die Nackenbänder **immer** durch die Zusatzschlaufen im Nackenbereich hindurchgefädelt sind.



15. BELÜFTUNGSSYSTEME

DE

BELÜFTUNG 1 – VISIEREINSTELLUNG

Der E1 besitzt ein mehrstufig verstellbares Visier. Öffnen Sie das Visier – in Abhängigkeit von Geschwindigkeit und Beschlagneigung – so weit, dass es nicht beschlägt und gleichzeitig Ihre Augen vor unangenehmen Luftzügen geschützt sind.

Stadtstellung

In der zweiten Raststufe befindet sich das Visier automatisch in der Stadtstellung. Die durch den unteren Spalt eindringende Luft strömt über die Visierinnenseite und entweicht durch die Öffnung an der Oberkante.



BELÜFTUNG 2 – KINNBELÜFTUNG

Die Kinnbelüftung sorgt für eine zentrierte Luftzufuhr. Zusätzlich wird die einströmende Luft durch einen Staubfilter gereinigt. Die Kinnbelüftung lässt sich durch eine Auf- und Abwärtsbewegung des Schiebers öffnen bzw. schließen.

BELÜFTUNG 3 – VISIERBELÜFTUNG

Zur Belüftung des Visiers ist der E1 im Kinnbereich mit einem Belüftungseinlass ausgestattet. Unabhängig von der Sitzhaltung strömen ca. 80-90 % der Luft im mittleren Stromfaden exakt in den geöffneten Lufteinlass. Eine Umlenkung sorgt dafür, dass der Luftstrom schon bei niedrigen Geschwindigkeiten die Visierscheibe wirkungsvoll belüftet. Durch Druck auf den unteren bzw. oberen Teil des Belüftungselements wird der Lufteinlass geöffnet bzw. geschlossen.



C. DER HELM

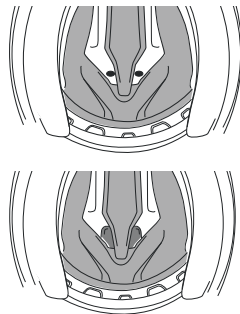
BELÜFTUNG 4 – KOPFBELÜFTUNG

Zur Belüftung der Kopfoberfläche befindet sich an der Oberseite der Helmschale eine große Lufteinlasshaube mit 3 stufig regelbarem Belüftungssystem. Die durch diese Haube eintretende Luft wird über Kanäle an die Kopfoberseite geführt. Im Helminnenraum ermöglicht das Kopfpolstersystem den direkten Kontakt zwischen einströmender Luft und Kopfoberfläche, wodurch eine schnellere Ableitung der Innenraumwärme erzielt wird. Zur Regulierung der Belüftung lässt sich die Lufteinlasshaube auch gut mit Handschuhen bedienen. Durch Bewegen der Lufteinlasshaube nach hinten bis zum ersten Einrasten ist die Teilbelüftung aktiv, durch weiteres Bewegen der Lufteinlasshaube nach hinten wird der Lufteinlass komplett geöffnet.



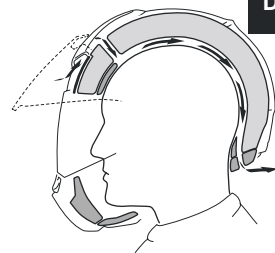
Sommer- und Winteranpassung

Die Belüftung des E1 kann den Jahreszeiten, Witterungsbedingungen oder persönlichen Belüftungsvorlieben angepasst werden. Während im Sommer die einströmende Luft möglichst direkt auf den Kopf wirken und kühlen sollte, kann im Herbst/Winter durch Abdeckung der Belüftungskanäle durch das Kopfpad die einströmende, u. U. sehr kalte Luft vermindert bzw. umgelenkt werden. Dazu heben Sie den Mittelsteg des Kopfpolsters leicht an und entfalten die sich hinter dem im Stirnbereich des Kopfpolsters befindlichen Stoffflaschen.



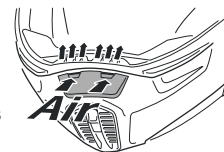
BELÜFTUNG 5 – KOPFENTLÜFTUNG

Der E1 ist mit einem innovativen Entlüftungssystem ausgestattet. Die über die Stirnbelüftung einströmende Frischluft wird über die Luftkanäle der Innenschale weit über den Hinterkopf zur Helmrückseite geführt. Der auf der Helmrückseite herrschende Unterdruck sorgt für einen permanenten Abzug der Innenraumluft durch die Luftauslässe und den im Nackenpolster eingesetzten Spezial-Netzstoff. Auf diese Weise wird ein angenehmes Helmklima gewährleistet.



BELÜFTUNG 6 – O₂-MINIMAL-BELÜFTUNG

Durch die spezielle Formgebung im oberen Bereich des Visierbelüftungselements verfügt der Helm über eine Minimalbelüftungsfunktion, die für eine permanente Zufuhr von Frischluft sorgt. Die auf diese Weise einströmende Luftmenge ist so dosiert, dass sie vom Helmträger praktisch nicht wahrgenommen wird, aber bereits ab ca. 30 km/h (soweit sich der Helm während der Fahrt komplett im Luftstrom befindet) eine wirksame Frischluftzufuhr gewährleistet. Hierdurch wird einer Beschlagneigung der Visierscheibe und einer CO₂-Überkonzentration – auch bei komplett abgeschlossenem Helm – entgegengewirkt.



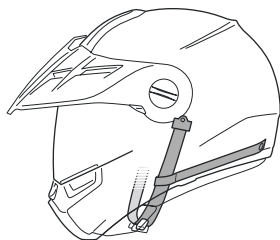
C. DER HELM

16. ZUSÄTZLICHE SICHERHEITSAUSSTATTUNG

ANTI-ROLL-OFF-SYSTEM (A.R.O.S.)

Das speziell von SCHUBERTH entwickelte und auch in jedem SCHUBERTH Motorradhelm als Sicherheitsausrüstung enthaltene Anti-Roll-Off-System bewirkt, dass bei geschlossenem und richtig eingestelltem Kinnriemen

- a) sich der Helm nicht von hinten vom Kopf drehen kann,
- b) aufgrund des geringeren Neigungswinkels einen Kontakt zwischen der Kinnpartie des Helms und dem Kinn bzw. Hals des Fahrers entgegenwirkt wird und
- c) die unfallbedingten Folgen eines Brustkorbkontakts des Helms reduziert werden.



REFLEXBEREICHE

Zur besseren Erkennbarkeit im Straßenverkehr – insbesondere bei ungünstigen Sichtverhältnissen – befinden sich links und rechts unter der Visierscheibe 2 Reflexbereiche. Ergänzt mit den silberfarbenen Reflexstoff-Applikationen in den hinteren Seitenbereichen des Nackenpolsters bewirkt dies eine bessere Erkennbarkeit des Motorradfahrers. Bei einfarbigen Helmen (ohne Dekor) sind außerdem die SCHUBERTH Schriftzüge auf Stirn- und Rückseite des Helms aus Reflexfolie gefertigt.



Achtung:

Halten Sie die reflektierenden Sicherheitsbereiche sauber.



Achtung:

Bei Einsatz des Helms in Frankreich sind weitere reflektierende Sicherheitsaufkleber verpflichtend im Stirn- und Rückenbereich sowie links und rechts am Helm anzubringen.

D. AUF- UND ABSETZEN



Achtung:

Beachten Sie die Ausführungen zur Handhabung des Kinnriemens.

1. AUFSETZEN DES HELMS

1. Öffnen und arretieren Sie das Kinnenteil. Achten Sie darauf, dass das Sonnensvisier in der Helmschale versenkt ist.
2. Öffnen Sie den Kinnriemen und die Komfort-Kinnriemenunterlage.
3. Fassen Sie die unteren Enden des Kinnriemens und ziehen Sie diese auseinander.
4. Der Helm lässt sich nun leicht über den Kopf ziehen.
5. Schließen Sie die Komfort-Kinnriemenunterlage (mittels des Klettverschlusses).
6. Schließen Sie den Kinnriemen.
7. Stellen Sie sicher, dass der Kinnriemen unter dem Kinn verläuft und fest anliegt.
8. Schwenken Sie die Kinnklappe herunter, bis beide Schlösser hörbar einrasten.
9. Überprüfen Sie mit einem Druck von unten auf das Kinnenteil dessen Verriegelung.



Warnung:

Fahren Sie nie mit hochgeschwenktem Kinnenteil!

D. AUF- UND ABSETZEN

2. ABSETZEN DES HELMS

1. Öffnen und arretieren Sie das Kinnenteil. Achten Sie darauf, dass das Sonnenvisionär in der Helmschale versenkt ist.
2. Öffnen Sie den Kinnriemen.
3. Lösen Sie den Klettverschluss des Komfort-Kinnriemenpolsters.
4. Fassen Sie nun die Kinnriemenenden und ziehen Sie diese auseinander.
5. Der Helm lässt sich jetzt leicht vom Kopf ziehen.
6. Schließen Sie das Kinnenteil.



Tipp:

Um Kratzer an anderen Gegenständen, auf denen der Helm abgelegt werden könnte zu vermeiden, empfehlen wir, den Kinnriemen auch nach dem Absetzen zu schließen.

E. VOR JEDER FAHRT

Kontrollieren Sie zu Ihrer Sicherheit vor jeder Fahrt die folgenden Punkte:

1. ÜBERPRÜFEN DES HELMS

Kontrollieren Sie den Helm regelmäßig auf Schäden. Kleine, oberflächliche Kratzer beeinträchtigen die Schutzwirkung Ihres Helms nicht. Bei gravierenden Schäden (Risse, Dellen, abgeplatzter und rissiger Lack, etc.) darf der Helm nicht weiter eingesetzt werden.

2. ÜBERPRÜFEN DES KINNRIEMENS

(MIT AUFGESETZTEM UND VERSCHLOSSENEM HELM)

1. Prüfen Sie, ob der Kinnriemen unter Ihrem Kinn verläuft.
2. Greifen Sie mit Ihrem Zeigefinger unter den Kinnriemen und ziehen Sie.

Liegt der Kinnriemen lose am Kinn, dann ist dieser zu lang eingestellt und muss straffer angezogen werden.

Falls der Kinnriemen nachgibt oder sich löst, ist er nicht richtig geschlossen! Öffnen Sie den Kinnriemen komplett und schließen ihn erneut. Wiederholen Sie die Prüfung.
3. Falls sich der Kinnriemen nicht so schließen lässt, dass er fest unter dem Kinn anliegt, müssen Sie überprüfen, ob Ihr Helm noch die für Sie passende Helmgröße hat.



Achtung:

Wiederholen Sie nach jeder Korrekturmaßnahme die Prüfung.



Warnung:

Nie ohne geschlossenen und richtig eingestellten Kinnriemen fahren! Der Kinnriemen muss korrekt sitzen und darf unter Zug nicht nachgeben. Nur wenn der Kinnriemen nicht nach gibt, ist der Verschluss richtig geschlossen.

E. VOR JEDER FAHRT

3. KONTROLLE VON SCHIRM, VISIER UND SONNENVISIER

Überprüfen Sie vor jeder Fahrt die Funktionsfähigkeit von Schirm-, Visier- und Sonnenvisiermechanik und ob das Visier bzw. Sonnenvisier eine ausreichend gute Sicht gewährleisten. Verunreinigungen sollten vor jeder Fahrt entfernt werden. Kontrollieren Sie Schirm, Visier und Sonnenvisier auf mechanische Schäden und Risse. Stark verkratzte oder matte Scheiben beeinträchtigen die Sicht erheblich und sollten vor Antritt einer Fahrt aus Sicherheitsgründen ausgetauscht werden.

! **Warnung:**

Stellen Sie sicher, dass die Bajonettverschlüsse ordnungsgemäß geschlossen sind und die Positionshebel den Schirm fest arretieren.

! **Warnung:**

Benutzen Sie niemals getönte Visiere bei schlechten Sichtverhältnissen sowie Nacht- und Tunnelfahrten.

! **Warnung:**

Verkratzte und/oder verschmutzte Visiere und Sonnenvisiere beeinträchtigen die Sicht erheblich. Tauschen bzw. reinigen Sie diese zu Ihrer eigenen Sicherheit unverzüglich.

! **Warnung:**

Tragen Sie Sorge, dass das Visier bzw. Sonnenvisier immer in einem einwandfreien Zustand ist. Beschädigte Visiere sind nicht fahrttauglich und somit auszutauschen.

! **Warnung:**

Bei schlechter Sicht ist die Fahrt abubrechen.

F. FÜR IHRE SICHERHEIT

1. SICHERHEITSHINWEISE HELM

! Beim Motorradfahren existieren spezielle Gesundheitsrisiken und -gefahren für Fahrer und Beifahrer. Diese Risiken und Gefahren können durch das Tragen eines Helms reduziert aber nicht ausgeschaltet werden. Es sind keine definitiven Aussagen über die konkrete Schutzwirkung eines Helms bei einem Unfall möglich. Eine sichere, den Straßen- und Witterungsbedingungen angepasste Fahrweise ist die Grundvoraussetzung für Ihre Sicherheit.

! Um ausreichenden Schutz zu gewähren, muss der Helm gut passen und sicher befestigt sein.

! Schließen Sie vor jeder Fahrt den Kinnriemen und überprüfen Sie Verschluss-System und Kinnriemen auf korrekten Sitz!

! Fahren Sie nie mit geöffnetem oder nicht korrekt eingestelltem Kinnriemen! Der Kinnriemen muss korrekt sitzen und darf unter Zug nicht nachgeben. Nur wenn der Kinnriemen nicht nachgibt, ist der Verschluss richtig geschlossen.

! Nach einem Sturz bzw. Unfall oder nach Gewalteinwirkung auf den Helm ist dessen volle Schutzwirkung nicht mehr gewährleistet! Die bei einer Kollision einwirkende Energie wird – ähnlich der Knautschzone beim PKW – durch völlige oder teilweise Strukturzerstörung der Helmaußen- bzw. -innenschale absorbiert. Bedingt durch die Konstruktion des Helms sind diese Schäden für den Betrachter häufig nicht erkennbar. Der Schutzhelm ist für die Absorption nur einer Stoßeinwirkung ausgelegt. Nach einem Sturz, Unfall oder nach einer sonstigen Krafteinwirkung muss der Helm daher grundsätzlich ausgetauscht werden. Aus Sicherheitsgründen ist der alte Helm unbrauchbar zu machen.

F. FÜR IHRE SICHERHEIT

- ⚠ Der zuvor beschriebene Schutzmechanismus des Helms kann auch beim Fallen des Helms aus einer Höhe (< 1m) zu kleinen Rissen in der Helmschale führen. Zu einer kostenlosen Überprüfung können Sie Ihren Helm gerne an unseren Kundenservice einschicken. Es entstehen Ihnen lediglich Porto- und Verpackungskosten.
- ⚠ Jeder Helm, der einem heftigen Schlag ausgesetzt war, ist auszuwechseln!
- ⚠ Kein Helm bietet Schutz gegen alle denkbaren Stoßeinwirkungen. Dieser Helm wurde speziell zum Motorradfahren entwickelt. Für andere Verwendungszwecke ist er nicht geeignet.
- ⚠ Kontrollieren Sie den Helm regelmäßig auf Schäden. Kleine Kratzer beeinträchtigen die Schutzwirkung Ihres Helms nicht.
- ⚠ Der Helm sollte je nach Beanspruchung und Pflege nach 5-7 Jahren ausgetauscht werden. Die Außenschale ist zwar prinzipiell für eine darüber hinausgehende Nutzungsdauer geeignet, aufgrund von Materialermüdungs- und Materialabnutzungserscheinungen anderer Komponenten sowie des Gesamtwirkungssystems des Helms und unbekannter Rahmenbedingungen während der Nutzung empfehlen wir zu Ihrer eigenen Sicherheit den Austausch des Helms nach Ablauf des oben genannten Zeitraums.
- ⚠ Große Hitzeeinwirkungen (z.B. durch Auspuffhitze) können zu Beschädigungen des Schirms, des Dekors, der Helminnenschale und der Innenausstattung führen!
- ⚠ Das direkte Einwirken von Kraftstoffen, Verdünnern und Lösungsmittel kann zu Strukturzerstörungen der Helmaußen- und Helminnenschale führen. Der Helm darf nicht mit derartigen Substanzen in Kontakt gebracht werden! Auch nicht für Reinigungszwecke.

2. SICHERHEITSHINWEISE VISIER/SONNENVISIER

- ⚠ Die während des Transports am Visier befestigte Schutzfolie ist vor Gebrauch zu entfernen.
- ⚠ Alle durch Gebrauch entstehenden Verkratzungen und/oder Verschmutzungen der Visiere und/oder der Sonnenvisiere beeinträchtigen die Sicht in jeglichen Fahrsituationen erheblich und erhöhen dadurch die Gefahr eines Unfalls. Tauschen bzw. reinigen Sie diese zu Ihrer eigenen Sicherheit unverzüglich.
- ⚠ Benutzen Sie niemals getönte Visiere bei schlechten Sichtverhältnissen sowie Nacht- oder Tunnelfahrten!
- ⚠ Benzin-, Lösungsmittel- und Treibstoffdämpfe können am Visier Risse hervorrufen. Das Visier darf diesen Dämpfen nicht ausgesetzt werden oder mit derartigen Substanzen in Kontakt kommen! Stellen Sie daher Ihren Helm auch nie auf den Tank Ihres Motorrades.
- ⚠ Tragen Sie Sorge, dass das Visier immer in einem einwandfreien Zustand ist. Bei schlechter Sicht ist die Fahrt abzubrechen!

3. SICHERHEITSHINWEISE MODIFIKATION/ZUBEHÖR

- ⚠ Originalbestandteile (insbesondere an Außenschale, Innenschale und Rückhaltesystem) dürfen weder verändert noch entfernt werden. Das Anbringen fremder, nicht empfohlener Zusatzteile kann die Schutzwirkung aufheben und bewirkt das Erlöschen der ECE-Zulassung sowie aller Gewährleistungs- und Versicherungsansprüche.
- ⚠ Verwenden Sie nur Original-Zubehör und Ersatzteile sowie Zubehör, das von SCHUBERTH für Ihren Helm ausdrücklich freigegeben ist!

G. WARTUNG UND PFLEGE

1. AUSSENSCHALE UND SCHIRM

Zur Reinigung und Pflege der Helmaußenschale und des Schirms können Sie Wasser, Seifenlauge, alle handelsüblichen Lackshampoos, Lackreiniger, -polituren und Kunststoffpflegemittel sowie Reinigungsbenzin verwenden. Die Reinigung mit Wasser und Seifenlauge ist in der Regel ausreichend. Achten Sie beim Einsatz der anderen Mittel darauf, dass diese nicht mit dem Visier in Berührung kommen, da diese Schäden an Visier und Beschichtung hervorrufen können.



Achtung:

Verwenden Sie zur Reinigung keine Kfz-Kraftstoffe, keine Verdünnern und Lösungsmittel. Diese Substanzen können zu schwerwiegenden Beschädigungen des Helms ohne äußerlich sichtbare Anzeichen führen. Die volle Schutzwirkung des Helms ist dann nicht mehr gegeben.

2. KINNTTEIL

Bitte überprüfen Sie in regelmäßigen Abständen die Funktionsfähigkeit des Kinnteils.



Warnung:

An dem Schloss dürfen keine Veränderungen vorgenommen werden. Insbesondere dürfen die Metallteile des Kinnteilschlösses nicht geölt und nicht gefettet werden. Reparaturen dürfen nur durch den SCHUBERTH Reparaturservice ausgeführt werden.

3. VISIERE UND SONNENVISIER

VISIER-AUSSENSEITE

Verwenden Sie einen weichen Lappen und eine milde Seifenlauge (<20 °C) zum Entfernen von Verunreinigungen auf der Visier-Außenseite. Zum Trocknen des Visiers benutzen Sie ein fusselfreies Tuch mit geringer Druckausübung.

ANTIBESCHLAG-SCHEIBE

Die Antibeschlag-Scheibe ist ausschließlich mit einem weichen, bei Bedarf leicht angefeuchteten Tuch (empfohlen: Mikrofaserstuch), zu reinigen. Hierbei keine Reinigungsmittel verwenden.

SONNENVISIER

Das Sonnenvisier ist ausschließlich mit einem weichen, bei Bedarf leicht angefeuchteten Tuch (empfohlen: Mikrofaserstuch), zu reinigen. Hierbei keine Reinigungsmittel verwenden.



Achtung:

Zur Reinigung nur lauwarmes Wasser (<20 °C) verwenden. Reinigen Sie die Visiere keinesfalls mit Benzin, Lösungsmitteln, Fenster- bzw. Glasreinigern oder anderen alkoholhaltigen Reinigungsmitteln.



Achtung:

Das Visier darf auch bei starker Verschmutzung der Visieraußenseite nicht im Wasserbad eingeweicht werden, da hierdurch die Oberflächenhärte und damit die Widerstandsfähigkeit der Anti-Scratch-Beschichtung extrem reduziert wird.



Achtung:

Das Visier darf während Nicht-Einsatzzeiten (insbesondere Lagerungszeiten) nicht komplett geschlossen werden, da ansonsten die im Innenraum enthaltene Feuchtigkeit nicht entweichen kann und in verstärktem Maße von der Anti-Scratch-Beschichtung aufgenommen wird. Dies kann zu einer Reduktion der Lebensdauer der Beschichtung führen. Idealerweise positionieren Sie das Visier in der 3. Raststufe oberhalb der Stadtstellung.



Achtung:

Bringen Sie keine Etiketten, Klebebänder oder Aufkleber an Visier oder Sonnenvisier an.

G. WARTUNG UND PFLEGE



Tipp:

Hartnäckige Verschmutzungen der Visieraußenseite (z.B. eingetrocknete Insektenreste) lassen sich leicht entfernen, wenn Sie das Visier im geschlossenen Zustand mit einem feucht-nassen Tuch bedecken und den Schmutz ca. 1/2 bis 1 Stunde aufweichen.



Achtung:

Vermeiden Sie am Lagerort des Visiers unbedingt Temperaturen über 40 °C und hohe Luftfeuchtigkeiten, da diese Beschädigungen am Visier hervorrufen.

4. INNENAUSSTATTUNG

Die Innenausstattung des E1 ist komplett herausnehmbar. Die Kopf- und Wangenpolster können mittels Handwäsche unter Verwendung einer milden Seifenlauge (z.B. mit stark verdünntem, handelsüblichem Feinwaschmittel) bei maximal 30 °C gewaschen werden. Feuchte Innenausstattung bei Raumtemperatur und guter Durchlüftung trocknen lassen.



Tipp:

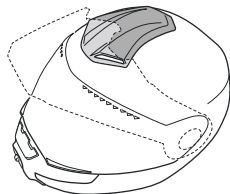
Bei Bedarf (z.B. auf Reisen während Fahrpausen) kann das Kopfpolster zum Trocknen über den Spiegel gehängt werden.

5. BELÜFTUNG

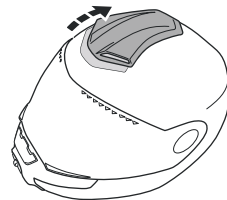
BELÜFTUNGSHAUBE

Bei Bedarf kann die Belüftungshaube der Kopfbelüftung entfernt und die Belüftungsmechanik gereinigt werden.

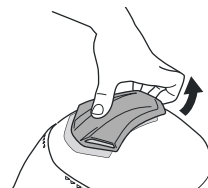
1. Vor Reinigung der Belüftungsmechanik müssen Sie den Schirm demontieren.



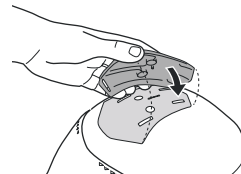
2. Belüftungshaube vollständig nach hinten bewegen.



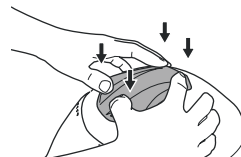
3. Unter dem hinteren Rand der Belüftungshaube greifen und diese mit einer Hebelbewegung nach oben lösen.



4. Die Belüftungshaube und -mechanik reinigen.



5. Den Stift der Belüftungshaube passgenau auf die Steckvorrichtung der Belüftungsmechanik setzen und die Belüftungshaube zur Montage bis zu deutlich hörbaren „Klick“ einstecken. Achten Sie darauf, dass alle vier Aufnahmepunkte eingerastet sind.



G. WARTUNG UND PFLEGE

6. STAUBFILTER

1. Staubfilter hinter der Kinnbelüftung herausnehmen.
2. Spülen Sie den Staubfilter mit kaltem Wasser aus und nutzen Sie gegebenenfalls zusätzlich eine milde Seifenlauge. Lassen Sie den Staubfilter bei Zimmertemperatur trocknen.
3. Nach dem Trocknen wieder einsetzen.

7. VERSCHLUSS-SYSTEM

Die Metallteile des Verschluss-Systems sind wartungsfrei.

8. AUFBEWAHRUNG

Bewahren Sie den Helm im mitgelieferten Helmbeutel an einem trockenen, gut belüfteten und standsicheren Ort auf. Legen Sie den Helm immer so ab, dass er nicht auf den Boden fallen kann. Beschädigungen, die auf diese Art entstehen, fallen nicht unter die Gewährleistung.



Achtung:

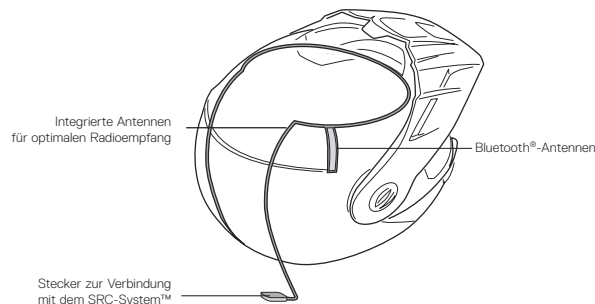
Bewahren Sie den Helm für Kinder und Tiere unzugänglich auf.

H. ZUBEHÖR UND ERSATZTEILE

1. KOMMUNIKATIONSSYSTEME

Ihr E1 ist standardmäßig für die Ausrüstung mit dem SCHUBERTH SRC-System™ vorbereitet. Um Ihnen einen optimalen Radioempfang zu gewährleisten, ist der E1 bereits mit zwei integrierten Antennen zur Empfangsverstärkung sowie Bluetooth®-Verbindung ausgestattet.

Informationen rund um das SCHUBERTH SRC-System™ erhalten Sie bei Ihrem Fachhändler und auf **WWW.SCHUBERTH.COM**



⚠️ Warnung:

Der Einbau von Kommunikationssystemen (dazu gehören auch einfache Head-Sets) in einen Helm stellt grundsätzlich eine Modifikation des Helms dar. Daher müssen die jeweiligen Kommunikationssysteme und Headsets speziell für den Einbau in das jeweilige Helmmodell nach der europäischen Helmnorm ECE-R 22.05 geprüft und zugelassen sein, ansonsten erlischt die Zulassung und Versicherungskonformität des Helms mit dem Einbau. Der Nachweis für eine ECE-R 22.05 gemäße Zulassung eines Helms – in Verbindung mit einem speziellen Kommunikationssystem – ist nur gültig, wenn er von einer offiziellen

H. ZUBEHÖR UND ERSATZTEILE

Zulassungsbehörde der EU-Länder beurkundet ist. Andersartige Auskünfte dieser Institutionen (u.a. zur allgemeinen Eignung von Kommunikationssystemen zur Verwendung in Motorradhelmen) oder Auskünfte anderer Institutionen besitzen keinerlei Relevanz und der Helm verliert seine Zulassung.

2. ZUBEHÖR UND ERSATZTEILE

Eine Übersicht aller verfügbaren Zubehör- und Ersatzteile finden Sie im Internet unter **WWW.SCHUBERTH.COM**

Wir empfehlen Ihnen für Ihren SCHUBERTH Helm ausschließlich die Verwendung von SCHUBERTH Original Zubehör- und Ersatzteilen, da diese optimal auf Ihr entsprechendes Helmmodell abgestimmt sind.



Warnung:

Der Austausch aller anderen Helmbestandteile darf aus Sicherheitsgründen nur vom SCHUBERTH Reparaturservice durchgeführt werden.

3. BEZUG VON SCHUBERTH ORIGINALTEILEN

SCHUBERTH Original Zubehör- und Ersatzteile erhalten Sie bei Ihrem Fachhändler. Den SCHUBERTH Fachhändler in Ihrer Nähe finden Sie im Internet unter **WWW.SCHUBERTH.COM**

I. SCHUBERTH SERVICE

1. REPARATURSERVICE

Sie besitzen mit dem E1 ein SCHUBERTH Qualitätsprodukt, welches nach den modernsten Entwicklungs- und Fertigungsmethoden konstruiert und gebaut wurde. Falls an Ihrem Helm dennoch eine Reparatur notwendig sein sollte, wenden Sie sich bitte an Ihren Fachhändler.



Achtung:

Sofern ein Reparaturauftrag ohne eindeutige Fehlerangabe erteilt worden ist, sind wir bzw. Ihr Fachhändler berechtigt, den Artikel zu untersuchen und/oder die Ausführung des Auftrages bis zu einer Rücksprache mit dem Kunden zurückzustellen. Werden bei eindeutiger Fehlerangabe während der Reparatur weitere Mängel festgestellt, sind wir bzw. Ihr Fachhändler berechtigt, aber nicht verpflichtet, diese ohne besonderen Auftrag zu beseitigen, wenn dies zur Erhaltung der Funktionsfähigkeit notwendig und im Verhältnis zu den Kosten des ursprünglichen Reparaturauftrages geringfügig ist. Anderenfalls ist das Einverständnis des Kunden erforderlich.

2. GEWÄHRLEISTUNG

Ihr Fachhändler leistet auf erworbene Geräte Gewährleistung. Die Gewährleistungsfrist beträgt in Deutschland 2 Jahre. Sollte es ein Problem geben mit Ihrem Produkt, wenden Sie sich bitte an Ihren Fachhändler bzw. an dessen Serviceanschrift. Bei Rücksendung bitten wir Sie, eine möglichst genaue Fehlerbeschreibung und eine Kopie Ihres Kaufbelegs beizufügen.

J. WIE SIE UNS ERREICHEN

FIRMENSITZ

Telefonzentrale

+49 (0)391 8106-0

Anschrift

SCHUBERTH GmbH
Stegelitzer Straße 12
39126 Magdeburg
Deutschland

Internet

WWW.SCHUBERTH.COM

E1

CONGRATULATIONS!

You have made an excellent choice with the SCHUBERTH E1. The E1 combines the functionality of a flip-up helmet with the look and feel of a modern adventure helmet. The E1 is produced with advanced manufacturing methods and was constructed with excellent aerodynamics and a ventilation system perfect for conditions both on and off road.

The first SCHUBERTH adventure helmets combine proven safety and comfort features into one high-quality product, designed to meet the highest demands in both street traffic as well as off-road use.

Be inspired!


Jan-Christian Becker
CEO SCHUBERTH GmbH


Thomas Schulz
Product Management SCHUBERTH GmbH

A. HOW TO USE THIS MANUAL CORRECTLY

Please take time to read through this manual carefully so that your helmet protects you properly when riding your motorcycle. In order to ensure that you do not overlook any aspect of the manual that is relevant to your safety, we recommend that you read it in the order in which it appears.

Please pay particular attention to:

-  **Caution:** safety instructions
-  **Note:** advice
-  **Tip:** practical tips
-  **:** see figure

! Warnung:
Dieser Helm ist nicht für den Gebrauch in den USA und Kanada bestimmt. Dieser Helm ist nach der europäischen ECE-Norm gebaut, geprüft und zugelassen, er entspricht daher nicht den US-amerikanischen und kanadischen Vorschriften und Anforderungen. Er darf nur in Ländern eingesetzt werden, in denen die europäische ECE-Norm Gültigkeit besitzt. Der Gebrauch in anderen Ländern berechtigt im Schadensfall nicht zur Geltendmachung von Ersatzansprüchen vor US-amerikanischen oder kanadischen sowie vor Gerichten dritter nicht ECE-normgebundener Länder.

! Caution:
This helmet is not intended for use in the USA and Canada. The helmet has been inspected and approved to the European ECE Standard and therefore does not conform to US and Canadian regulations and requirements. It is only legal to use the helmet in countries in which the European ECE Standard is valid. If you use the helmet in other countries, you will not in the event of injury be entitled to make a claim for compensation before the US or Canadian courts or the courts of other countries not bound by the ECE Standard.

! Avertissement:
Ce casque n'est pas conçu pour être utilisé aux Etats-Unis ni au Canada. Il a été fabriqué, contrôlé et homologué selon la norme européenne ECE. Par conséquent, il n'est pas conforme aux prescriptions et exigences des Etats-Unis d'Amérique et du Canada. Il ne peut être utilisé que dans les pays où la norme européenne ECE est applicable. En cas d'utilisation du casque dans d'autres pays, aucun droit de dommages-intérêts ne peut être revendiqué devant les tribunaux des Etats-Unis d'Amérique ou du Canada ou de pays tiers non assujettis à la norme ECE.

 **Caution:**
We reserve the right to make changes that reflect technical advances and to do so without express notice.

EN

B. CONTENTS

A.	How to use the manual correctly	55
B.	Contents	56
C.	The helmet	58
1.	Standard	58
2.	ECE approval	58
3.	Anatomy the helmet	59
4.	Outer shell	59
5.	Inner shell	59
6.	Aerodynamics	60
7.	Aeroacoustics	60
8.	Wind deflector	62
9.	Chin bar	62
10.	Chinstrap with micro-lock ratchet fastener	64
11.	Shield	66
12.	Face shield with integrated anti-fog lens	68
13.	Sun visor	75
14.	Inner lining	78
15.	Ventilation systems	85
16.	Additional safety features	88
D.	Putting on the helmet and taking it off	89
1.	Putting on the helmet	89
2.	Taking off the helmet	90
E.	Before every journey	91
1.	Checking the helmet	91
2.	Checking the chinstrap	91
3.	Checking the shield, the face shield and sun visor	92

F.	For your safety	93
1.	Safety advice concerning the helmet	93
2.	Safety advice concerning the face shield / sun visor	95
3.	Safety advice concerning modifications / accessories	95
G.	Maintenance and care	96
1.	Outer shell and shield	96
2.	Chin section	96
3.	Face shield and sun visor	96
4.	Inner lining	98
5.	Ventilation	99
6.	Dust filter	100
7.	Retention system	100
8.	Storing the helmet	100
H.	Accessories and spare parts	101
1.	Communication systems	101
2.	Accessories and spare parts	102
3.	Ordering original SCHUBERTH parts	102
I.	SCHUBERTH service	103
1.	Repair service	103
2.	Warranty	103
J.	How to contact us	104

C. THE HELMET

1. STANDARD

The E1 conforms to the ECE-R 22.05 standard. This testing norm guarantees conformity to defined safety standards in respect of impact absorption, visor, retention system and field of vision. The certification applies to all the countries of the European Union and all countries that recognise the ECE standard. It also guarantees conformity with all insurance requirements that are important in the event of a claim.

Please note that this E1 with ECE approval is not certified for the USA, Canada or any other EU countries. It is only permitted for use in countries where the ECE standard is valid.



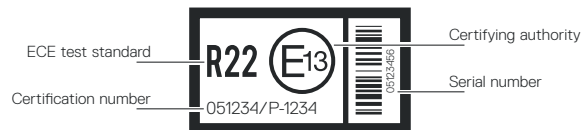
Note:

The only SCHUBERTH helmets that it is legal to use in the USA, Canada or other non-EU countries are those with the appropriate approval and technical specifications.

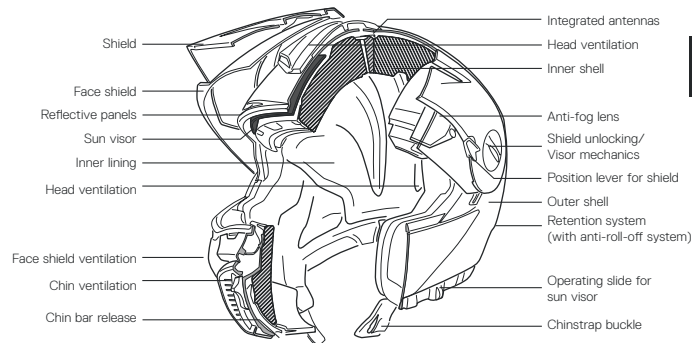
Further information and details of sales outlets for these helmets can be found on the internet at:

WWW.SCHUBERTH.COM

2. ECE-APPROVAL



3. ANATOMY OF THE HELMET



4. OUTER SHELL

The outer shell of the E1 helmet combines an aerodynamically optimal shape with consistent protection. It consists of a special glass-fibre reinforced duroplastic matrix developed by SCHUBERTH, which gives the helmet the high level of strength needed for your protection.



Caution:

The safety helmet is designed to absorb the effects of only one impact. The helmet must be replaced after a fall, accident or any other impact.

5. INNER SHELL

For optimised impact absorption properties, the inner shell of the helmet consists of several components. The complex multi-segment foam padding of the main body provides better absorption and dissipation of impact forces and gives you the highest level of safety. The large side panels ensure the helmet sits optimally and comfortably.

C. THE HELMET

6. AERODYNAMICS

All SCHUBERTH motorcycle and racing sports helmets are developed and improved in SCHUBERTH's own wind tunnel under conditions defined with scientific precision. The E1 is designed especially for the touring riding position and does not move around in the airflow. Even at higher speeds, the E1 generates almost no lift. Additional features of the E1 include improved air resistance and directional stability. Buffeting* is significantly reduced on standard motorcycles as well.

* Shaking of the helmet as the air flows around it.



Note:

Please note that the strong eddy currents that can occur as a result of the fairing on faired motorcycles may have a significant effect on the aerodynamic characteristics of a helmet.

7. AEROACOUSTICS

Various features developed in SCHUBERTH's wind tunnel make the helmet notably quiet as far as aeroacoustics are concerned, while providing optimised hearing capability when riding. This enhances concentration, especially at high speeds.



Note:

Aeroacoustic values may vary according to the type of motorcycle, fairing design, seat position and physical size of the rider.



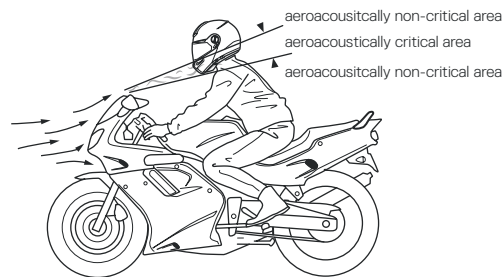
Caution:

As a result of the aeroacoustic optimisation of the helmet (and the lower wind noise inside the helmet that comes with it), your actual speed can easily be underestimated. Please do not rely on your sense of hearing to estimate your road speed - always check it using your speedometer.



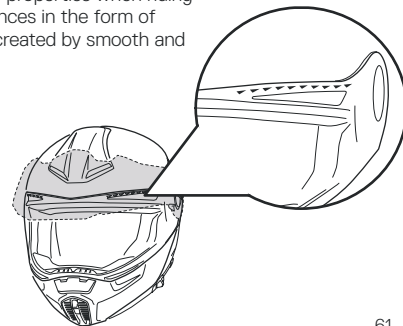
Note:

With faired motorcycles, strong eddy currents occur at the edges of the wind shadow. These may significantly reduce the aeroacoustic performance of the helmet. The motorcycle fairing should be adjusted so that the turbulence created does not reach the bottom surface of the helmet.



Turbulators

The patented turbulators on the top of the face shield also optimise the aeroacoustic properties when riding and prevent acoustic disturbances in the form of whistling sounds that can be created by smooth and straight edges.

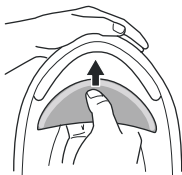


C. THE HELMET

8. WIND DEFLECTOR

The wind deflector is shortened to a minimum in order to provide enough fresh air, even in off-road use. The additional wind deflector, when mounted, prevents unwanted inrush of wind into the helmet while driving. Additionally, the anti-noise pad can help reduce noise levels in the helmet.

The additional wind deflector is attached to the inside of the acoustic collar with the help of the Velcro strap, and it can be removed if desired to let in additional fresh air in warm weather.



Tip:

The fit of the bottom of the helmet is extremely important in ensuring that the helmet is as quiet as possible. If you have a smaller neck size, we recommend that you also wear a scarf.

9. CHIN BAR

The E1 is equipped with a chin bar that pivots up and can be easily opened and closed by means of the operating element located in the middle of the chin bar. The movement of the section required for this is optimised for convenient, smooth operation.

LOCK SYSTEM

The chin section is equipped with a specially developed lock system on the left and the right side. The construction design of the lock system is similar to the door lock systems used in car design. Despite there being locks on both sides, the chin section opens with only one button. The lock in the opposite side is simultaneously operated by bowden cable. The mechanically optimised system reduces the force need to operate the two locks to a comfortable 16 N, although the safety-relevant overall locking force is many times this amount.

OPERATION

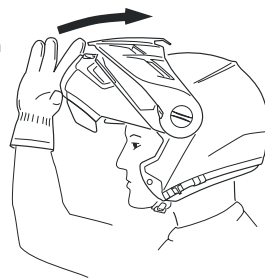
The chin bar can be opened at any time irrespective of the position of the visor or sun visor. The stiff, positive engagement at the end of travel ensures the chin bar remains safely in place when raised.

OPENING THE CHIN BAR

1. Open the chin bar by sliding the red button located in the middle of the chin zone forwards in the direction of the arrow as far as it will go, using your thumb.



2. The Bowden cable mechanism will then release both locks and you can pivot the chin section up to its uppermost locking position.



Note:

The E1's chin bar mechanism is equipped with a safety feature which prevents the chin bar from opening of its own accord in the event of a fall, so when opening it you should also grip the chin bar with one hand.



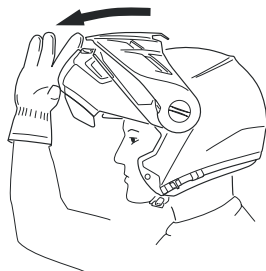
Note:

The positioning of the shield is aligned with the opening for the chin section to guarantee optimal movement of the chin section.

C. THE HELMET

CLOSING THE CHIN BAR

To close the chin bar, pivot it down with one hand until both locks audibly engage.



Note:

By closing the chin guard, the shield is returned to its starting position.



Note:

Each time you close the chin bar, check that the locks have engaged properly by pressing the chin bar upwards.



Tip:

When using the additional adjustable wind deflector, locking the chin bar is easier if you grip the chin pad underneath with a finger of your other hand to help you ease the chin bar over your chin.

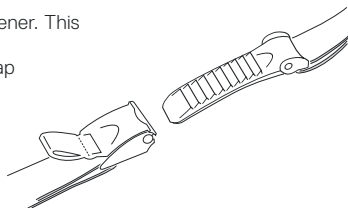


Caution:

Never ride with the chin bar raised.

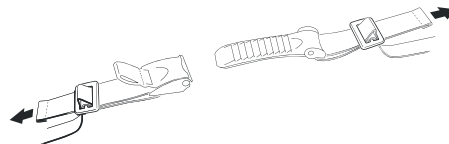
10. CHINSTRAP WITH MICRO-LOCK RATCHET FASTENERS

The E1 comes with a ratchet fastener. This locking system is easy to use and enables you to adjust the chinstrap perfectly to your head every time you put the helmet on.



ADJUSTING THE CHINSTRAP

The length of the chinstrap is adjusted by increasing or reducing the length of strap pulled through the metal buckles. Adjust the length of the chinstrap so that it fits firmly but comfortably under your chin and fix the end of the strap using the retaining loop with comfort pad.



Caution:

When adjusting the strap, make sure that the helmet cannot be pulled off in a forward direction with the chinstrap closed.



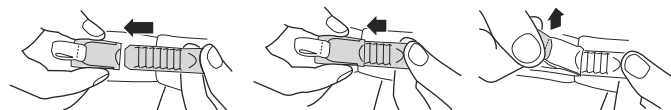
Caution:

Check the adjustment of the chinstrap length at regular intervals.

Opening and closing

To close the chinstrap fastener, slide the ratchet tongue step by step into the locking buckle. If you find that the chinstrap fits too loosely around your chin, slide the ratchet tongue one step further into the locking buckle.

When adjusting the chinstrap, make sure that it rests firmly but not uncomfortably around your chin. To open the chinstrap, pull the red ribbon on the ratchet fastener upwards to release the locking buckle. Then pull the ratchet tongue out of the locking buckle.



C. THE HELMET

⚠ Caution:

Never ride without making sure that the chinstrap is correctly fastened and adjusted and properly positioned. If the chinstrap is not correctly adjusted or fastened, the helmet could be displaced in the event of an accident.

⚠ Caution:

Closing the comfort pad of the chinstrap alone will not provide adequate protection. The chinstrap must always be fully fastened.

⚠ Caution:

Never open the chinstrap while riding.

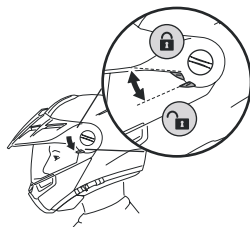
11. SHIELD

The screen designed in SCHUBERTH's own wind tunnel offers protection from the sun's rays and from rocks.

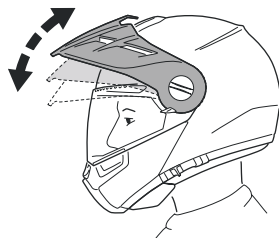
ADJUSTING THE SHIELD POSITION

The shield can be fixed into one of three different positions as required.

1. Move the positioning lever on both sides toward the bottom.



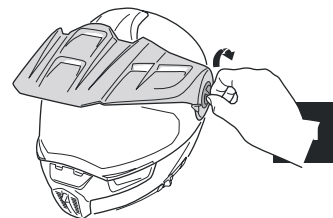
2. Adjust the shield to the desired position.



3. Return the positioning lever back to its starting position.

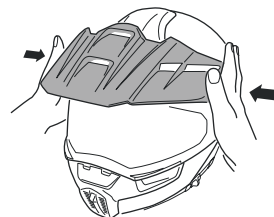
DISASSEMBLY

Turn the bayonet fastenings on both sides to unlock the shield. Then you can remove the shield from the mechanism.



ASSEMBLY

Use both hands to guide the snap-in pins on the shield into the slots provided for them in the visor mechanism, then close the bayonet fastening.



Note:

Check that the shield is firmly seated before you next use it.



Tip:

You can also use the helmet without the shield.

The fastening pins included in the scope of the delivery can be inserted into the now-visible shield mechanism, after the shield has been removed.

Furthermore, it is possible to use the helmet without the face shield but with the shield. For this combination, SCHUBERTH recommends that you wear safety glasses.

C. THE HELMET

12. FACE SHIELD WITH INTEGRATED ANTI-FOG LENS

The face shield is a fog-free double-lens visor. By fixing the inner anti-fog lens using eccentric pins, the two visor panes are pre-tensioned together and are thereby sealed. An insulating air cushion is thus formed between the visor's main plate – i.e. the outer plate – and the inner plate, which prevents any fogging up of the inner plate.

COATING

The main plate has a HighClear® anti-scratch coating on both sides.



Note:

The helmet should never be used to hold gloves or any other objects as this may damage the scratch-sensitive anti-fog lens.



Note:

The anti-fog lens is supplied with a protective film. Remove this film before using the helmet for the first time.



Note:

The anti-fog lens may only be used in conjunction with the SCHUBERTH main face shield that has been specially designed for this purpose. Other face shields must not be fitted.

OPENING THE FACE SHIELD

To open the face shield, use your thumb to push the face shield up using one of the finger tabs situated to the left and right of the face shield, and move it to the desired position.



Face shield (including urban position)

The face shield can be locked in any one of seven positions. The second position (urban position) locks in place more firmly, providing greater resistance when the face shield is in this position. This makes it easier to lock the face shield in the urban position, especially while riding.

- When you push the face shield open, it may well travel beyond the urban position
- but it is easy to find this position by moving it downwards again. The face shield mechanism requires no additional lubrication. The face shield can be operated at any time irrespective of the position of the sun visor.

CLOSING THE FACE SHIELD

To close the face shield, grip the finger tabs at top left and right and press the face shield down with one movement until it audibly locks into place.



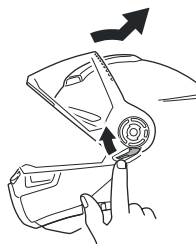
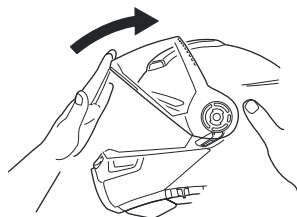
C. THE HELMET

REPLACING THE VISOR SHIELD

Changing the face shield is easy to do without tools using the convenient EasyChange mechanism. To do so, the shield must be dismantled. To replace the face shield, it is helpful to place the helmet on a flat surface or on your lap while seated.

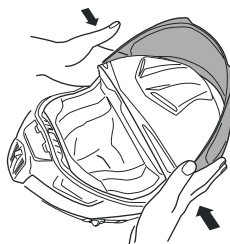
Removing the face shield

1. Move the face shield into the uppermost locked position.
2. Press the spring underneath the face shield mechanism on one side towards the face shield opening, then do the same with the spring on the other side.
3. Move the face shield upwards until it is released from the face shield mechanism.

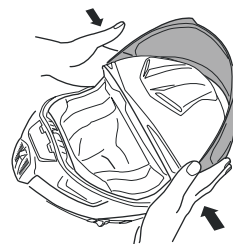


Installing the face shield

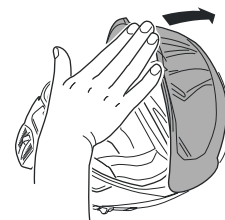
1. Using both hands, guide the face shield's locking studs into the respective recesses in the face shield mechanism.



2. The face shield will then audibly lock into place when you press it gently towards the helmet with a simultaneous closing movement.



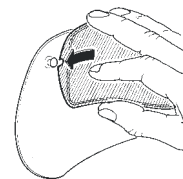
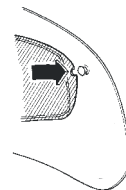
3. Make sure that the face shield mechanism is functioning properly by opening the face shield once to its maximum extent.



ANTI-FOG LENS

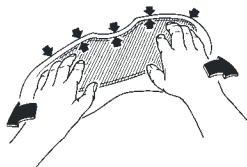
Fitting

1. Lay the anti-fog lens in the face shield in such a way that one side of it is already slotted into the locking pin.
2. Now grasp the other side of the anti-fog lens by its upper and lower transverse edges and use your index finger to gently press the end of the visor into a slight "S" shape. Now you can easily guide the slot over the locking pin and release the anti-fog lens into place.



C. THE HELMET

3. The anti-fog lens should now be positioned in the face shield with its lower edge parallel to the lower edge of the face shield. If you need to change the positioning of the anti-fog lens, use the balls of your thumbs to gently bend the face shield apart until the inner visor can be adjusted as required.
4. Check all around the anti-fog lens to make sure that it fits tightly and evenly against the face shield. Only if this is the case will the anti-misting properties function properly.
5. If you have not done so already, remove the protective film from the anti-fog lens.

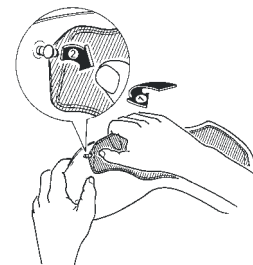
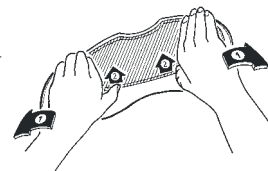


If the anti-fog lens is not air-tight and the face shield mists up, either the visor is not correctly in place or the pressure on the seal is inadequate. You can regulate the pressure on the seal by adjusting the eccentric locking-pins. To remove the anti-fog shield, use a rubber spanner to turn the retaining pins 180°, and then reinsert. Fit the anti-fog lens and check the seal.

Removal

1. Before starting to remove the anti-fog lens, first lay the face shield on a soft, clean cloth so that its top edge is facing you.

2. To reduce the pretensioning of the anti-fog lens slightly if necessary, use the balls of your thumbs to carefully bend the face shield sufficiently apart while applying pressure with your thumbs to release the anti-fog lens and move it approx. 2–3 mm forward.
3. Now grip the back of the anti-fog lens with your index and middle fingers and lift it off the face shield. In this position you can easily remove the anti-fog lens from the locking pin with your thumb.
4. You can now remove the anti-fog lens from the face shield.



Note:

To avoid scratching the face shield, never remove or fit the anti-fog lens unless the visor unit is clean and dry.

When fitting the anti-fog lens, check that neither dust nor moisture are able to get between the two surfaces.

When removing or fitting the anti-fog lens, it is always best to lay the face shield unit on a clean, dry cloth.



Note:

In view of the strong air pressure acting when travelling with an open face shield, we recommend riding with a closed face shield at all times to prevent any dirt or moisture from getting inside the helmet.



Note:

Never press the locking pins out with your fingers as they may break.

C. THE HELMET

⚠ Caution:

As a result of the double lens structure, there is a possibility of greater light reflection in the face shield, especially when riding at night. As a rule, such light reflection is regarded as uncritical due to the absence of fog with this type of visor. However, if this light reflection should cause you difficulties – because of particular sensitivity to it, for example – you should refrain from using the anti-fog lens.

⚠ Caution:

If moisture is present in or has penetrated the airtight area between the two plates, you should remove the anti-fog lens immediately in order to prevent any interference with visibility. Do not re-fit it until both plates are completely dry (we recommend air-drying). If you should subsequently detect any further penetration of moisture, the anti-fog lens should not be used on any account and must be replaced.

⚠ Caution:

Petrol, solvent and fuel vapours can cause cracking of the face shield. Make sure that the face shield is never exposed to such vapours! Never place the helmet on the tank of your bike.

13. SUN VISOR

SUN VISOR

The sun visor is tinted grey and has a 3D shape. Thanks to the sun visor's 1.5mm thickness, it provides protection against small stone chips or insects when riding with the visor up. It is also scratch-resistant and offers effective UV protection* with its special polycarbonate structure.

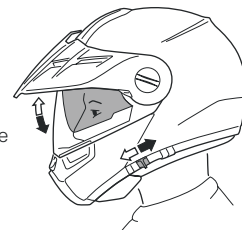
* Tested in accordance with the Australian sunglasses standard AS/NZS 1067:2003 lens category 3.

Operation

The sun visor is operated by means of the slide positioned on the left in the chin area, which is easy to use even when wearing gloves.

Moving the slide towards the back lowers the sun visor, moving it forwards retracts the sun visor inside the inner helmet shell and locks it in position.

The sun visor can be operated irrespective of the position of the face shield.



EN

C. THE HELMET



Note:

Only use the slide to operate the sun visor.



Caution:

Never ride in the dark or in conditions of poor visibility with the sun visor down. Always raise the sun visor before entering a tunnel.



Caution:

Riding without the face shield or with an open face shield can result in injury to the eyes and face from stones, dust, insects and other flying objects. The sun visor, when lowered, will offer a certain amount of protection from light impact from stones or insects but does not provide protection against all hazards.

REPLACING THE SUN VISOR

The sun visor can be replaced without tools.



Tip:

To avoid fingerprints and scratches, use a soft, clean cloth (we recommend a microfibre cloth) to hold the sun visor when removing or installing it.



Tip:

Changing the sun visor is easier when the chin section is open and locked in place. It is also helpful if you place the helmet on a flat surface or on your lap while seated.

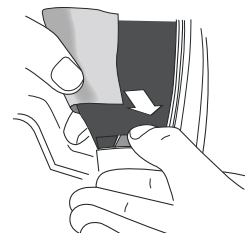


Note:

Try to prevent the sun visor coming into contact with the helmet's inner shell when removing or fitting it.

Removing the sun visor

1. Open and lock the chin section in place.
2. Pivot the sun visor down.
3. Bend the middle snap connection with locating pegs gently outwards until the sun visor is released from the visor holder.
4. Repeat this step for the other side.

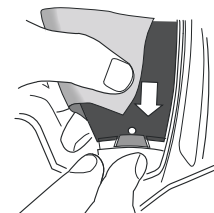


Tip:

The sun visor holders should remain in the lower position while you install the visor.

Fitting the sun visor

1. Put the sun visor between the snap connections and fit it on to the locating pegs on one side and then on the other.
2. Position the sun visor between helmet inner and outer shell and lower it with the operating slide.
3. For safety, check that the sun visor mechanism is functioning correctly.



C. THE HELMET

14. INNER LINING

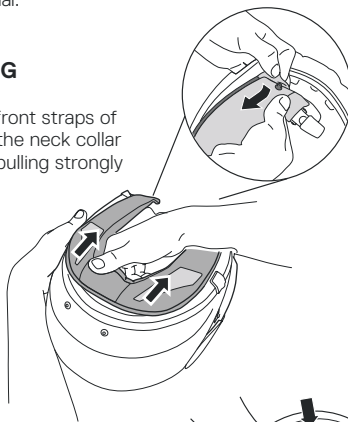
The replaceable inner lining of the E1 is washable and ensures both an excellent fit and improved ventilation of the helmet.

The high-comfort cheek pads ensure that the helmet fits comfortably around the cheeks, and the headband pad provides an optimal fit all around the head. The head pad sits comfortably on the head without covering the ventilation channels.

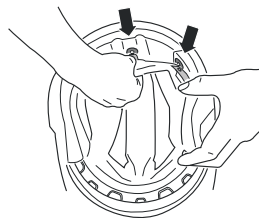
The internal lining consists of skin-friendly materials throughout, particularly in areas that come in contact with the head. These are a soft, breathable COOLMAX® material that transports heat and moisture very well, a special noise-reducing Polygene® material with antibacterial properties and a sweat-absorbing Interpower® material.

REMOVING THE LINING

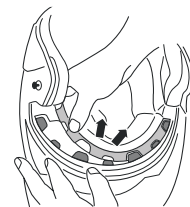
1. Undo the snaps on the front straps of the neck collar and pull the neck collar out of the mounting by pulling strongly inwards.



2. Undo the two rear snaps of the cheek pads as well as rear crown liner retention flap button.



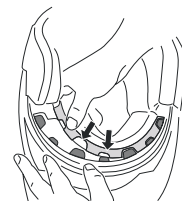
3. Pull the plastic bar out of the mounting and remove the crown liner.



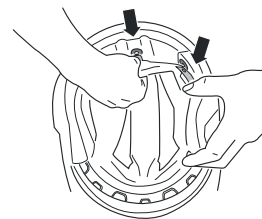
MOUNTING THE CROWN LINER

The sewn-in plastic bar on the forehead section and the retention flaps in the neck area are used as mounting assists.

1. Push the plastic bar piece by piece below the notches on the plastic bar affixed to the inner shell.

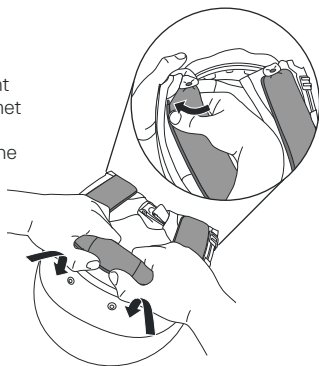


2. Insert the plastic retention flaps with round holes over the pins sewn into the rear section of the cheek pad and affix them using the red snaps.



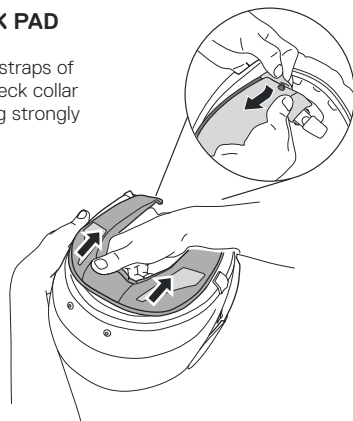
C. THE HELMET

3. Reinsert the neck collar by first inserting the guide pins into the front plugs and sockets on the lower helmet edge on both sides and then mount the neck collar piece by piece into the guide gap.

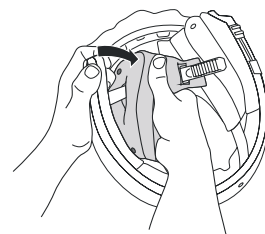


DISMANTLING THE CHEEK PAD

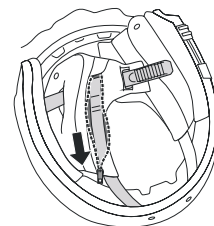
1. Undo the snaps on the front straps of the neck collar and pull the neck collar out of the mounting by pulling strongly inwards.



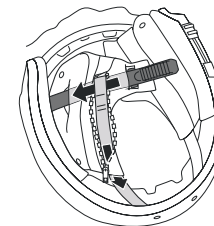
2. Remove the cheek pad by pulling the three snaps out of the red plugs and sockets.



3. Unzip the zipper.



4. Thread the chinstrap out of the A.R.O.S. strap and pull this sideways. Pull the neck strap rearwards out of the cheek pad.



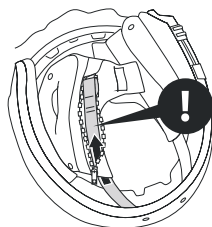
5. Repeat points 2 to 4 to dismantle the cheek pad on the other side.

EN

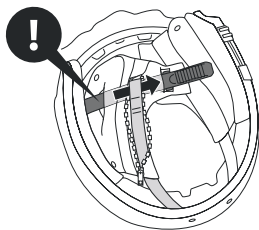
C. THE HELMET

MOUNTING THE CHEEK PAD

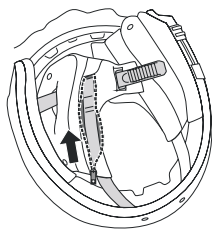
1. Push the A.R.O.S. strap  through the neck strap channel as far as the chinstrap padding opening.



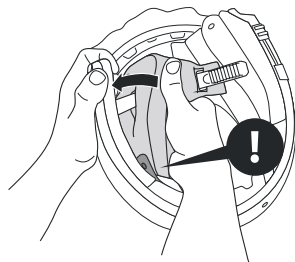
2. From the outside, thread the chinstrap  through the cheek cushion and through the A.R.O.S. strap and pull it tight from the back.



3. Zip up the zipper.

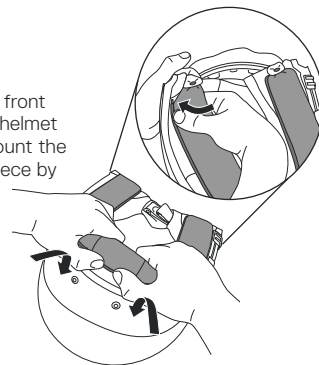


4. Mount the cheek pad using the three pins on the red plugs and sockets.  Ensure that the head strap cushion's plastic strap with the round holes is inserted over the rear cheek cushion pin.



5. Repeat points 1 to 4 to mount the cheek pad on the other side.

6. Reinsert the neck collar by first inserting the guide pins into the front plugs and sockets on the lower helmet edge on both sides and then mount the neck collar into the guide gap piece by piece.



Note:

Ensure that the A.R.O.S. straps are not twisted.



Note:

When inserting the crown liner, make sure that the headband ventilation cut-outs are positioned over the ventilation channels at the back of the helmet and that the crown liner runs centrally between the two ventilation channels.



Caution:

Never ride when parts of the inner lining have been removed.



Caution:

Excessive heat (e.g. exhaust heat) can cause damage to the inner lining!



Note:

To avoid damage to the inner lining and inner shell, do not hang the helmet over the mirrors or handlebar grips.

C. THE HELMET



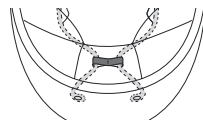
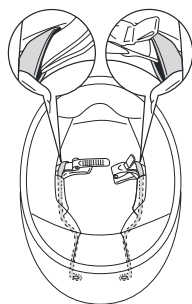
Note:

When replacing the cheek pads, the Anti-Roll-Off System must be properly joined to the chinstrap. For this purpose, the loops on the free ends of the A.R.O.S. straps – as shown in the illustration below – must enclose the corresponding ends of the chinstrap and the A.R.O.S. straps must not be twisted or knotted.



Note:

For size **54/55** helmets, also ensure that the A.R.O.S. straps are **always** threaded through the additional loops in the back of the neck area.



15. VENTILATION SYSTEMS

VENTILATION DEVICE 1 – FACE SHIELD SETTING

The E1 has a face shield that adjusts to several positions. Depending on your road speed and the tendency of the face shield to mist up, open the face shield sufficiently wide to stop it misting up but so that it still protects your eyes from excessive draft.

Urban position

In its second locking position, the face shield is automatically in urban position. Air entering through the bottom gap flows over the inside of the face shield and escapes through the opening at the top.

VENTILATION DEVICE 2 – INLET VENT IN CHIN AREA

The chin ventilation provides centered air supply. The incoming air is cleaned with a dust filter as well. The chin ventilation can be opened and closed by moving the slider up or down.

VENTILATION DEVICE 3 – FACE SHIELD VENTILATION

To ventilate the face shield, the E1 is provided with an inlet in the chin area. Irrespective of riding posture, around 80-90% of the central airstream flows directly into this inlet when open. A deflector ensures that the air current ventilates the face shield effectively even at low road speeds. You can open and close the inlet by pushing the vent upwards or downwards.



EN

C. THE HELMET

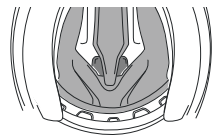
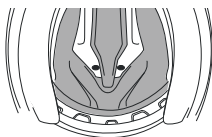
VENTILATION SYSTEM 4 – HEAD VENTILATION

There is a large air inlet cowl with a three-stage adjustable ventilation system on the top of the helmet shell for ventilating the top of your head. Air entering the helmet through this inlet cowl is directed via channels to the top of the head. The head padding system inside the helmet allows for direct contact between the incoming air and the surface of the rider's head, which in turns allows the heat from the helmet's interior to be discharged more quickly. To regulate ventilation, the air inlet cowl is easily operated while wearing gloves. Push the air inlet cowl back to the first latch position for partial ventilation. To open the inlet fully, push the air inlet cowl further back.



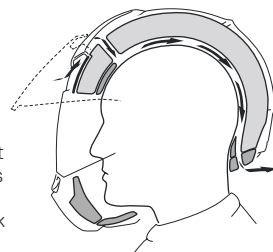
Summer and winter adjustment flaps

The ventilation of the E1 can also be adjusted to suit the seasons, weather conditions or your personal preferences. While you will prefer the cooling air current to flow directly on to your head in summer in autumn/winter you can reduce the volume of incoming cold air, or divert it, by covering the ventilation channels with the flaps of the crown liner. To do so, raise the middle section of the crown liner slightly and fold out the fabric flaps located behind the front section.



VENTILATION DEVICE 5 – INTERIOR AIR EXTRACTION

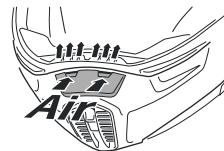
The E1 is equipped with an innovative air extraction system. Fresh air flowing in through the head vent is directed via the air channels in the inner shell to the back of the helmet. The reduced pressure that prevails at the back of the helmet ensures that the air is constantly sucked out through the air vents and special netting material fitted to the neck pad, thus guaranteeing a pleasant climate inside the helmet.



EN

VENTILATION DEVICE 6 – MINIMUM LEVEL OF FRESH AIR

The special shaping of the top of the chin vent provides the helmet with a guaranteed minimum ventilation function that ensures a constant supply of fresh air. The air entering in this way is regulated so that the rider barely notices it, but it provides an effective supply of fresh air from a speed as low as 30 kph (provided the helmet is positioned fully in the air flow when travelling). This function counteracts any build-up of mist on the visor and any excessive concentration of CO₂, even when the helmet is fully closed.



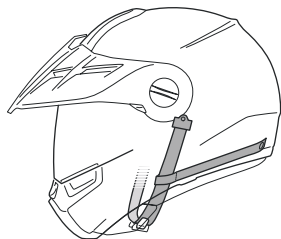
C. THE HELMET

16. ADDITIONAL SAFETY FEATURES

ANTI-ROLL-OFF SYSTEM (A.R.O.S.)

The anti-roll-off system specially developed by SCHUBERTH and provided as a safety feature in every SCHUBERTH motorcycle helmet ensures that, if the chinstrap is fastened and correctly adjusted

- a) the helmet cannot pivot off the head from behind,
- b) the risk of contact between the chin section of the helmet and the chin or neck of the rider is minimised due to the low angle of tilt and
- c) the consequences of the helmet hitting the rib cage as the result of an accident are reduced.



REFLECTIVE PANELS

Together with the silver reflective strips located laterally at the back of the neck collar, the two reflective panels integrated into the left and right areas under the face shield help make the motorcycle rider more noticeable on the road, especially in conditions of poor visibility. If the helmet is plain (no decoration), the SCHUBERTH name also appears on the front and back of the helmet in a reflective film.



Note:

Keep the reflective safety areas clean.



Note:

When riding in France, local law requires that further reflective safety stickers be attached to the front, back and both sides of the helmet.

D. PUTTING ON THE HELMET AND TAKING IT OFF



Note:

Please note the information on the handling of the chin strap.

1. PUTTING ON THE HELMET

1. Open and lock the chin bar. Make sure the sun visor is retracted into the helmet shell.
2. Open the chinstrap and chinstrap comfort pad.
3. Pull apart the lower ends of the chinstrap.
4. It will now be easy to put the helmet on.
5. Close the chinstrap comfort pad (with the Velcro fastener).
6. Fasten the chinstrap.
7. Make sure the chinstrap passes under the chin and fits snugly.
8. Swing the chin bar down until you hear both locks close.
9. Check that the chin section is securely locked by pressing it up from below.



Caution:

Never ride with the chin bar raised!

D. PUTTING ON THE HELMET AND TAKING IT OFF

2. TAKING OFF THE HELMET

1. Open and lock the chin bar. Make sure the sun visor is retracted into the helmet shell.
2. Open the chinstrap.
3. Undo the Velcro of the chinstrap comfort pad.
4. Grasp the ends of the chinstrap and pull the chinstrap ends apart.
5. The helmet can now be removed easily from the head.
6. Close the chin bar.



Tip:

To avoid scratching any objects you might place the helmet on, we recommend closing the chin-strap after you have taken the helmet off.

E. BEFORE EVERY JOURNEY

For your safety, check the following points before every journey:

1. CHECKING THE HELMET

Check the helmet regularly for damage. Small superficial scratches will not impair the protective function of your helmet. In the case of more serious damage (cracks, dents, flaking and cracking paint, etc.), the helmet should no longer be used.



Note:

If you have lost a significant amount of weight, you should check that your helmet is still the right size for you.

2. CHECKING THE CHINSTRAP

(WITH HELMET ON AND FASTENED)

1. Check that the chinstrap passes under your chin.
2. Slip your index finger under the chinstrap and pull.

If the chinstrap is loose under the chin, it is too long and needs to be tightened.

If the chinstrap loosens when you pull it, it is not properly fastened. Undo the chinstrap completely and try fastening it again. Repeat the test.

3. If you are unable to fasten the chinstrap so that it fits snugly against the chin, check that your helmet is still the right size for you.



Note:

Repeat the test after each adjustment.



Caution:

Never ride with the chinstrap unfastened or incorrectly adjusted. The chinstrap should fit correctly and should not become loose when pulled. The fastener is not correctly closed if the chinstrap becomes loose when pulled.

E. BEFORE EVERY JOURNEY

3. CHECKING THE SHIELD, THE FACE SHIELD AND SUN VISOR

Before every journey, check that the mechanisms of the face shield and sun visor are working properly and that the face shield and sun visor will provide sufficiently clear visibility. Any dirt should be removed before riding.

Check the shield, face shield and sun visor for mechanical damage and cracks. A badly scratched face shield will considerably impair your vision and should be replaced before setting off on a journey.

Caution:

Make sure that the bayonet fastener is closed properly and the positioning lever for the shield is firmly locked in place.

Caution:

Never use tinted face shield or sun visor in conditions of poor visibility, when riding at night or in a tunnel.

Caution:

A scratched and/or dirty face shield will seriously impair visibility. For your own safety, replace it or clean it immediately.

Caution:

Make sure the face shield and sun visor are always in perfect condition. A damaged face shield is not suitable for riding and needs to be replaced.

Caution:

Stop riding if visibility is poor.

F. FOR YOUR SAFETY

1. SAFETY ADVICE CONCERNING THE HELMET

 Motorcycling is associated with particular risks and dangers for the rider and passenger. These risks and dangers can be reduced, but not eliminated completely, by wearing a helmet. It is impossible to state precisely what the protective effect of a helmet will be in the event of an accident. Safe riding techniques, adapted to the particular road and weather conditions, are essential for your safety.

 To provide adequate protection, the helmet must fit well and be securely fastened.

 Always fasten the chinstrap before setting off and check that the fastening system and strap are correctly in position.

 Never ride with the chinstrap unfastened or incorrectly adjusted. The chinstrap must be correctly positioned and must not come loose when pulled. The fastener is not correctly closed if the chinstrap becomes loose when pulled.

 The full protective function of a helmet can no longer be guaranteed after an accident or impact. Like the crumple zone of a car, the impact energy of a collision is absorbed by complete or partial destruction of the structure of the outer and/or inner shell of the helmet. Because of the way helmets are designed, this damage is rarely visible from the outside. The safety helmet is designed to absorb only one impact. It is therefore essential to replace the helmet after a fall, accident or other violent impact. For safety reasons, the old helmet should be rendered unusable.

 The helmet safety mechanism described above can also cause small cracks in the shell when the helmet is dropped from a small height (less than 1 metre).

F. FOR YOUR SAFETY

- ⚠ Any helmet that has been subjected to a violent impact should be replaced.
- ⚠ No helmet provides absolute protection from all conceivable impacts. This helmet has been specially developed for motorcycle riding and is unsuitable for other purposes.
- ⚠ Examine the helmet for damage at regular intervals. Small scratches will not impair the protective function of your helmet.
- ⚠ The helmet should be replaced after 5 to 7 years, depending on use and care. Although the outer shell is in principle capable of a longer service life, the occurrence of material fatigue and wear to other components, as well as the overall action of the helmet and the unknown conditions in which the helmet has been used, make it advisable for your own safety to replace the helmet after this period of use.
- ⚠ Exposure to intense heat (e.g. from exhaust) may damage the shield, the finish, the interior of the helmet and the internal elements.
- ⚠ Direct contact with motor fuel, thinners or solvents can destroy the structure of the inner and outer shell. Make sure the helmet does not come into contact with such substances, even for cleaning purposes.

2. SAFETY ADVICE CONCERNING THE FACE SHIELD / SUN VISOR

- ⚠ The protective film used during shipping should be removed before use.
- ⚠ Any scratches and/or dirt arising from the use of the face shield and/or sun visors significantly impair your vision in any driving situation and thus increase the risk of an accident. For your own safety, replace them or clean them immediately.
- ⚠ Never use a tinted face shield or sun visor in conditions of poor visibility, at night or in a tunnel!
- ⚠ Benzine, solvent and fuel vapour can cause cracks in the face shield. Keep the face shield away from such vapours and do not allow these kinds of substances to come into direct contact with the face shield! Never place the helmet on the tank of your motorcycle.
- ⚠ Make sure the face shield is always in perfect condition. Don't ride when visibility is poor!

3. SAFETY ADVICE CONCERNING MODIFICATIONS / ACCESSORIES

- ⚠ Original components (in particular on the outer shell, inner shell and restraint system) should not be altered or removed. The fitting of additional parts from other manufacturers that have not been recommended can reduce the protective effect and renders the ECE certification and all warranty and insurance claims invalid.
- ⚠ Use only original parts, replacement parts and accessories that SCHUBERTH has expressly approved for your helmet!

EN

G. MAINTENANCE AND CARE

1. OUTER SHELL

To clean the helmet shell and the shield you can use water, soap or one of the commonly available motorcycle shampoos, cleaners, polishes, plastic cleaners or cleaning fluids. Using water and soap is usually sufficient. Make sure when using the other cleaning materials that these do not come into contact with the face shield, since they can cause damage to the visor and its coating.



Note:

Never use motor fuel, thinners or solvents to clean the helmet. These substances can cause serious damage to the helmet with no external signs. The full safety function of the helmet can then no longer be guaranteed.

2. CHIN SECTION

Please check the functionality of the chin part at regular intervals.



Caution:

Alterations to the strap buckle are not permitted. In particular, you should not oil or grease the metal components of the chin section lock. Repairs may only be carried out by the SCHUBERTH Repair Service.

3. FACE SHIELD AND SUN VISOR

OUTER SURFACE OF THE FACE SHIELD

Use a soft cloth and a mild soap solution (<20 °C) to remove dirt from the outside of the face shield. To dry the face shield, use a lint-free cloth and apply gentle pressure.

ANTI-FOG LENS

The inside surface of the anti-fog lens must only be cleaned with a soft cloth, which may be slightly dampened if required (we recommend a microfibre cloth). Do not use any cleaning agents.

SUN VISOR

The sun visor should only be cleaned with a soft and, if necessary, slightly damp cloth (we recommend a microfibre cloth). Do not use any cleaning agents.



Note:

Only use tepid water (<20 °C) for cleaning. Never on any account clean the face shield or sun visor with petrol, solvent, a window or glass cleaner or other cleaning agents containing alcohol.



Note:

The face shield should not be soaked in water even if it is very dirty on the outside, as this will severely reduce the surface hardness and thus the durability of the anti-fog/anti-scratch coating.



Note:

The face shield should not be completely closed when not in use (particularly during periods of storage), as the moisture contained on the inside cannot escape if closed and will largely be absorbed by the anti-fog/anti-scratch coating. This can lead to a reduction in the lifespan of the coating. Ideally, position the face shield in the third locking setting above the urban position.



Note:

Never attach labels, adhesive tape or stickers to the face shield or sun visor.

G. MAINTENANCE AND CARE



Tip:

Stubborn dirt on the outer surface of the face shield (e.g. dried-on insect remains) can be easily removed by covering the closed visor with a moist or wet cloth and allowing the dirt to soften for around 30 minutes to 1 hour.



Note:

Always avoid temperatures above 40 °C and high humidity when choosing a place to store the face shield, as these conditions can cause damage to the face shield.

4. INNER LINING

The inner lining of the E1 can be removed completely. The head and cheek pads can be washed by hand using a mild soap solution (e.g. with highly diluted standard mild detergent) at a maximum temperature of 30 °C. Allow the lining to dry at room temperature and with good ventilation.



Tip:

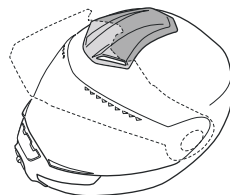
If required (e.g. during a break in a journey), the headband can be hung out to dry over the mirror.

5. VENTILATION

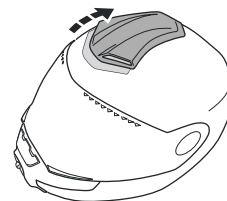
VENTILATION COWL

When necessary, the head ventilation system's air inlet cowl can be removed to clean the ventilation mechanism.

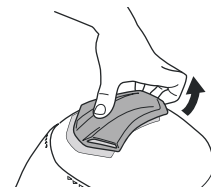
1. Before cleaning the ventilation mechanism, you must disassemble the shield.



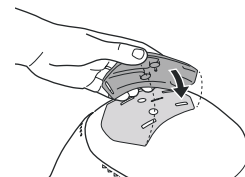
2. Move vent caps to the back as far as they will go.



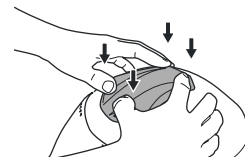
3. Grasp under the bottom edge of the vent cap and remove it by moving the lever toward the top.



4. Clean the vent cap and mechanism.



5. Set the pin for the vent cap to match the connector system for the ventilation mechanism precisely, and to assemble insert the vent cap into the assembly until an audible "click" is heard. Please ensure that all four mounting points are snapped in.



EN

G. MAINTENANCE AND CARE

6. DUST FILTER

1. Take dust filter out from behind the chin ventilation.
2. Rinse out the dust filter with cold water and, if necessary, use a mild soapy solution. Let the dust filter dry at room temperature.
3. Re-insert after drying.

6. RETENTION SYSTEM

The metal components of the retention system do not require maintenance.

7. STORING THE HELMET

Store the helmet in the helmet bag supplied in a dry, well-ventilated and stable place. Always position the helmet so that it cannot fall to the floor. Damage that occurs in this way is not covered by the warranty.



Note:

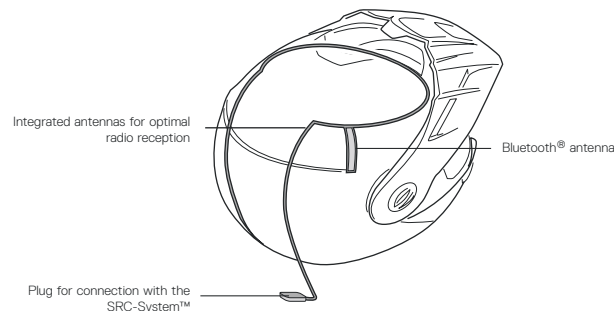
Store the helmet out of the reach of children and animals.

H. ACCESSORIES AND SPARE PARTS

1. COMMUNICATION SYSTEMS

Your E1 is supplied ready for installation of the SCHUBERTH SRC-System™ as standard. The E1 is already fitted with two integrated antennas to amplify reception and a Bluetooth® connection, to provide you with the best possible radio reception.

You can find out more about the SRC-System™ from your specialist dealer and at **WWW.SCHUBERTH.COM**



⚠ Caution:

The installation of a communication system (including basic headsets) constitutes a modification to the helmet. For this reason it is necessary for any communication system and headset intended for installation into a specific model of helmet to be tested and approved in line with the ECE-R 22.05 European helmet standard, otherwise the helmet's approval and compliance with insurance requirements become invalid on installation.

H. ACCESSORIES AND SPARE PARTS

Evidence of approval in line with ECE-R 22.05 in connection with a specific communication system is only valid if certified by an official regulatory office of an EU member state. Any other form of information from these or other institutions (e.g. on the general suitability of communication systems for use in motorcycle helmets) is of no relevance and the helmet will lose its approval.

2. ACCESSORIES AND SPARE PARTS

We recommend that you only use original SCHUBERTH accessories and spare parts for your SCHUBERTH helmet as they are specially adapted to your helmet model.



Caution:

For safety reasons, all other parts of the helmet should only be replaced by your specialist dealer.

3. ORDERING ORIGINAL SCHUBERTH PARTS

Please contact your specialist dealer for original SCHUBERTH accessories and replacements. To find your nearest SCHUBERTH specialist dealer, please go to **WWW.SCHUBERTH.COM**

I. SCHUBERTH SERVICE

1. REPAIR SERVICE

The E1 is a SCHUBERTH quality product that has been designed and manufactured using the latest development and production methods. If a repair to your helmet is necessary, please consult your dealer.



Note:

If we receive an order from a customer to carry out a repair without a clear description of the fault, we are entitled to examine the item and/or delay completion of the order until the customer has been consulted. Even where a clear description of the original fault has been provided, if we discover further faults in the course of the repair, we are entitled, but not obliged, to rectify these without a specific order if this is necessary to restore the correct functioning of the helmet and the cost of this is low in relation to the original repair job. Otherwise, we will seek the agreement of the customer.

2. WARRANTY

Your specialist dealers provide a warranty for purchased equipment. In Germany, the warranty period is 2 years. Should you have a problem with your product, please consult your dealers or their service department as appropriate. If the product is returned, please include as precise a description of the fault as possible and a copy of your purchase receipt.

J. HOW TO CONTACT US

HEADQUARTERS

Phone

+49 (0)391 8106-0

Address

SCHUBERTH GmbH
Stegelitzer Straße 12
39126 Magdeburg
Germany

Internet

WWW.SCHUBERTH.COM

EN

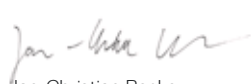
E1

BRAVO !

Avec SCHUBERTH E1, vous avez fait un excellent choix. Le E1 combine la fonctionnalité d'un casque modulable avec tout le confort « voir et sentir » d'un casque d'aventure moderne. Le E1 est fabriqué à l'aide de méthodes de fabrication perfectionnées et a été construit avec une excellente aérodynamique et un système d'aération optimal et parfaitement adapté aux situations données, même pour le hors-piste.

Le premier casque d'aventure SCHUBERTH, les propriétés SCHUBERTH, déjà éprouvées en termes de sécurité et de confort, s'allient dans un produit de qualité conçu pour répondre aux exigences les plus sévères, aussi bien sur la route que sur du hors-piste.

Laissez l'enthousiasme vous gagner !



Jan-Christian Becker
CEO SCHUBERTH GmbH



Thomas Schulz
Product Management SCHUBERTH GmbH

A. UTILISATION CORRECTE DU MANUAL

Veuillez lire attentivement ce manuel, afin que votre casque vous protège convenablement lorsque vous faites de la moto.

Nous vous conseillons de lire ce manuel dans l'ordre prescrit, afin de ne négliger aucune remarque importante pour votre sécurité.

Veuillez observer plus particulièrement les points signalés comme suit :

 **Avertissement :** consignes de sécurité

 **Attention :** remarques

 **Conseil :** conseils pratiques

 : respecter le schéma

Avertissement :
Ce casque **n'est pas conçu pour être utilisé aux Etats-Unis ni au Canada**. Il a été fabriqué, contrôlé et homologué selon la norme européenne ECE. Par conséquent, il n'est pas conforme aux prescriptions et exigences des Etats-Unis d'Amérique et du Canada. Il ne peut être utilisé que dans les pays où la norme européenne ECE est applicable. En cas d'utilisation du casque dans d'autres pays, aucun droit de dommages-intérêts ne peut être revendiqué devant les tribunaux des Etats-Unis d'Amérique ou du Canada ou de pays tiers non assujettis à la norme ECE.

Caution:
This helmet is **not intended for use in the USA and Canada**. The helmet has been inspected and approved to the European ECE Standard and therefore does not conform to US and Canadian regulations and requirements. It is only legal to use the helmet in countries in which the European ECE Standard is valid. If you use the helmet in other countries, you will not in the event of injury be entitled to make a claim for compensation before the US or Canadian courts or the courts of other countries not bound by the ECE Standard.

 **Attention :**
Sous réserve de modifications dues au progrès technique – éventuellement sans avis préalable.

FR

B. SOMMAIRE

A.	Utilisation correcte du manuel	107
B.	Sommaire	108
C.	Le casque	110
1.	Norme	110
2.	Homologation ECE	110
3.	Anatomie du casque	111
4.	Calotte	111
5.	Coque intérieure	111
6.	Aérodynamique	112
7.	Aéro-acoustique	112
8.	Coupe-vent	114
9.	Mentonnière	114
10.	Jugulaire à crémaillère micro-lock	116
11.	Écran	118
12.	Visière avec anti-buée visière	120
13.	Pare-soleil	127
14.	Coiffe	130
15.	Systèmes d'aération	137
16.	Équipement de sécurité supplémentaire	140
D.	Enfiler et retirer le casque	141
1.	Enfiler le casque	141
2.	Retirer le casque	142
E.	Avant de démarrer	143
1.	Contrôle du casque	143
2.	Contrôle de la jugulaire	143
3.	Contrôle de l'écran, de la visière et du pare-soleil	144

F.	Pour votre sécurité	145
1.	Consignes de sécurité – casque	145
2.	Consignes de sécurité – visière / pare-soleil	147
3.	Consignes de sécurité – modifications / accessoires	147
G.	Entretien et soin	148
1.	Calotte et écran	148
2.	Mentonnière	148
3.	Visière et pare-soleil	148
4.	Coiffe	150
5.	Système d'aération	150
6.	Filtre à poussières	152
7.	Système de fermeture	152
8.	Rangement	152
H.	Accessoires et pièces de rechange	153
1.	Systèmes de communication	153
2.	Accessoires et pièces de rechange	154
3.	Achat des pièces d'origine SCHUBERTH	154
I.	Service clientèle SCHUBERTH	155
1.	Service de réparation	155
2.	Garantie	155
J.	Comment nous contacter	156

C. LE CASQUE

1. NORME

Le casque E1 est conforme à la norme ECE-R 22.05. Cette norme de contrôle garantit le respect de standards de sécurité définis concernant l'amortissement des chocs, la visière, le système de retenue et le champ visuel. L'homologation vous garantit, d'une part, l'homologation pour les pays de l'Union Européenne et tous les pays qui reconnaissent la norme ECE et, d'autre part, la conformité aux exigences imposées par les compagnies d'assurance, ce qui est essentiel en cas de sinistre.

Veuillez noter que le casque E1 homologué ECE est conçu spécialement selon la norme ECE et qu'il n'est donc pas homologué pour les Etats-Unis ni le Canada. Il ne peut être utilisé que dans les pays pour lesquels la norme ECE est applicable.

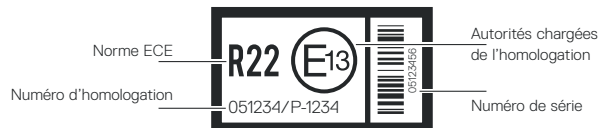


Attention :

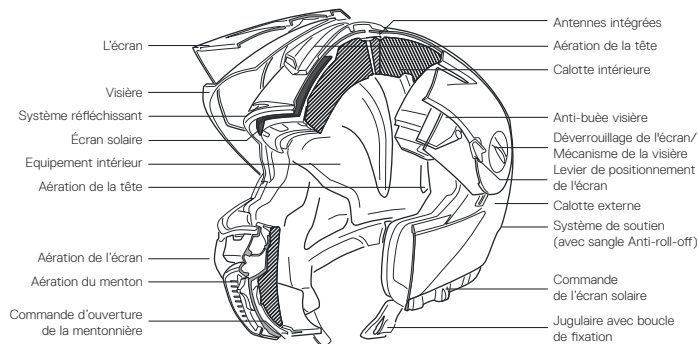
Seuls les casques SCHUBERTH homologués spécialement pour les Etats-Unis et le Canada et possédant le réglage technique correspondant peuvent être utilisés dans ces pays. Vous trouverez d'autres informations ainsi que le point de vente de ces casques sur Internet, à l'adresse suivante :

WWW.SCHUBERTH.COM

2. HOMOLOGATION-ECE



3. ANATOMIE DU CASQUE



4. CALOTTE

La calotte du casque E1 associe une forme aérodynamique optimale et une protection systématique. Elle se compose d'une matrice spéciale duroplastique, renforcée à la fibre de verre et conçue spécialement par SCHUBERTH. Celle-ci confère au casque une grande robustesse, indispensable pour votre sécurité.

⚠ Avertissement :

Le casque de protection est conçu pour l'absorption d'un seul choc. Tout casque ayant subi une chute, un accident ou un choc violent devra être remplacé.

5. COQUE INTERIEURE

Afin d'optimiser les caractéristiques d'amortissement des chocs, la coque intérieure du casque présente une structure en plusieurs parties. La mousse complexe multizones du corps principal permet d'obtenir une meilleure absorption et répartition des forces et offre un maximum de sécurité. Les parties latérales de grande taille assurent un maintien optimal et agréable du casque.

C. LE CASQUE

6. AÉRODYNAMIQUE

Tous les casques de moto et de sports motorisés SCHUBERTH sont conçus et optimisés dans la soufflerie SCHUBERTH, dans des conditions scientifiques précisément définies. Le E1 est conçu spécialement pour une position assise du conducteur et présente une grande stabilité dans le flux d'air. Même à des vitesses élevées, le casque E1 ne développe pratiquement pas de force ascensionnelle. Les autres propriétés du E1 sont une optimisation de la résistance du flux d'air et de la stabilité d'orientation. Pour les motos nues, le buffeting* est également réduit.

* Vibrations du casque dans le flux d'air.



Attention :

Pour les motos carénées, notez que les forts tourbillons d'air qui environnent la zone protégée du vent par le carénage, peuvent modifier considérablement les propriétés aérodynamiques du casque.

7. AÉRO-ACOUSTIQUE

Les différentes mesures mises en place dans la soufflerie SCHUBERTH permettent de proposer un casque agréable en matière d'aéro-acoustique, avec des retours acoustiques optimisés lors des randonnées. Ces principes permettent de conduire de manière concentrée, surtout en cas de vitesses élevée.



Attention :

Les valeurs aéro-acoustiques peuvent varier en fonction du type de moto, de carénage, de la position assise et de la taille du motard.



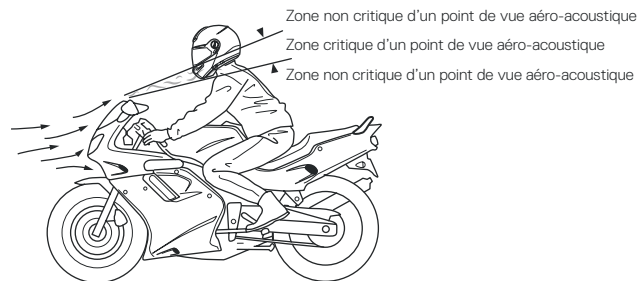
Avertissement :

En raison de l'optimisation aéro-acoustique du casque et de la réduction du bruit du vent qui en résulte, le conducteur risque de sous-évaluer la vitesse réelle.



Attention :

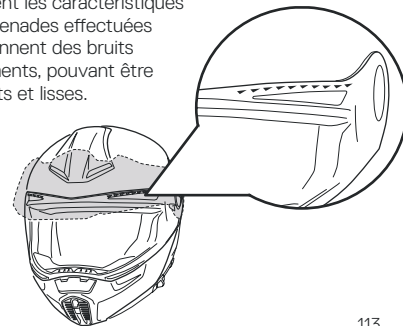
Pour les motos carénées, de forts tourbillons d'air environnent la zone protégée du vent. Ceux-ci peuvent réduire considérablement les performances aéro-acoustiques du casque. Veiller à ce que le carénage ne dirige pas précisément la couche turbulente sur la partie inférieure du casque.



FR

Coussinets antibruit

Les coussinets antibruit, brevetés, situés sur la partie supérieure de la visière optimisent les caractéristiques aéro-acoustiques lors des promenades effectuées avec le casque ouvert et préviennent des bruits désagréables comme les sifflements, pouvant être créés au niveau des angles droits et lisses.

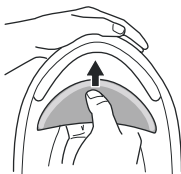


C. LE CASQUE

8. COUPE-VENT

Le déflecteur de vent est réduit à un minimum, afin d'assurer une quantité suffisante d'air frais dans le casque, et ce, même sur du hors-piste. Une fois monté, le déflecteur de vent supplémentaire empêche que trop d'air n'entre dans le casque pendant les trajets. De plus, il est possible de réduire encore les bruits aérodynamiques à l'intérieur du casque.

Le déflecteur de vent est fixé à l'intérieur, sur le collier acoustique, à l'aide de bandes auto-agrippantes, et peut, si nécessaire, être retiré afin de permettre une alimentation supplémentaire en air frais, même par temps chaud.



Conseil :

Pour disposer d'un casque très peu bruyant, la forme de la partie inférieure joue un rôle très important. Pour les cous plus petits, nous conseillons d'utiliser un foulard.

9. MENTONNIÈRE

Le casque E1 est équipé d'une mentonnière relevable pouvant être ouverte et fermée aisément à l'aide du curseur situé au centre de la mentonnière. Les mouvements nécessaires sont optimisés d'un point de vue ergonomique.

SYSTÈME DE VERROUILLAGE

Lorsqu'elle est fermée, la mentonnière est équipée de chaque côté d'un système de verrouillage spécial, conçu sur le modèle des verrouillages de portes dans la construction automobile. Bien que la mentonnière soit munie de 2 verrous, il suffit d'appuyer sur un seul bouton pour l'ouvrir. Le verrou du côté opposé est actionné simultanément, grâce à un câble Bowden.

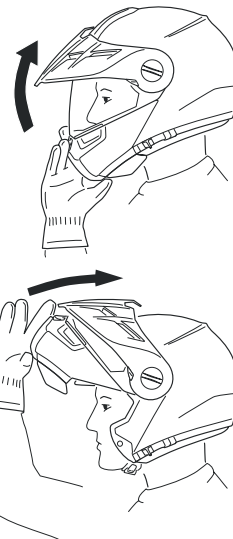
Le système mécanique optimisé réduit l'effort de fermeture des deux verrous à 16 N, bien que la force totale de fermeture, essentielle à la sécurité, soit beaucoup plus élevée.

MANIEMENT DU SYSTÈME

La mentonnière peut être ouverte ou fermée à tout moment, indépendamment de la position de la visière ou du pare-soleil. La mentonnière est parfaitement maintenue en position haute par un crantage terminal ferme et sûr.

OUVERTURE DE LA MENTONNIÈRE

1. Pour ouvrir la mentonnière, poussez le curseur rouge situé au centre de la mentonnière avec le pouce en direction de la flèche, vers l'avant et jusqu'à la butée.
2. Le mécanisme Bowden libère les deux verrous et vous pouvez faire basculer la mentonnière vers le haut, dans la position de crantage supérieure.



Attention :

Le mécanisme de la mentonnière du E1 est équipé d'un dispositif de sécurité qui empêche l'ouverture automatique de la mentonnière en cas de chute. C'est pourquoi vous devez également saisir la mentonnière d'une main pour l'ouvrir.



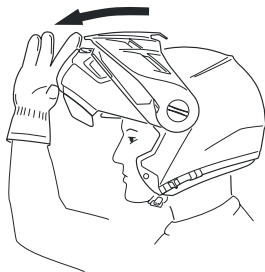
Attention :

La position de l'écran est adaptée à l'ouverture de la mentonnière de manière à assurer un mouvement optimal de ce dernier.

C. LE CASQUE

FERMETURE DE LA MENTONNIÈRE

Pour fermer la mentonnière, faites-la basculer vers le bas en l'accompagnant d'une main, jusqu'à ce que les deux verrous s'enclenchent de manière audible.



Attention :

Lorsque la mentonnière est fermée, l'écran est remis en position initiale.



Attention :

A chaque fois que vous fermez la mentonnière, vérifiez que les deux verrous soient correctement enclenchés en poussant la mentonnière de bas en haut.



Conseil :

Pour fermer la mentonnière en cas d'utilisation du déflecteur réglable supplémentaire, nous conseillons de passer un doigt sous le calotin amortisseur de mentonnière pour faire passer la mentonnière sur le menton.

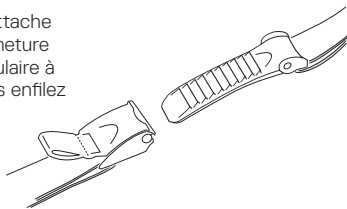


Avertissement :

Ne roulez jamais avec la mentonnière relevée !

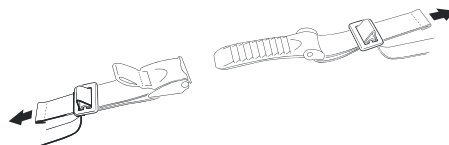
10. JUGULAIRE A CREMAILLERE MICRO-LOCK

Le casque E1 est livré avec une attache à crémaillère. Ce système de fermeture permet d'adapter aisément la jugulaire à votre tête, à chaque fois que vous enflez le casque.



RÉGLAGE DE LA JUGULAIRE

La longueur de la jugulaire peut être réglée en tirant plus ou moins sur la bande de la jugulaire, passée dans les boucles métalliques. Réglez la longueur de la jugulaire de manière à ce qu'elle repose fermement sous le menton sans pour autant faire mal. Fixez l'extrémité de la jugulaire avec le rembourrage confort de la jugulaire à l'aide de l'attache de fixation.



Avertissement :

Lors du réglage, veillez à ce que le casque ne puisse être retiré en le passant par dessus tête vers l'avant lorsque la jugulaire est fermée.



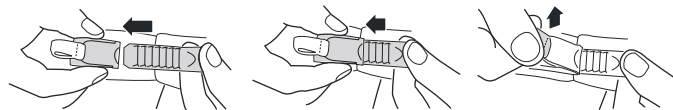
Avertissement :

Contrôlez régulièrement le réglage de la longueur de la jugulaire.

Ouverture et fermeture

Pour fermer l'attache de la jugulaire, poussez la languette à crémaillère cran par cran dans l'attache. Si la jugulaire est trop lâche sous le menton, poussez la languette à crémaillère d'un cran supplémentaire dans l'attache.

Lors du réglage, veillez à ce que la jugulaire soit tendue sur le menton, sans toutefois gêner. Ouvrez la jugulaire en tirant le ruban rouge de l'attache à crémaillère vers le haut, ce qui déverrouille le système de fermeture. Ensuite, retirez la languette à crémaillère du système de fermeture.



C. LE CASQUE

⚠ Attention :

Ne roulez jamais avec la jugulaire ouverte. Elle doit être réglée convenablement et être bien ajustée. Si la jugulaire est mal réglée ou pas fermée correctement, le casque risque d'être éjecté en cas d'accident.

⚠ Attention :

Même s'il est fermé, le rembourrage confort de la jugulaire n'offre pas une protection suffisante. L'ensemble de la jugulaire doit toujours être complètement fermé.

⚠ Attention :

N'ouvrez jamais la jugulaire pendant que vous roulez.

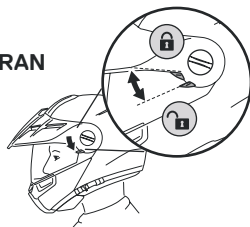
11. ÉCRAN

L'écran, construit dans notre propre soufflerie SCHUBERTH, protège des rayons du soleil et des éclats de pierres.

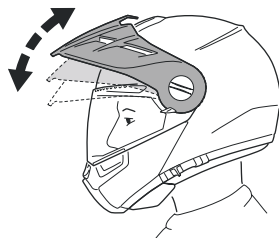
RÉGLAGE DE LA POSITION DE L'ÉCRAN

L'écran se règle sur 3 positions différentes.

1. Déplacez le levier de position situé sur les deux côtés vers le bas.



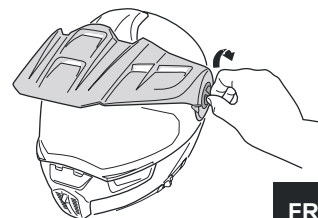
2. Placez l'écran dans la position souhaitée.



3. Remettez les leviers de position dans leur position de départ.

DÉMONTAGE

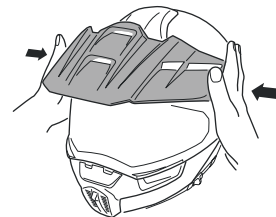
La visière se déverrouille en faisant tourner les fermetures à baïonnettes situées sur les deux côtés. Ensuite, vous pouvez détacher l'écran du système mécanique.



FR

MONTAGE

Avec les deux mains, insérez les tenons de crantage de l'écran dans les découpes du mécanisme prévues à cet effet, et fermez les fermetures à baïonnette.



⚠ Attention :

Avant l'utilisation suivante, assurez-vous que la visière est bien fixe.

✓ Conseil :

Vous pouvez également utiliser le casque sans l'écran.

Les broches de fermeture fournies peuvent être utilisées dans le mécanisme désormais visible de l'écran une fois que celle-ci a été retirée.

Par ailleurs, il est également possible d'utiliser le casque sans visière mais avec l'écran. Pour cette combinaison, SCHUBERTH vous conseille alors de porter des lunettes de protection.

C. LE CASQUE

12. VISIÈRE AVEC ANTI-BUÉE VISIÈRE

La visière est une visière anti-buée à double paroi. En raison de la fixation de la paroi intérieure anti-buée à l'aide d'éléments excentriques, les deux parois de la visière sont précontraintes l'une contre l'autre et ainsi rendues étanches. On obtient ainsi un coussin d'air isolant entre l'écran principal ou écran extérieur et l'écran intérieur de la visière, ce qui empêche la formation de buée sur l'écran intérieur.

REVÊTEMENT

L'écran principal de la visière dispose d'un revêtement anti-rayures HighClear® sur les deux faces.



Attention :

Pour éviter d'endommager l'écran intérieur qui se raye facilement, ne pas mettre de gants ou autres objets dans le casque.



Attention :

Lors de sa livraison, l'écran intérieur est muni d'un film de protection. Retirez ce film avant la première utilisation du casque.



Attention :

Les écrans intérieurs anti-buée visière ne doivent être utilisés qu'avec un écran principal SCHUBERTH prévu à cet effet. Ils ne doivent pas être utilisés avec d'autres visières. Ceci vaut explicitement pour les autres variantes de visières.

OUVERTURE DE LA VISIÈRE

Pour ouvrir la visière, pousser le bouton de visière gauche ou droit avec le pouce et relever la visière jusqu'à la position souhaitée, en la poussant vers le haut.



Positions de la visière (avec position ville)

La visière comporte sept crans d'ouverture. La deuxième position de crantage (position ville) est légèrement plus ferme et une plus grande résistance se fait sentir au niveau de cette position. Cela facilite le blocage de la visière sur la position ville – et plus particulièrement pendant les trajets.

- Vous passerez généralement la position ville.
- Grâce au mouvement vers l'arrière, vous pourrez effectuer ce réglage sans aucune difficulté. La visière peut à tout moment être utilisée, indépendamment du système pare-soleil.



FERMETURE DE LA VISIÈRE

Pour fermer la visière, saisissez le bouton de visière gauche ou droit et poussez-le vers le bas jusqu'à ce qu'il se verrouille de manière audible.

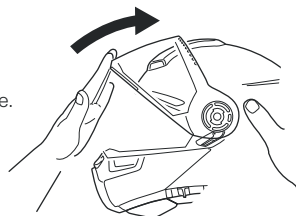
C. LE CASQUE

REEMPLACEMENT DE L'ÉCRAN

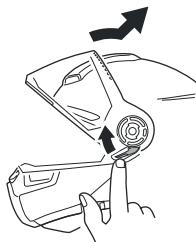
Le mécanisme de visière EasyChange permet de remplacer l'écran rapidement et sans outil. Il est pour cela nécessaire de démonter l'écran. Pour remplacer l'écran, posez le casque sur une surface plane ou sur vos jambes si vous êtes en position assise.

Démontage des écrans

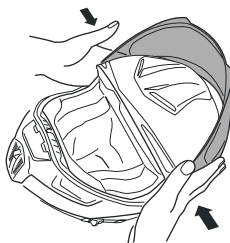
1. Mettez la visière en position supérieure.



2. Actionnez l'élément-ressort, situé sous le mécanisme de visière, en position Ouverture de la visière. Ensuite, actionnez l'élément-ressort se trouvant de l'autre côté.



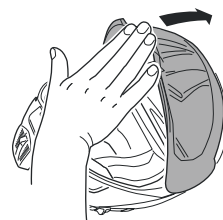
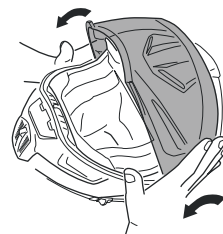
3. Relevez la visière jusqu'à ce qu'elle se désolidarise du mécanisme de visière.



Montage des écrans

1. Avec les deux mains, insérez les tenons de crantage de la visière dans la découpe prévue à cet effet dans le mécanisme de visière.

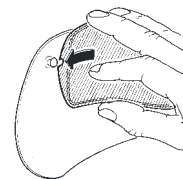
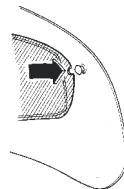
2. Une légère pression sur la visière, en direction du casque, et un mouvement de fermeture simultané provoque le verrouillage audible de la visière.
3. Vérifiez que le mécanisme de visière fonctionne correctement en ouvrant la visière jusqu'à la butée.



ANTI-BUÈE VISIÈRE

Montage

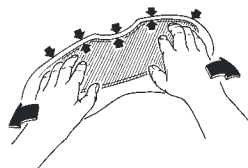
1. Placez l'anti-buée visière dans la visière principale. Pour cela, insérez la visière dans un boulon de retenue.
2. Saisissez alors l'autre côté de l'anti-buée visière en plaçant vos doigts sur les bords horizontaux supérieurs et inférieurs et exercez avec l'index une pression sur l'extrémité de l'écran intérieur, qui formera un S. Ceci permet d'introduire aisément la découpe sur le boulon de retenue. Vous pouvez lâcher l'anti-buée visière.



FR

C. LE CASQUE

1. L'anti-buée visière doit reposer à l'intérieur de la visière extérieure. Le bord inférieur de l'anti-buée visière doit être parallèle au bord inférieur de la visière principale. Si vous devez modifier la position de l'écran intérieur, appuyez avec précaution sur la visière en utilisant la paume de vos mains, jusqu'à ce que l'anti-buée visière puisse être déplacée.
2. Contrôlez que le joint anti-buée visière repose de manière uniforme sur l'écran extérieur. Ceci est la meilleure garantie pour empêcher la formation de buée.
3. Le cas échéant, retirez le film de protection de l'anti-buée visière.

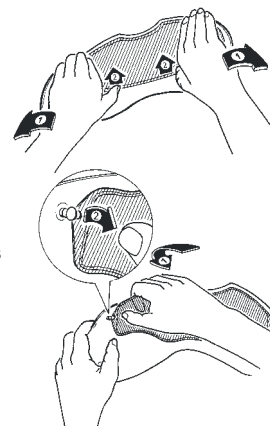


Les défauts d'étanchéité, et par conséquent la formation de buée sur la visière, indiquent que la visière anti-buée intérieur n'est pas correctement en place ou que la pression est trop faible sur le joint. Pour régler la pression sur le joint, tournez les deux boulons excentriques de retenue. Pour cela, démontez la visière anti-buée. Pour ce faire, démontez la vitre antibuée, visser les boulons de fixation depuis l'intérieur à l'aide d'un tournevis en caoutchouc jusqu'à 180°, et les réinsérer. Ensuite, monter la visière anti-buée et contrôlez le joint.

Démontage

1. Pour démonter l'anti-buée visière, merci de poser la visière sur un chiffon doux et propre. Le bord supérieur de la visière devra être tourné vers vous.

2. Afin de réduire, si nécessaire, la prétension de l'anti-buée visière, vous pouvez incliner délicatement la visière de manière à ôter, à l'aide du pouce, la visière anti-buée visière de 2 à 3 mm environ et la déplacer vers l'avant.
3. Avec l'index et le majeur, attrapez la partie derrière l'anti-buée visière afin de la soulever de l'écran extérieur. Dans cette position, vous pourrez retirer très simplement du boulon de retenue l'anti-buée visière avec votre pouce.
4. Et vous pourrez enlever l'anti-buée visière.



Attention :

Afin d'éviter de rayer la visière, l'anti-buée visière doit toujours être propre et sèche lorsque vous montez ou démontez l'écran intérieur.

Lors du montage de l'anti-buée visière, veillez à ce que l'espace compris entre les deux écrans de visière soit exempt de poussière et d'humidité.

Effectuez le montage et le démontage sur un chiffon doux et propre.

Attention :

En raison des fortes pressions exercées par l'air lorsque vous roulez avec la visière relevée, nous conseillons par principe d'abaisser la visière en roulant pour éviter la pénétration d'impuretés ou d'humidité.

Attention :

Ne faites pas sortir les boulons de retenue par pression avec les doigts car vous risquez de les casser.

C. LE CASQUE

⚠ **Avertissement :**

En raison de sa construction, une visière à double écran entraîne une augmentation des reflets dans la visière (surtout lors de la conduite dans l'obscurité). En règle générale, ces reflets ne présentent pas de danger, grâce à l'absence de buée sur ce type de visière. Cependant, si votre sensibilité est telle que les reflets vous gênent, nous vous conseillons de ne plus utiliser la visière à double écran.

⚠ **Avertissement :**

Si l'humidité se trouve ou pénètre dans la zone étanche à l'air, comprise entre les deux écrans de visière, l'anti-buée visière doit aussitôt être démontée, car cela risquerait de compromettre la visibilité. Ne remontez l'écran intérieur que si les deux écrans sont absolument secs (nous recommandons un séchage à l'air libre). En cas de nouvelle pénétration d'humidité, ne plus utiliser l'anti-buée visière et la remplacer.

⚠ **Avertissement :**

Les vapeurs d'essence, de solvants et de carburant peuvent fissurer la visière. Ne pas exposer la visière à de telles vapeurs ! Pour cette raison, ne posez jamais votre casque sur le réservoir de votre moto.

13. PARE-SOLEIL

L'ÉCRAN

La visière solaire est pourvue d'un film formé 3D teinté gris. Avec une épaisseur de 1,5 mm, la visière solaire peut aussi servir de protection contre les insectes et les petits impacts de gravillons pouvant survenir lors des trajets effectués avec visière relevée. Elle dispose d'un traitement anti-rayures et grâce au polycarbonate spécial utilisé lors de la fabrication, elle protège efficacement contre les UV*.

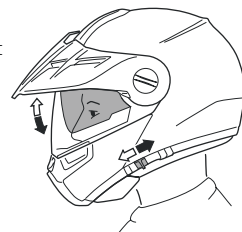
* Testée selon la norme australienne pour lunettes de soleil AS/NZS 1067:2003 Lens Category 3

Utilisation

Un curseur situé à gauche de la mentonnière permet d'actionner aisément le pare-soleil, même avec des gants.

Si le curseur est poussé vers l'arrière, le pare-soleil s'abaisse; s'il est poussé vers l'avant, le pare-soleil est escamoté dans la coque intérieure.

Le pare-soleil peut être actionné indépendamment de la position de la visière.



🖐 **Attention :**

Actionner le pare-soleil uniquement au moyen du curseur.

⚠ **Avertissement :**

Ne roulez jamais avec le pare-soleil abaissé dans l'obscurité ou en cas de mauvaises conditions de visibilité. Lors de la traversée de tunnels, relevez toujours le pare-soleil.

FR

C. LE CASQUE

⚠ **Avvertissement :**

En cas de conduite sans visière ou avec la visière ouverte, les cailloux, la poussière, les insectes et autres particules volantes risquent de vous blesser les yeux et le visage. Certes, l'utilisation du pare-soleil offre une certaine protection contre les petits gravillons ou les insectes mais elle ne supprime pas tous les dangers.

REEMPLACEMENT DU PARE-SOLEIL

Le remplacement du pare-soleil est possible sans outils particuliers.

✓ **Conseil :**

Lors de son montage et démontage, saisir le pare-soleil avec un chiffon doux et propre (nous vous recommandons un chiffon microfibres), afin d'éviter les rayures et les traces de doigts.

✓ **Conseil :**

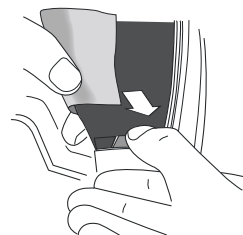
Pour faciliter le remplacement du pare-soleil, posez le casque sur une surface plane ou sur vos jambes si vous êtes en position assise.

✋ **Attention :**

Lors du montage et du démontage, évitez les contacts entre le pare-soleil et la calotte.

Démontage du pare-soleil

1. Ouvrir et arrêter la mentonnière.
2. Pivoter le pare-soleil vers le bas.
3. Pousser légèrement le clip central avec ses ergots de crantage vers l'extérieur, jusqu'à ce que le pare-soleil sorte de son support.
4. Répéter cette opération de l'autre côté.

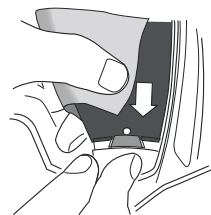


✓ **Conseil :**

Laisser les logements du pare-soleil en position inférieure jusqu'au remontage du pare-soleil.

Montage du pare-soleil

1. Insérez le pare-soleil entre les clips et engagez le sur l'ergot de fixation; répétez l'opération de l'autre côté.
2. Positionnez le pare-soleil entre la calotte et la coque intérieure et lescamotez-le à l'aide du curseur.
3. Assurez-vous du bon fonctionnement du mécanisme du pare-soleil.



C. LE CASQUE

14. COIFFE

La coiffe interchangeable et lavable du casque E1 garantit non seulement une excellente forme anatomique mais aussi une amélioration de la ventilation et de l'aération du casque.

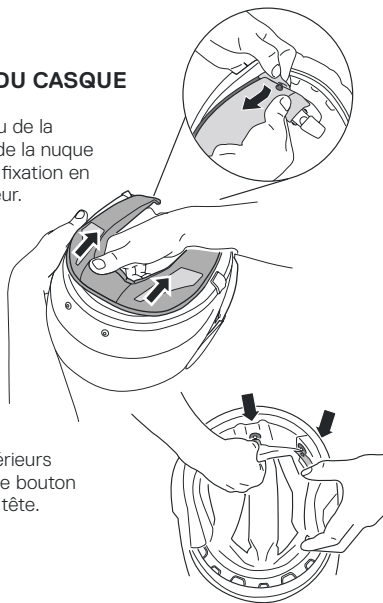
Les coussinets de joue confort assurent un rembourrage douillet sur les joues et le bandeau de tête protège le tour de tête. Le coussinet de rembourrage de crâne repose bien sur la tête, sans recouvrir les canaux de ventilation.

L'équipement interne est composé en tous points (en particulier aux points de contact direct avec la tête) de matériaux respectueux de la peau.

Ainsi sont utilisés le tissu Coolmax®, doux, aéré et qui garantit une bonne conductivité de la chaleur et de l'humidité, le tissu Polygene®, spécial antibactérien et réducteur d'odeurs, ainsi que le tissu Interpower®, capable d'absorber la transpiration.

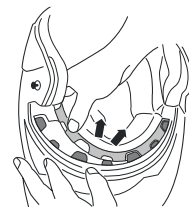
DOUBLURE INTÉRIÈURE DU CASQUE

1. Défaire les boutons au niveau de la sangle avant de la doublure de la nuque et séparer le coussinet de la fixation en tirant fortement vers l'intérieur.



2. Défaire les deux boutons intérieurs des coussinets des joues et le bouton arrière de la protection de la tête.

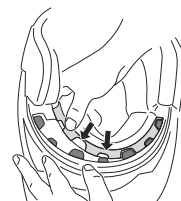
3. Ôter les barrettes de la fixation et retirer la doublure de la tête.



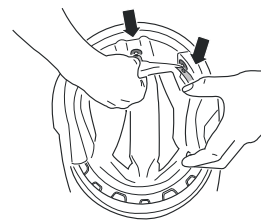
MONTAGE DE LA DOUBLURE DE TÊTE

Pour vous aider lors du montage, utilisez les barrettes en plastique cousues de façade et les sangles situées au niveau de la nuque.

1. Pousser les barrettes en plastique légèrement sous les échancures des barrettes en plastique fixées sur la coque intérieure.

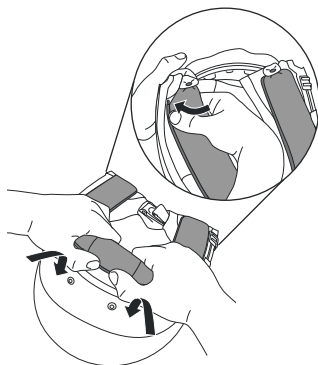


2. Glisser les barrettes en plastique avec un trou rond sur les broches cousues sur la partie arrière de la doublure des joues, puis les fixer à l'aide des systèmes de fermeture indiqués en rouge.



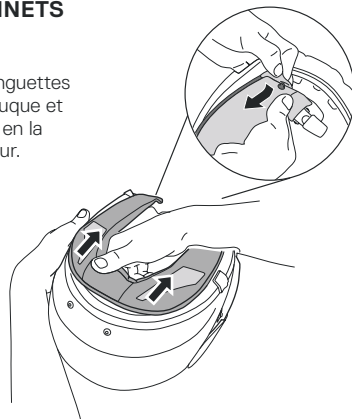
C. LE CASQUE

3. Remettre la protection de la nuque en insérant les broches guides dans les deux sections avant de la partie inférieure du casque, puis en faisant doucement glisser la doublure de la nuque dans la fente.

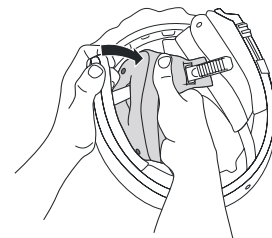


DÉMONTAGE DES COUSSINETS DE CONFORT DES JOUES

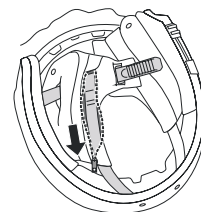
1. Défaire les boutons sur les languettes avant de la protection de la nuque et ôter la doublure de la fixation en la tirant avec force vers l'intérieur.



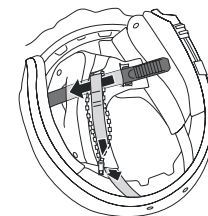
2. Défaire les coussinets des joues en tirant les trois broches des fentes indiquées en rouge.



3. Ouvrir la fermeture-éclair.



4. Retirer la jugulaire de la dragonne puis la tirer sur le côté tout comme la doublure de la nuque de la protection des joues.



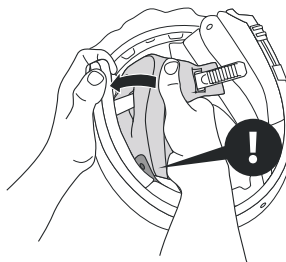
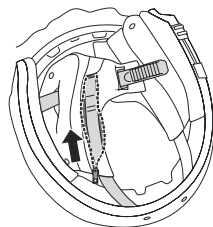
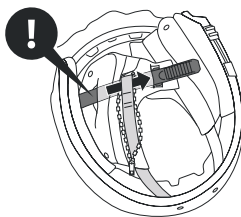
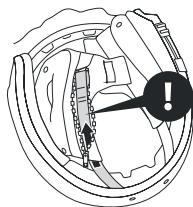
5. Répéter les étapes 2 à 4 pour défaire la protection des joues de l'autre côté.

FR

C. LE CASQUE

MONTAGE DES COUSSINETS DE CONFORT DES JOUES

1. Faire passer la dragonne de la sangle de la nuque dans la bande jusqu'à l'ouverture située  sur la partie inférieure de la jugulaire.
2. Ôter la jugulaire des coussinets des joues  ainsi que la dragonne et les tirer fortement vers l'arrière.
3. Fermer la fermeture-éclair.
4. Attacher les coussinets des joues avec les broches sur les fixations indiquées en rouge. Vérifier que la dragonne en plastique avec le trou rond soit bien insérée  dans la broche arrière des coussinets des joues.



5. Répéter les étapes 1 à 4 pour installer la protection des joues de l'autre côté.
6. Réinstaller les coussinets des joues en commençant par fixer la broche guide, des deux côtés, dans les deux fentes avant, puis insérer doucement la doublure de la nuque dans la fente.



FR



Attention :

Ne jamais tourner les sangles de cou.



Attention :

Lors de la mise en place de la coiffe, veillez à ce que les découpes de ventilation du tour de tête se trouvent au-dessus des canaux de ventilation dans la partie arrière du casque et à ce que le bandeau de tête soit centré entre les deux canaux de ventilation.



Avertissement :

Ne roulez jamais lorsque des pièces de la coiffe sont défaites.



Avertissement :

Les chaleurs intenses (ex. Chaleur d'échappement) risqueront d'endommager la coiffe.



Attention :

Pour éviter d'endommager la coiffe et la coque intérieure, ne jamais suspendre le casque aux rétroviseurs ou au niveau du guidon.

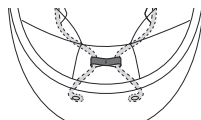
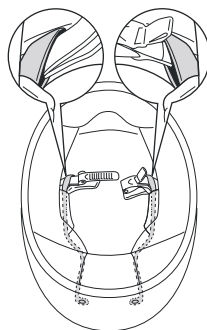
C. LE CASQUE

Attention :

Lors du remplacement des coussinets de joues, veillez absolument à ce que le système anti-roll-off soit attaché à la jugulaire. Pour cela, les attaches des extrémités libres des sangles de nuque – voir dessin ci-dessous – doivent entourer les extrémités de la jugulaire. En outre, les sangles de nuque ne doivent ni être tournées de travers ni former de nœud.

Attention :

Pour les casques de taille **54/55**, merci de vérifier que les sangles de nuque restent **toujours** fixées à la zone de la nuque à l'aide des sangles supplémentaires.



15. SYSTEMES D'AÉRATION

VENTILATION 1 – RÉGLAGE DE LA VISIÈRE

La visière du casque E1 est réglable en plusieurs paliers. En fonction de la vitesse et de la formation de buée, ouvrez la visière de manière à ce qu'il ne se forme plus de buée, tout en protégeant vos yeux des courants d'air désagréables.

Position ville

Sur le deuxième cran, la visière est automatiquement en position ville. L'air pénétrant dans le casque par la fente inférieure circule sur la face intérieure de la visière et s'échappe par l'ouverture située sur le bord supérieur.

VENTILATION 2 – AÉRATION PAR LE MENTON

L'aération par le menton assure une alimentation en air centrale. L'air arrivant est nettoyé par un filtre à poussières. L'aération par le menton s'ouvre et se ferme par un mouvement vers le haut et le bas du coulisseau.



VENTILATION 3 – AÉRATION DE LA VISIÈRE

Pour la ventilation de la visière, le casque E1 est équipé d'une admission d'air dans la mentonnière. Indépendamment de la position adoptée par le conducteur, environ 80 à 90 % du flux d'air central pénètrent exactement dans l'orifice d'admission ouvert. Grâce à un déflecteur, le flux d'air ventile la visière de manière efficace, même à faible vitesse. Pour ouvrir ou fermer l'admission d'air, poussez l'élément de ventilation vers le haut ou vers le bas.

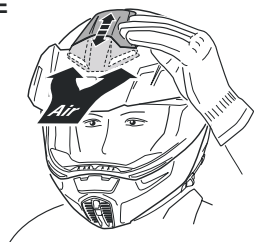


FR

C. LE CASQUE

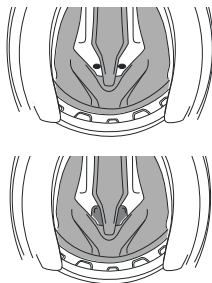
VENTILATION 4 – AÉRATION DE LA TÊTE

Dans la partie supérieure de la calotte, une grande prise d'air avec système de ventilation réglable à 3 paliers assure la ventilation du cuir chevelu. L'air pénétrant dans le casque par cette prise d'air est véhiculé vers le crâne par l'intermédiaire de canaux. Un système novateur d'évacuation d'eau de pluie empêche la pénétration d'eau dans le casque, même en cas de forte pluie. Dans l'intérieur du casque, le système de rembourrage de la tête permet un contact direct entre l'air arrivant et la surface de la tête, ce qui permet d'évacuer plus vite la chaleur intérieure. Pour réguler l'aération, le capot d'entrée d'air est facile à manipuler, même avec des gants. Poussez le capot d'entrée d'air vers l'arrière jusqu'au premier cran pour une ventilation partielle ; poussez le capot d'entrée d'air encore vers l'arrière pour ouvrir complètement la prise d'air.



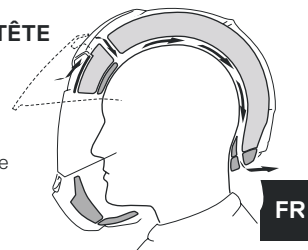
Adaptation été / hiver

La ventilation du casque E1 peut être adaptée en fonction des saisons, des intempéries ou des besoins d'aération individuels. En été, il est souhaitable que l'air frais soit dirigé directement sur la tête et la rafraîchisse tandis qu'en automne / hiver, il est possible de réduire la quantité d'air parfois très froid ou de dévier l'air en couvrant les canaux de ventilation avec le coussinet de rembourrage de crâne. Pour cela, soulevez l'élément central du coussinet de rembourrage du crâne et dépliez la languette de tissu se trouvant dans la partie frontale du coussinet de rembourrage de crâne.



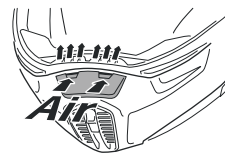
VENTILATION 5 – AÉRATION DE LA TÊTE

La ventilation du casque E1 peut être adaptée en fonction des saisons, des intempéries ou des besoins d'aération individuels. En été, il est souhaitable que l'air frais soit dirigé directement sur la tête et la rafraîchisse tandis qu'en automne / hiver, il est possible de réduire la quantité d'air parfois très froid ou de dévier l'air en couvrant les canaux de ventilation avec le coussinet de rembourrage de crâne. Pour cela, soulevez l'élément central du coussinet de rembourrage du crâne et dépliez la languette de tissu se trouvant dans la partie frontale du coussinet de rembourrage de crâne.



VENTILATION 6 – VENTILATION MINIMALE AVEC APPORT EN O₂

Grâce à la forme spéciale de la partie supérieure de l'élément de ventilation de la mentonnière, le casque dispose d'une ventilation minimale, qui assure en permanence un apport d'air frais. La quantité d'air frais est telle qu'elle est à peine perçue par la personne qui porte le casque, mais elle est efficace dès 30 km/h (dans la mesure où le casque se trouve complètement dans le flux d'air). Ceci empêche la formation de buée sur l'écran de la visière et une concentration excessive de CO₂ dans le casque – même lorsque le casque est complètement fermé.



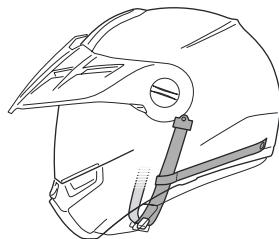
C. LE CASQUE

16. EQUIPEMENT DE SECURITE SUPPLEMENTAIRE

SYSTÈME ANTI-ROLL-OFF (A.R.O.S.)

Le système anti-roll-off a été conçu spécialement par SCHUBERTH. Cet équipement de sécurité est utilisé dans tous les casques de moto SCHUBERTH. Lorsque la jugulaire est fermée et réglée correctement, le système anti-roll-off.

- a) empêche que le casque ne puisse se dégager de la tête par un soulèvement de la partie arrière du casque,
- b) empêche, grâce à un faible angle d'inclinaison, le contact entre la mentonnière du casque et le menton ou le cou du conducteur
- c) réduit les risques d'un contact du casque avec la cage thoracique en cas d'accident.



ZONES RÉFLÉCHISSANTES

Deux zones réfléchissantes situées à gauche et à droite sous l'écran de visière permettent au motocycliste d'être mieux vu, en particulier en cas de mauvaises conditions de visibilité. Cet effet est renforcé par d'autres appliques de tissu réfléchissant argenté, sur les parties arrière latérales du protège-nuque.



Attention :

Veillez à ce que les zones réfléchissantes de sécurité soient toujours propres.



Attention :

En cas d'utilisation du casque en France, il est obligatoire d'apposer des autocollants de sécurité réfléchissants supplémentaires sur la partie frontale, la partie arrière et sur les côtés du casque.

D. ENFILER ET RETIRER LE CASQUE



Attention :

Consultez les indications sur l'emploi de la mentonnière.

1. ENFILER LE CASQUE

1. Ouvrez et arrêtez la mentonnière. Veillez à ce que le pare-soleil soit rentré dans la calotte.
2. Ouvrez la jugulaire et le rembourrage confort de la jugulaire.
3. Prenez et écarter les extrémités inférieures de la jugulaire.
4. Le casque peut maintenant être retiré aisément en le passant par-dessus tête.
5. Fermez le rembourrage confort de la jugulaire (à l'aide de la fermeture velcro).
6. Fermez la jugulaire.
7. Assurez-vous que la jugulaire passe sous le menton et soit fermement serrée.
8. Abaissez la mentonnière jusqu'à ce que les deux verrous se ferment de manière audible.
9. Vérifiez que la mentonnière soit bien verrouillée en exerçant une pression de bas en haut.



Avertissement :

Ne roulez jamais avec la mentonnière relevée !

D. ENFILER ET RETIRER LE CASQUE

2. RETIRER LE CASQUE

1. Ouvrez et arrêtez la mentonnière. Veillez à ce que le pare-soleil soit entièrement rentré dans la calotte.
2. Pour ouvrir la jugulaire.
3. Ouvrez la fermeture velcro du rembourrage confort de la jugulaire.
4. Prenez et écarter les extrémités de la jugulaire.
5. Le casque peut maintenant être retiré facilement.
6. Fermez la mentonnière.



Conseil:

Afin d'éviter que le casque raye les objets sur lesquels il est posé, nous recommandons de fermer la jugulaire après avoir ôté le casque.

E. AVANT DE DÉMARRER

Afin d'assurer votre sécurité, merci de contrôler les points suivants :

1. CONTRÔLE DU CASQUE

Contrôlez régulièrement le casque pour détecter toute défectuosité. Les éraflures superficielles ne portent pas atteinte à la sécurité. En cas de dommages importants (fissures, bosses, peinture éclatée ou fissurée, etc.), ne plus utiliser le casque.



Attention :

Si vous avez beaucoup maigri, vérifiez si votre casque a toujours la bonne taille.

2. CONTRÔLE DE LA JUGULAIRE

(CASQUE ENFILÉ ET FERMÉ)

1. Vérifiez que la jugulaire passe sous le menton.
2. Tirez sur la jugulaire avec votre index.

Si la jugulaire est lâche sous le menton, celle-ci est trop longue et doit être resserrée.

Si la jugulaire se relâche ou s'ouvre, celle-ci n'est pas fermée correctement. Ouvrez complètement la jugulaire puis refermez-la. Répétez le contrôle.

3. Si la jugulaire ne peut pas être fermée en étant bien serrée sous le menton, vérifiez si le casque est toujours à votre taille.



Attention :

Répétez ce contrôle après toute modification.



Avertissement :

Ne roulez jamais avec la jugulaire ouverte ou mal réglée. La jugulaire doit être mise en place correctement et ne doit pas être lâche lorsqu'on tire dessus. L'attache est bien fermée, uniquement si la jugulaire n'est pas lâche.

E. AVANT DE DÉMARRER

3. CONTRÔLE DE L'ÉCRAN, DE LA VISIÈRE ET DU PARE-SOLEIL

Avant de démarrer, vérifiez toujours que la visière et le pare-soleil assurent une bonne visibilité, ainsi que le bon fonctionnement de la visière et du mécanisme du pare-soleil. Éliminez toujours les impuretés avant de démarrer.

Examinez l'écran, la visière et le pare-soleil pour identifier les dommages mécaniques et les fissures. Une visière fortement rayée gêne considérablement la visibilité. Le cas échéant, elle doit être changée avant le départ.

⚠ **Avertissement :**

Assurez-vous que les fermetures à baïonnettes soient fermées correctement et que les leviers de positionnement bloquent bien l'écran.

⚠ **Avertissement :**

Les écrans teintés ne conviennent pas pour la conduite de nuit et la traversée de tunnels ou en cas de mauvaises conditions de visibilité.

⚠ **Avertissement :**

Une visière ou un pare-soleil rayé(e) et / ou encrassé(e) gêne considérablement la visibilité. Pour votre sécurité, remplacez ou nettoyez-la (le) immédiatement.

⚠ **Avertissement :**

Assurez-vous que la visière soit toujours en parfait état. Les visières abîmées ne conviennent pas à la circulation et doivent être remplacées.

⚠ **Avertissement :**

En cas de visibilité mauvaise, arrêtez immédiatement de conduire.

F. POUR VOTRE SÉCURITÉ

1. CONSIGNE DE SÉCURITÉ – CASQUE

⚠ Merci de toujours utiliser un casque adapté à votre taille !

⚠ La moto présente des risques et dangers particuliers pour la santé du conducteur et du passager. Le port du casque permet de réduire ces risques et dangers mais il ne peut les supprimer. Il n'est pas possible de prédire l'efficacité réelle de la protection du casque en cas d'accident. Une conduite sûre et adaptée à la circulation, aux routes et à la météorologie est une condition essentielle pour votre sécurité.

⚠ Pour assurer un niveau de sécurité suffisant, utilisez uniquement un casque de la bonne taille, bien ajusté et fixé.

⚠ Bouclez toujours la jugulaire avant de prendre la route et vérifiez que le système de fermeture et la jugulaire soient bien en place !

⚠ Ne roulez jamais avec une jugulaire ouverte ou mal ajustée. La jugulaire doit être mise en place correctement et ne pas être lâche lorsqu'on tire dessus. L'attache est considérée comme bien fermée dès lors que la jugulaire n'est pas lâche.

⚠ Suite à une chute, un accident ou un choc violent sur le casque, ce dernier n'assure plus une protection parfaite ! L'énergie libérée en cas de collision est absorbée par le casque. Ceci peut provoquer un endommagement voire une destruction totale de la calotte ou de la coque intérieure – effets comparables à la zone déformable d'une voiture. En raison de la construction du casque, ces dommages ne sont généralement pas visibles extérieurement. Le casque de protection est conçu pour absorber un seul choc. Tout casque ayant subi une chute, un accident ou un choc violent devra donc systématiquement être remplacé.

⚠ Le mécanisme de protection du casque décrit ci-dessus peut également provoquer des petites fissurations dans la calotte même si le casque est tombé d'une faible hauteur (< 1 m).

⚠ Tout casque ayant subi un choc violent doit être remplacé !

F. POUR VOTRE SÉCURITÉ

- ⚠️ Aucun casque n'assume une protection contre toutes sortes de chocs. Ce casque a été conçu spécialement pour une utilisation à moto. Il ne peut être utilisé à d'autres fins.
- ⚠️ Contrôlez régulièrement votre casque quant à la présence de dommages éventuels. Les éraflures superficielles ne portent pas atteinte à la sécurité.
- ⚠️ Selon son utilisation et son entretien, un casque doit être remplacé après 5 ou 7 ans. Certes la calotte a une durée de vie supérieure mais en raison de l'usure globale, de l'usure d'autres composants et du système global de fonctionnement du casque et de conditions spécifiques méconnues existant pendant l'utilisation, nous vous recommandons pour votre sécurité de remplacer le casque après la période indiquée ci-dessus.
- ⚠️ Une chaleur excessive (par ex. celle de l'échappement) peut endommager l'écran, le décor, la coque intérieure et la coiffe !
- ⚠️ L'action directe de carburant, diluant et solvant peut détériorer la structure de la calotte et de la coque intérieure du casque. Le casque ne doit pas entrer en contact avec de telles substances, pas même pour son nettoyage.

2. CONSIGNES DE SÉCURITÉ VISIÈRE / PARE-SOLEIL

- ⚠️ Le film de protection placé sur la visière pour le transport doit être retiré avant l'emploi.
- ⚠️ Les rayures et/ou salissures de la visière et/ou de la visière solaire peuvent gêner considérablement la vision dans toutes les situations de conduite et augmentent ainsi le risque d'accident. Remplacez ou nettoyez-la immédiatement pour votre propre sécurité.
- ⚠️ N'utilisez jamais de visières teintées en cas de mauvaises conditions de visibilité, ni pour la conduite de nuit ou la traversée de tunnels !
- ⚠️ Les vapeurs d'essence, de solvants et de carburant peuvent provoquer des fissurations de la visière. La visière ne doit pas être exposée à ces vapeurs ni entrer en contact avec de telles substances. Pour cette raison, ne posez jamais votre casque sur le réservoir de votre moto.
- ⚠️ Assurez-vous que la visière soit toujours en parfait état. Vous ne devez pas continuer de rouler en cas de mauvaise visibilité !

3. CONSIGNES DE SÉCURITÉ MODIFICATIONS / ACCESSOIRES

- ⚠️ Les éléments d'origine (en particulier sur la coque extérieure, la coque intérieure et le système de retenue) ne doivent pas être modifiés ni supprimés. La pose d'accessoires étrangers non agréés peut réduire la sécurité à néant et a pour effet d'annihiler l'homologation ECE, ainsi que les droits à garantie et à assurance.
- ⚠️ Utilisez uniquement des pièces et des accessoires d'origine ou des accessoires expressément agréés par SCHUBERTH!

FR

G. ENTRETIEN ET SOIN

1. CALOTTE ET ÉCRAN

Pour le nettoyage et l'entretien de la calotte et l'écran, vous pouvez utiliser de l'eau, de l'eau savonneuse, de la benzine, tous les shampoings, produits de nettoyage et de polissage spéciaux pour peintures ainsi que les produits d'entretien pour matières synthétiques vendus dans le commerce. En règle générale, un nettoyage à l'eau et à l'eau savonneuse est suffisant. Si vous employez d'autres produits, veillez à ce qu'ils n'entrent pas en contact avec la visière car ils peuvent détériorer la visière et le revêtement.



Attention :

Pour le nettoyage, n'utilisez pas de supercarburant ni de diluant ou solvant. Ces substances peuvent provoquer des détériorations graves du casque sans que cela soit visible de l'extérieur. Dans ce cas précis, la fonction de protection du casque n'est plus assurée.

2. MENTONNIÈRE

Veuillez vérifier régulièrement le bon fonctionnement de la mentonnière.



Avertissement :

Aucune modification ne doit être apportée au mécanisme de fermeture de la mentonnière. En particulier, il est interdit de huiler ou de graisser les parties métalliques du système de fermeture de la mentonnière. Les réparations doivent être effectuées uniquement par le service de réparations de SCHUBERTH.

3. VISIÈRE ET PARE-SOLEIL

ECRAN EXTÉRIEUR DE LA VISIÈRE

Utilisez un chiffon doux et de l'eau savonneuse tiède (<20 °C) pour nettoyer les salissures sur l'extérieur de la visière. Pour le séchage de la visière, utilisez un chiffon non pelucheux sans forcer.

ANTI-BUÈE VISIÈRE

Pour nettoyer la lentille anti-buée visière, merci d'utiliser un chiffon doux, légèrement humide si nécessaire (recommandation : en microfibres). Ne jamais appliquer de produits d'entretien.

PARE-SOLEIL

Pour éliminer les impuretés sur le pare-soleil, merci d'utiliser un chiffon doux, légèrement humide si nécessaire (recommandation : en microfibres). Ne jamais appliquer de produits d'entretien.



Attention :

Pour le nettoyage, n'utilisez que de l'eau tiède (<20 °C). Ne nettoyez jamais la visière ni le pare-soleil avec de la benzine, un solvant ou un produit de nettoyage pour le verre ou les vitres ni un produit de nettoyage à base d'alcool.



Attention :

Si l'extérieur de la visière est très sale, merci de ne pas la plonger dans l'eau car cela risquerait de fortement réduire le niveau de résistance du revêtement anti-rayure et de diminuer la densité du revêtement.



Attention :

En cas de non-utilisation (par exemple période de rangement), la visière ne doit pas être complètement fermée, car l'humidité présente à l'intérieur ne pourra pas s'échapper et se retrouvera absorbée par le revêtement antibuée/antirayures. Cela peut entraîner une réduction de la durée de vie de ce revêtement. Dans l'idéal, mettez la visière dans la 3ème position d'encliquetage au-dessus de la position urbaine.



Attention :

Ne collez pas d'étiquettes, de rubans adhésifs ou d'autocollants sur la visière ou le pare-soleil.

G. ENTRETIEN ET SOIN

✓ Conseil :

Si la face extérieure de la visière est très encrassée (par ex. restes d'insectes collés), recouvrez la visière fermée d'un chiffon humide et détrempez la saleté pendant environ 1/2 ou 1 heure.

✋ Attention :

Évitez dans tous les cas de stocker la visière à des températures supérieures à 40 °C et à des humidités élevées, car cela peut abîmer la visière.

4. COIFFE

La coiffe du E1 est entièrement amovible. Les coussinets de rembourrage de crâne et de joue peuvent être lavés à la main, à 30 °C maximum, avec une eau savonneuse non agressive (par exemple, lessive pour textiles délicats vendue dans le commerce, fortement diluée). Faire sécher les coiffes humides à l'air libre et à température ambiante.

✓ Conseil :

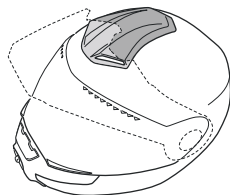
Pour faire sécher le bandeau de rembourrage (le cas échéant pendant les pauses d'un voyage), il est possible de le suspendre au rétroviseur.

5. SYSTEMES D'AÉRATION

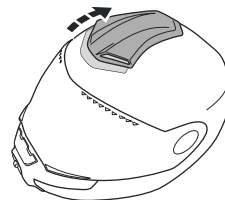
PRISE D'AIR

Si besoin est, retirez la prise d'air du système de ventilation de la tête et nettoyez le mécanisme de ventilation.

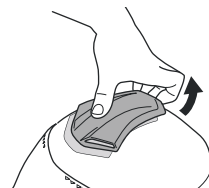
1. Avant de nettoyer le mécanisme d'aération, vous devez démonter l'écran.



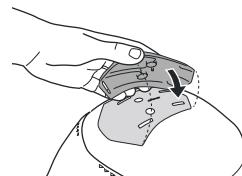
2. Mettre entièrement en arrière le capot d'aération.



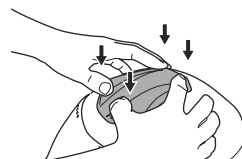
3. Placer la main derrière la roue arrière du capot d'aération et la faire bouger vers le haut en activant le levier.



4. Nettoyer le capot et le mécanisme d'aération.



5. Placer la baguette du capot d'aération précisément sur le dispositif d'enchâssement du mécanisme d'aération, et, pour le montage, insérer le capot d'aération jusqu'à ce que vous entendiez clairement un bruit de clic. Veillez à ce que les quatre points d'insertion soient bien bloqués.



FR

G. ENTRETIEN ET SOIN

6. FILTRE À POUSSIÈRES

1. Retirer le filtre à poussière derrière l'aération pour le menton.
2. Rincez le filtre à poussière à l'eau froide, et, si nécessaire, utilisez également une solution savonneuse douce. Laissez sécher le filtre à poussière à température ambiante.
3. Réutiliser après le séchage.

6. SYSTÈME DE FERMETURE

Les parties métalliques du système de fermeture ne nécessitent aucun entretien.

7. RANGEMENT

Merci de ranger le casque dans le sac qui vous a été fourni, dans un lieu protégé, sec et bien ventilé. Rangez toujours le casque de manière à ce qu'il ne puisse pas tomber au sol. Les détériorations ainsi causées n'entrent pas dans le champ de la garantie.



Attention :

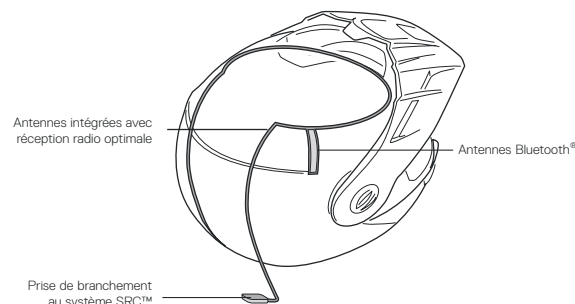
Rangez le casque hors de portée des enfants et des animaux.

H. ACCESSOIRES ET PIÈCES DE RECHANGE

1. SYSTÈME DE COMMUNICATION

Votre E1 est préparé et adapté, en série, aux équipements de SCHUBERTH SRC-System™. Afin de vous garantir une réception radio optimale, le E1 dispose déjà de deux antennes intégrées et d'une connexion Bluetooth®.

Pour plus d'informations sur le système SRC™, merci de contacter votre revendeur spécialisé et de consulter WWW.SCHUBERTH.COM



⚠ Avertissement :

L'installation de systèmes de communication (y compris de simples oreillettes) dans un casque équivaut toujours à une modification du casque. C'est pourquoi les systèmes de communication et les oreillettes doivent être testés et homologués selon la norme européenne des casques ECE-R 22.05 dans le cadre d'une installation dans le modèle de casque précis. L'attestation d'homologation ECE-R 22.05 pour un modèle de casque - et un système de communication donné - n'est valable qu'après certification des autorités officielles des pays de l'UE. Les informations divergentes délivrées par ces institutions (comme celles concernant l'aptitude générale des systèmes de communication à être intégrés dans un casque de moto) ou les renseignements fournis par d'autres institutions n'ont aucune valeur et le casque est alors considéré comme non homologué.

H. ACCESSOIRES ET PIÈCES DE RECHANGE

2. ACCESSOIRES ET PIÈCES DE RECHANGE

Pour obtenir une vue d'ensemble des accessoires et pièces détachées, rendez-vous sur le site Internet de l'entreprise à l'adresse suivante :

WWW.SCHUBERTH.COM, dans la rubrique « Accessoires » de votre modèle de casque.

Avertissement :

Pour des raisons de sécurité, le remplacement des autres pièces du casque ne doit être effectué que par le service réparations de SCHUBERTH.

3. ACHAT DE PIÈCES D'ORIGINE SCHUBERTH

Votre revendeur spécialisé vous propose des accessoires et pièces SCHUBERTH d'origine. Pour trouver le revendeur spécialisé situé près de chez vous, rendez-vous sur **WWW.SCHUBERTH.COM**

J. SERVICE CLIENTÈLE SCHUBERTH

1. SERVICE DE RÉPARATION

Votre casque E1 est un produit de qualité SCHUBERTH, issu de procédés de développement et de fabrication ultramodernes. S'il est malgré tout nécessaire de procéder à une réparation, merci de contacter votre revendeur.



Attention :

Dans la mesure où un ordre de réparation a été passé sans description précise du problème, nous sommes en droit d'analyser l'article et/ou de repousser l'exécution de l'ordre jusqu'à concertation avec le client. Si d'autres problèmes sont remarqués, nous sommes en droit, mais pas obligés, de procéder, même sans commande spécifique, aux réparations nécessaires au bon fonctionnement du système et de facturer les faibles surcoûts. Dans tous les autres cas, il sera nécessaire d'obtenir l'accord du client.

2. GARANTIE

Votre revendeur assure la garantie sur tout appareil acheté. En Allemagne, le délai de garantie est de 2 ans. En cas de problème avec votre produit, veuillez vous adresser à votre revendeur ou à son atelier de service après-vente. Lors du renvoi d'un produit, nous vous prions de fournir une description du problème aussi précise que possible et de joindre une copie du justificatif d'achat.

FR

J. COMMENT NOUS CONTACTER

SIÈGE DE LA SOCIÉTÉ

Standard téléphonique

+49 (0)391 8106-0

Adresse

SCHUBERTH GmbH
Stegeltzer Straße 12
39126 Magdeburg
Allemagne

Internet

WWW.SCHUBERTH.COM

FR

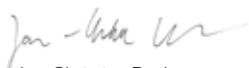
E1

COMPLIMENTI!

L'acquisto dello SCHUBERTH E1 rappresenta un'ottima scelta. L'E1 coniuga le caratteristiche e la funzionalità del casco ribaltabile con il "Look-and-Feel" di un moderno casco adventure. L'E1 viene prodotto con i metodi di fabbricazione più moderni ed è stato costruito con un'aerodinamica perfetta e un sistema di ventilazione ottimale per le condizioni sia onroad che offroad.

Nel primo casco adventure SCHUBERTH si coniugano le caratteristiche sperimentate SCHUBERTH in fatto di sicurezza e comfort dando vita ad un prodotto di qualità che soddisfa i requisiti più rigorosi sia nel traffico stradale che offroad.

Lasciatevi entusiasmare!



Jan-Christian Becker
CEO SCHUBERTH GmbH



Thomas Schulz
Product Management SCHUBERTH GmbH

A. USO CORRETTO DEL MANUALE

Leggi attentamente queste istruzioni per sfruttare correttamente la protezione offerta dal casco durante la guida. Per non trascurare alcun aspetto riguardante la tua sicurezza, leggi attentamente le istruzioni nell'ordine in cui esse sono riportate.

Presta particolare attenzione a:

-  **Avvertenza:** Indicazioni di sicurezza
-  **Attenzione:** Indicazioni
-  **Consiglio:** Consigli pratici
-  **:** Osservare l'illustrazione

⚠ Avvertenza:
Questo casco non è destinato per l'uso negli USA e nel Canada. Esso è stato costruito, testato e omologato secondo la normativa ECE e dunque non è conforme alle prescrizioni e ai requisiti USA e Canada. Esso è destinato all'uso solo in Paesi dove sia in vigore la normativa europea ECE. In caso di incidente, l'uso in altri Paesi non dà diritto a rivalse presso tribunali negli USA, in Canada o in altri Paesi dove non vige la normativa ECE.

⚠ Avertissement:
Ce casque n'est pas conçu pour être utilisé aux Etats-Unis ni au Canada. Il a été fabriqué, contrôlé et homologué selon la norme européenne ECE. Par conséquent, il n'est pas conforme aux prescriptions et exigences des Etats-Unis d'Amérique et du Canada. Il ne peut être utilisé que dans les pays où la norme européenne ECE est applicable. En cas d'utilisation du casque dans d'autres pays, aucun droit de dommages-intérêts ne peut être revendiqué devant les tribunaux des Etats-Unis d'Amérique ou du Canada ou de pays tiers non assujettis à la norme ECE.

⚠ Caution:
This helmet is not intended for use in the USA and Canada. The helmet has been inspected and approved to the European ECE Standard and therefore does not conform to US and Canadian regulations and requirements. It is only legal to use the helmet in countries in which the European ECE Standard is valid. If you use the helmet in other countries, you will not in the event of injury be entitled to make a claim for compensation before the US or Canadian courts or the courts of other countries not bound by the ECE Standard.

-  **Attenzione:**
Con riserva di modifiche tecniche, anche senza esplicito preavviso.

IT

B. INDICE

A.	Uso corretto del manuale	159
B.	Indice	160
C.	Il casco	162
1.	Normative	162
2.	Omologazione ECE	162
3.	Anatomia del casco	163
4.	Calotta	163
5.	Guscio interno	163
6.	Aerodinamica	164
7.	Aeroacustica	164
8.	Deflettore	166
9.	La mentoniera	166
10.	Cinturino con chiusura micrometrica	168
11.	Frontino	170
12.	Visiera con visiera antiappannament	172
13.	Parasole	179
14.	Imbottitura	182
15.	Sistemi di ventilazione	189
16.	Dispositivi supplementari di sicurezza	192
D.	Mettere e levare il casco	193
1.	Mettere il casco	193
2.	Levare il casco	194
E.	Prima di mettersi in viaggio	195
1.	Controllo del casco	195
2.	Controllo del sottogola	195
3.	Controllo di frontino, visiera e parasole	196

F.	Per la tua sicurezza	197
1.	Indicazioni di sicurezza sul casco	197
2.	Indicazioni di sicurezza su visiera/parasole	199
3.	Indicazioni di sicurezza su modifica/accessori	199
G.	Manutenzione e cura	200
1.	Calotta e frontino	200
2.	La mentoniera	200
3.	Visiera e parasole	200
4.	Imbottitura	202
5.	Ventilazione	202
6.	Filtro della polvere	204
7.	Sistema di chiusura	204
8.	Conservazione	204
H.	Accessori e pezzi di ricambio	205
1.	Sistemi di comunicazione	205
2.	Accessori e pezzi di ricambio	206
3.	Richiesta pezzi originali SCHUBERTH	206
I.	Servizio assistenza SCHUBERTH	207
1.	Servizio riparazioni	207
2.	Garanzia	207
J.	Come contattarci	208

C. IL CASCO

1. NORMATIVE

Il casco E1 soddisfa la normativa ECE-R 22.05. Questa normativa per metodi di prova prevede l'osservanza di standard di sicurezza predefiniti a proposito dell'assorbimento delle forze, della visiera, del sistema di ritenzione e del campo visivo. L'omologazione è valida nei Paesi l'Unione Europea e in tutti i Paesi che riconoscano le normative ECE e garantisce, tra l'altro, la copertura assicurativa in caso di incidente. Il casco E1 con omologazione ECE non è omologato per l'uso negli USA, in Canada o in eventuali altri Paesi non appartenenti all'Unione Europea. Esso può essere utilizzato solo ed esclusivamente nei Paesi in cui vige la normativa ECE.

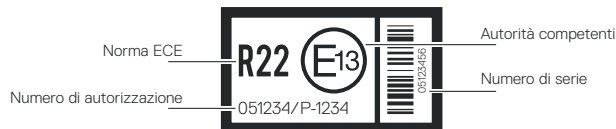


Attenzione:

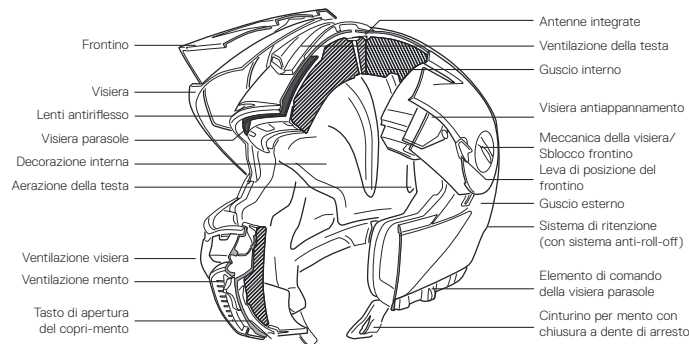
Negli USA, in Canada o in eventuali altri Paesi non appartenenti all'Unione Europea è possibile usare solamente i caschi SCHUBERTH provvisti di apposita omologazione e regolazione tecnica.

Per avere ulteriori informazioni e conoscere i punti vendita di questi caschi, consulta il sito Internet:
WWW.SCHUBERTH.COM

2. OMOLOGAZIONE ECE



3. ANATOMIA DEL CASCO



4. CALOTTA

La calotta del casco E1 unisce un'aerodinamica ottimale a una coerente protezione. Essa è costituita da una matrice speciale, sviluppata da SCHUBERTH, in materiale duroplastico con rinforzo in fibra di vetro, in grado di assicurare l'elevata resistenza necessaria alla tua sicurezza.



Avvertenza:

Il casco è progettato per assorbire un unico urto o colpo violento. Tutti i caschi sottoposti a un colpo violento in seguito a caduta, incidente o comunque urto, devono essere sostituiti.

5. GUSCIO INTERNO

Per consentire un migliore ammortizzamento, il guscio interno del casco presenta una struttura a zone. Un'elaborata strutturazione multizonale del corpo principale in espanso assicura un assorbimento e una distribuzione migliori delle forze e offre la massima garanzia di sicurezza. I componenti laterali di grandi dimensioni garantiscono una stabilità ottimale e gradevole del casco.

C. IL CASCO

6. AERODINAMICA

Tutti i caschi per motocicli e automobilismo SCHUBERTH vengono sviluppati e ottimizzati da SCHUBERTH stesso nella propria galleria del vento in condizioni stabilite precisamente a livello scientifico. Il casco E1 è impostato in particolare per posizioni di guida da turismo e rimane perfettamente in posizione nel flusso d'aria. Anche a velocità più elevate, il casco E1 non sviluppa, di fatto, alcuna spinta statica. Ulteriori proprietà dell'E1 sono la resistenza aerodinamica e la stabilità direzionale ottimizzate. Inoltre, nelle motociclette naked l'effetto buffeting* viene notevolmente ridotto.

* Vibrazione del casco avvolto nel flusso dell'aria.



Attenzione:

Sulle moto carenate, le forti turbolenze generate dalla carenatura stessa possono modificare sensibilmente le caratteristiche aerodinamiche del casco.

7. AEROACUSTICA

Diversi accorgimenti sviluppati nella galleria del vento SCHUBERTH hanno portato alla realizzazione di un casco gradevole in termini aeroacustici, ottimizzando allo stesso tempo il feedback acustico durante la marcia. Tali accorgimenti permettono una guida concentrata, soprattutto ad alte velocità.



Attenzione:

I valori di aeroacustica possono variare in base al tipo di motocicletta, di carena, alla posizione di guida e all'altezza del guidatore.



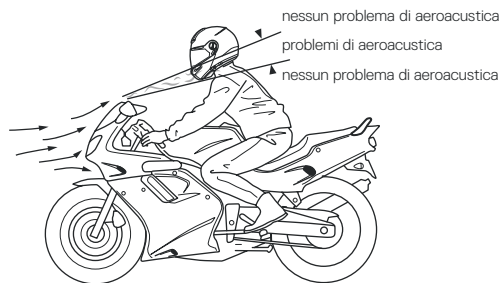
Avvertenza:

L'ottimizzazione aeroacustica del casco, e la conseguente riduzione dei rumori del vento, può comportare una certa sottovalutazione della velocità reale. Nel valutare la velocità non fidarti del tuo udito. Controlla la velocità sul tachimetro.



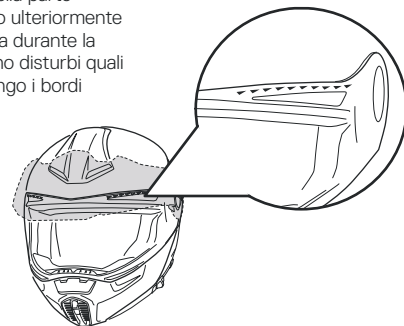
Attenzione:

Per le moto con cupolino, sul bordo del sottovento si generano forti turbolenze che possono ridurre sensibilmente le caratteristiche aeroacustiche del casco. Il cupolino se possibile deve essere regolata in modo tale che le turbolenze non vadano a colpire direttamente la parte inferiore del casco.



Turbolatori

I turbolatori brevettati inseriti nella parte superiore della visiera migliorano ulteriormente le caratteristiche di aeroacustica durante la marcia a visiera aperta, e limitano disturbi quali i fischi che possono formarsi lungo i bordi lisci e dritti.

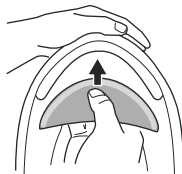


C. IL CASCO

8. DEFLETTORE

Il deflettore viene accorciato il meno possibile per assicurare sufficiente aria fresca nel casco anche nell'impiego offroad. Se montato, il deflettore aggiuntivo blocca le infiltrazioni d'aria all'interno del casco. Inoltre si riducono i rumori all'interno del casco durante mentre si viaggia.

Il deflettore aggiuntivo viene fissato tramite strisce di velcro internamente al collare acustico, e può essere rimosso al bisogno, per consentire il passaggio di aria fresca anche quando fa caldo.



Consiglio:

Per una maggiore silenziosità del casco, è estremamente importante la forma della base. Per i colli più piccoli si consiglia l'uso aggiuntivo di una sciarpa.

9. LA MENTONIERA

Il casco E1 è dotato di una mentoniera apribile comodamente verso l'alto tramite il tasto posizionato al centro. La sequenza dinamica è stata ottimizzata ergonomicamente.

SISTEMA DI BLOCCAGGIO

Quando è chiusa, la mentoniera è provvista – analogamente ai sistemi di bloccaggio porte utilizzati nel settore automobilistico – di un sistema di chiusura a fermo speciale. Nonostante l'impiego di 2 fermi, per aprire la mentoniera basta un unico pulsante. Il fermo sul lato contrapposto viene azionato simultaneamente mediante un tirante Bowden. Il sistema, ottimizzato dal punto di vista meccanico, riduce la forza applicata per l'apertura dei due fermi a comodi 16 N, pur essendo forza di chiusura complessiva rilevante per la sicurezza varie volte superiore.

COMANDO DEL SISTEMA

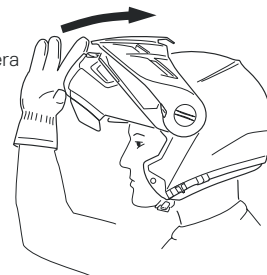
La mentoniera può essere aperta o chiusa in qualsiasi momento indipendentemente dalla posizione della visiera o del parasole. Il sistema ad innesto, duro e sicuro, fa in modo che la mentoniera, una volta sollevata, sia trattenuta in maniera sicura nella sua posizione.

APERTURA DELLA MENTONIERA

1. La mentoniera si apre spingendo in avanti col pollice, in direzione della freccia, fino al punto di battuta il tasto rosso posizionato al centro della mentoniera.



2. Il meccanismo a tirante flessibile sgancia le due chiusure e la mentoniera può essere comodamente sollevata completamente verso l'alto.



Avvertenza:

Il meccanismo della mentoniera del casco E1 è provvisto di un dispositivo di sicurezza in grado di impedire l'apertura involontaria della mentoniera in caso di caduta. Per aprire correttamente la mentoniera è quindi necessario afferrarla anche con una mano.



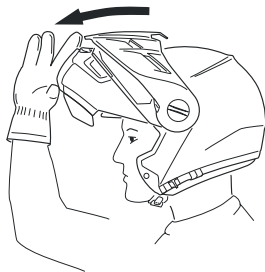
Avvertenza:

La posizione del frontino è regolata sull'apertura della mentoniera in modo da assicurarne il movimento ottimale.

C. IL CASCO

CHIUSURA DELLA MENTONIERA

Per chiudere la mentoniera abbassarla con una mano fino a far innestare le due chiusure con un chiaro rumore di scatto.



Avvertenza:

Con la chiusura della mentoniera, il frontino viene riportato alla posizione di partenza.



Avvertenza:

Controllare sempre la corretta chiusura della mentoniera spingendola dal basso verso l'alto.



Consiglio:

Utilizzando il deflettore supplementare regolabile, durante la chiusura aiutarsi infilando un dito sotto l'imbottitura per spostare la mentoniera sul mento.

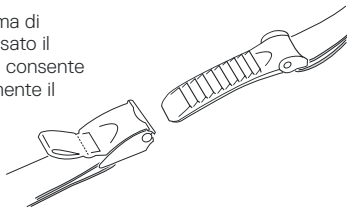


Attenzione:

Non viaggiare mai con la mentoniera sollevata!

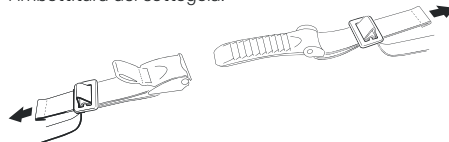
10. CINTURINO CON CHIUSURA MICROMETRICA

Il casco E1 è provvisto di un sistema di chiusura a molla. Dopo aver indossato il casco, questo sistema di chiusura consente di regolare facilmente e comodamente il cinturino del sottogola.



REGOLAZIONE DEL SOTTOGOLA

La lunghezza del sottogola può essere regolata tirando o allentando il relativo cinturino attraverso le fibbie metalliche. La lunghezza del sottogola deve essere regolata in modo tale che la cinghia risulti tesa, senza però dare fastidio sotto il mento; l'estremità libera viene poi fissata utilizzando l'imbottitura del sottogola.



Avvertenza:

Durante la regolazione, fare attenzione che non si possa togliere il casco da avanti a sottogola chiuso.



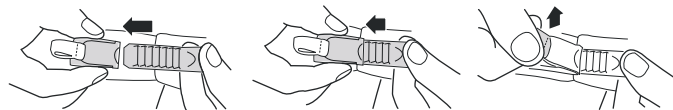
Avvertenza:

Controllare regolarmente la lunghezza del sottogola.

Apertura e chiusura

Il cinturino del sottogola si chiude inserendo gradualmente la linguetta del sistema di aggancio nell'apposita serratura. Se il cinturino risulta troppo lento, inserire la linguetta di un altro gradino.

Per regolare la chiusura si tenga presente che il cinturino del sottogola non deve dare fastidio, ma deve comunque rimanere ben teso sotto il mento. Per aprire il cinturino del sottogola, sollevare il nastrino rosso del sistema di chiusura, sganciarlo e sfilare la linguetta dal meccanismo.



C. IL CASCO

⚠ **Avvertenza:**

Non viaggiare mai con il sottogola slacciato o mal regolato, né senza averne prima verificato l'esatta posizione. In caso di incidente, il sottogola regolato male o non allacciato correttamente può determinare la perdita del casco.

⚠ **Avvertenza:**

L'imbottitura del sottogola, anche se chiusa, non offre alcuna protezione. Chiudere sempre completamente il sottogola prima di mettersi in viaggio.

⚠ **Avvertenza:**

Non aprire mai il sottogola durante la marcia.

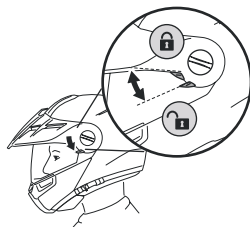
11. FRONTINO

Il frontino costruito da SCHUBERTH nella propria galleria del vento protegge dall'irradiazione solare e da attriti con sassi.

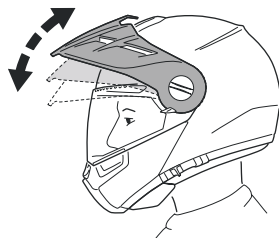
POSIZIONAMENTO DEL FRONTINO

A seconda della necessità, il frontino può essere bloccato in 3 diverse posizioni.

1. Spostare la leva di posizione verso il basso su entrambi i lati.



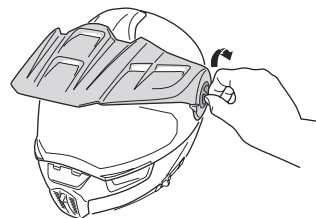
2. Posizionare il frontino nella posizione desiderata.



3. Riportare la leva nella posizione di partenza.

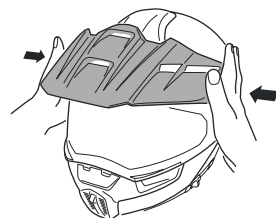
SMONTAGGIO

Il frontino si sblocca girando la chiusura a baionetta su entrambi i lati. Si può quindi sganciarlo dal meccanismo.



MONTAGGIO

Guidare con tutte e due le mani i perni del frontino nell'apposita tacca presente nel meccanismo e chiudere con la chiusura a baionetta.



Attenzione:

Prima del successivo utilizzo controllare che il frontino sia posizionato correttamente.



Consiglio:

Il casco può essere portato anche senza frontino.

I perni di chiusura inclusi possono essere inseriti nel meccanismo del frontino ora visibile dopo che lo stesso è stato rimosso.

Allo stesso modo è possibile indossare il casco senza visiera ma con il frontino. Per questa combinazione, SCHUBERTH consiglia di indossare degli occhiali protettivi.

IT

C. IL CASCO

12. VISIERA CON VISIERA ANTIAPPANNAMENTO

La visiera è una visiera a doppio vetro antiappannamento. Tramite il fissaggio della visiera antiappannamento interna per mezzo di perni di fermo eccentrici (pin) entrambi gli schermi della visiera vengono precompressi e in tal modo chiusi a tenuta. Da ciò deriva la formazione di un cuscinetto d'aria tra lo schermo principale/esterno e quello interno della visiera, che previene il fenomeno dell'appannamento.

RIVESTIMENTO

La visiera principale è trattata su entrambi i lati con la sostanza antigraffio HighClear®.



Attenzione:

Per evitare graffi sulla visiera antiappannamento, più delicato, evitare di deporre i guanti o altri oggetti all'interno del casco.



Attenzione:

Lo visiera antiappannamento è dotato di una pellicola protettiva per il trasporto. Prima dell'uso, asportare la pellicola protettiva.



Attenzione:

Gli visiera antiappannamento possono essere usati solo con gli appositi schermi per visiera SCHUBERTH. Non è consentito il loro uso su altri tipi di visiere.

APERTURA DELLA VISIERA

Per aprire la visiera, appoggiare il pollice a destra o a sinistra sotto una delle due sporgenze dello schermo della visiera, quindi spingere fino a sollevare lo schermo nella posizione desiderata.



Posizioni della visiera (con posizione da città)

La visiera si blocca in sette posizioni diverse. La seconda posizione di arresto (posizione da città) è leggermente rinforzata, in modo che la visiera incontri una maggiore resistenza. In tal modo l'arresto della visiera in posizione da città risulta facilitata, soprattutto durante la marcia.

Aprire la visiera

- così si salta temporaneamente la posizione da città.
- la stessa posizione può essere poi facilmente reimpostata, spingendo la visiera verso il basso. La visiera può essere aperta o chiusa in ogni momento, indipendentemente dalla posizione del parasole.

CHIUSURA DELLA VISIERA

Per chiudere la visiera, abbassarla premendo con la mano su uno degli appositi punti a destra e sinistra, fino a sentire distintamente lo scatto di aggancio.



IT

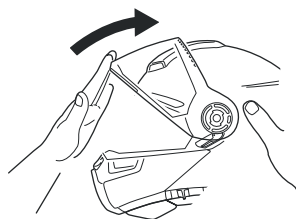
C. IL CASCO

SOSTITUZIONE DELLA VISIERA

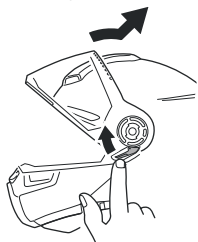
Grazie alla nuova meccanica EasyChange, la sostituzione della visiera può essere eseguita velocemente e senza mezzi ausiliari. Per effettuare la sostituzione, sarà necessario smontare la visiera. Il cambio della visiera risulta più facile appoggiando il casco su una superficie piana oppure, stando seduti, sulle cosce.

Smontaggio dello schermo per visiera

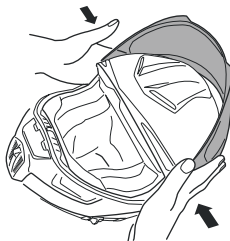
1. Portare la visiera nella posizione di massimo sollevamento.



2. Azionare l'elemento a molla sotto al meccanismo della visiera in direzione dell'apertura. Ripetere l'operazione con l'elemento a molla sull'altro lato.

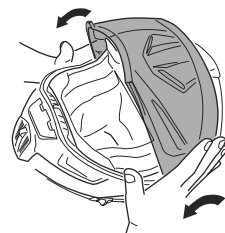


3. Spostare la visiera verso l'alto fino a sganciarla dal meccanismo.

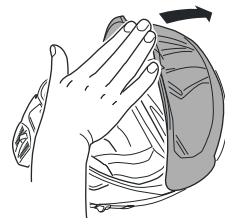


Montaggio della visiera

1. Inserire con entrambe le mani i perni della visiera nelle apposite tacche nel meccanismo.



2. Premere leggermente sul casco e abbassare contemporaneamente la visiera fino ad avvertire uno scatto.

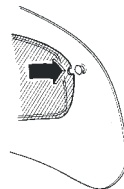


3. Controllare il funzionamento della visiera, aprendola finché non si blocca.

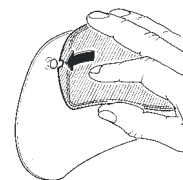
VISIERA ANTIAPPANNAMENTO

Montaggio

1. Appoggiare la visiera antiappannamento su quello principale, così da inserirlo subito nel perno da un lato.

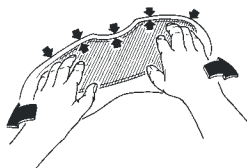


2. Impugnare la visiera antiappannamento sui bordi superiore e inferiore dell'altro lato; con l'indice, spingere l'estremità della visiera interna imprimendogli un leggero movimento a S. Ora che la tacca entra facilmente sul perno, la visiera antiappannamento può essere rilasciato.



C. IL CASCO

3. La visiera antiappannamento deve risultare inserita su quello principale, così che il suo bordo inferiore resti a filo di quello della visiera principale. In caso di necessità, per modificare la posizione della visiera antiappannamento, fletterla con cautela la visiera con i palmi delle mani, fino a far spostare la visiera antiappannamento di conseguenza.
4. Controllare l'aderenza uniforme della guarnizione di visiera antiappannamento sulla visiera. Solo una perfetta tenuta garantisce la funzione di disappannamento.
5. Se necessario, asportare la pellicola protettiva della visiera antiappannamento.

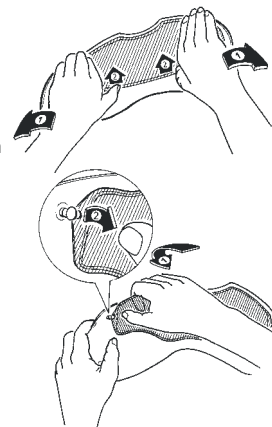


Una tenuta insufficiente e il conseguente appannamento della visiera sono indici di un errato posizionamento dello visiera antiappannamento, o di scarsa pressione sulla guarnizione. Quest'ultima può essere regolata intervenendo su entrambi i perni eccentrici di bloccaggio. Per fare questo rimuovere la visiera antiappannamento, girare dall'interno i perni di fermo fino a 180° utilizzando una chiave di gomma e reinserirla. Rimontare la visiera antiappannamento e verificarne la tenuta.

Smontaggio

1. Per lo smontaggio della visiera antiappannamento, appoggiare la visiera su un panno morbido e pulito, con il bordo superiore rivolto verso di sé.

2. Per allentare leggermente l'eventuale pretensionamento della visiera antiappannamento, fletterla con cautela la visiera con i palmi delle mani, premendo contemporaneamente con i pollici, fino a spostare in avanti la visiera antiappannamento di circa 2–3 mm.
3. Infilare ora l'indice e il medio dietro la visiera antiappannamento e staccarlo da quello esterno. In questa posizione, servendosi del pollice la visiera antiappannamento si sfilata facilmente dal perno di fissaggio.
4. A questo punto è possibile estrarre la visiera antiappannamento dalla visiera.



Attenzione:

Per evitare graffi sulla visiera, smontare e montare lo visiera antiappannamento solo a visiera pulita e asciutta.

Durante il montaggio della visiera antiappannamento aver cura di non far penetrare polvere e umidità tra i due schermi.

Sul piano di appoggio per lo smontaggio e il montaggio, usare possibilmente un panno morbido e pulito.

Attenzione:

A causa delle alte pressioni d'aria che agiscono durante la guida con la visiera aperta, si raccomanda di chiudere la visiera durante la guida per evitare la penetrazione di sporco o umidità.

Attenzione:

Non spingere con le dita i perni di fissaggio verso l'esterno: potrebbero rompersi.

C. IL CASCO

⚠ Avvertenza:

Utilizzando le visiere a doppio schermo occorre tener conto che, a causa delle loro caratteristiche costruttive, soprattutto viaggiando di notte si manifesta il fenomeno dei riflessi. In genere, grazie all'alto grado di antiappannamento di questo tipo di visiere, tali riflessi sono ritenuti non critici. Se tuttavia, a causa per esempio a un'accentuata sensibilità individuale, ci si dovesse accorgere che tali riflessi costituiscono un problema, sarà opportuno sospendere l'uso di questo tipo di visiera.

⚠ Avvertenza:

Qualora l'umidità dovesse penetrare nella zona a tenuta stagna tra i due schermi da visiera, smontare immediatamente la visiera antiappannamento, così da evitare impedimenti alla corretta visione. Rimontare le visiere per visiera solo quando entrambi saranno perfettamente asciutti (si consiglia di lasciar asciugare all'aria). Qualora si ripeta il fenomeno della penetrazione di umidità, l'impiego della visiera antiappannamento non sarà più consentito e la visiera dovrà essere sostituita.

⚠ Avvertenza:

Vapori di benzina, solventi e combustibili possono causare crepe sulla visiera. Evitare di esporla a questo genere di vapori o di metterla a contatto con tali sostanze! Non appoggiare mai il casco sul serbatoio della motocicletta.

13. PARASOLE

PARASOLE

Il parasole è realizzato in una tonalità di grigio e formata in 3D. Grazie al suo spessore di 1,5 mm, riesce a proteggere da sassolini e insetti anche durante la marcia a visiera rialzata. Il parasole è antigraffio e, grazie allo speciale policarbonato di cui è composto, protegge attivamente dai dannosi raggi UV*.

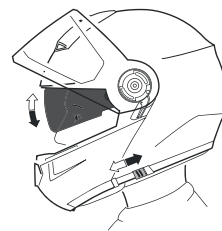
* Testata in base alla normativa australiana per gli occhiali da sole AS/NZS 1067:2003 Lens Category 3.

Uso

Per azionare il parasole occorre intervenire sul cursore, posizionato sul lato sinistro e facilmente manovrabile anche a guanti indossati.

Spingendo indietro il cursore, il parasole si abbassa, mentre tirandolo in avanti scompare all'interno del casco e si blocca nella posizione finale.

Il parasole può essere azionato indipendentemente dalla posizione della visiera.



IT

C. IL CASCO



Attenzione:

Il parasole deve essere azionato esclusivamente agendo sul cursore.



Avvertenza:

Non viaggiare mai con il parasole abbassato durante la notte o in caso di scarsa visibilità. Alzare sempre il parasole prima di entrare in galleria.



Avvertenza:

Viaggiare senza visiera o con la visiera aperta può causare danni agli occhi o al viso provocati da sassi, polvere, insetti o altri elementi presenti nell'aria. Il parasole abbassato offre una certa protezione nei confronti di piccoli sassi o insetti, ma non è in grado di evitare ogni tipo di pericolo.

CAMBIO DEL PARASOLE

Il cambio del parasole avviene senza l'uso di mezzi ausiliari.



Consiglio:

Durante il montaggio/lo smontaggio, afferrare il parasole con un panno pulito e morbido (consigliamo un panno in microfibra), per evitare di lasciare impronte e graffi.



Consiglio:

Il cambio del parasole risulta più facile appoggiando il casco su una superficie piana oppure, stando seduti, sulle cosce.



Attenzione:

Durante lo smontaggio/il montaggio, evitare un contatto tra parasole e calotta.

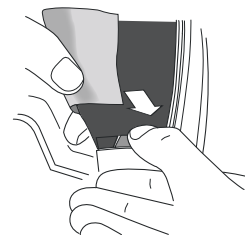
Smontaggio del parasole

1. Aprire e bloccare la mentoniera.
2. Abbassare il parasole.
3. Piegare leggermente verso l'esterno il raccordo a scatto centrale col perno di tenuta fino a liberare il parasole dal supporto.
4. Ripetere l'operazione sull'altro lato.



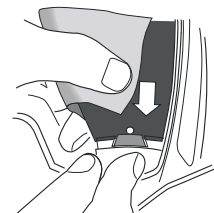
Consiglio:

Tenere gli alloggiamenti nella posizione più bassa fino al rimontaggio del parasole.



Montaggio del parasole

1. Inserire il parasole tra i raccordi a scatto e ingranare nei perni di tenuta; al termine, ripetere l'operazione sull'altro lato.
2. Posizionare il parasole tra il guscio interno e quello esterno del casco e sollevarlo agendo sul cursore.
3. Eseguire una prova funzionale del dispositivo di comando del parasole.



C. IL CASCO

14. IMBOTTITURA

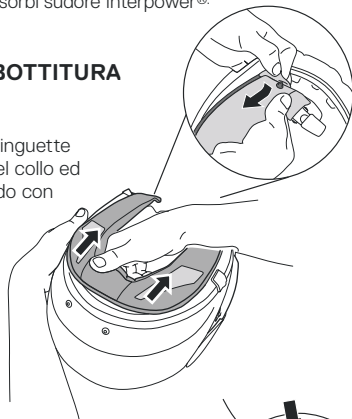
L'imbottitura estraibile e lavabile del casco E1 assicura, oltre a una maggiore adattabilità alla conformazione della testa, anche una migliore ventilazione del casco.

L'imbottitura per le guance assicura un morbido contatto, mentre l'imbottitura per la testa garantisce una buona vestibilità. L'imbottitura per la testa agevola il posizionamento ottimale del casco, senza coprire i canali di ventilazione.

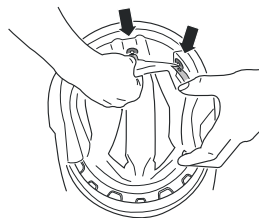
Il rivestimento interno è composto ovunque (soprattutto nei punti a diretto contatto con la testa) da materiale non irritante per la pelle. Viene infatti impiegato un morbido materiale traspirante COOLMAX® in grado di regolare calore e umidità nonché lo speciale Polygene® con effetto antibatterico e antiodore e infine il materiale assorbi sudore Interpower®.

SMONTAGGIO DELL'IMBOTTITURA SUL CAPO

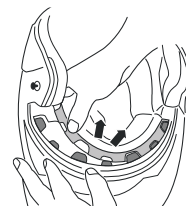
1. Sbottonare i bottoni sulle linguette anteriori dell'imbottitura del collo ed estrarla dal fissaggio tirando con forza verso l'interno.



2. Sbottonare entrambi i bottoni posteriori dell'imbottitura delle guance e il bottone dell'imbottitura sul cap.



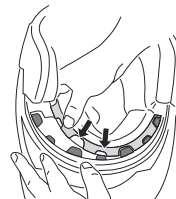
3. Liberare l'asticella di plastica dal fissaggio ed estrarre l'imbottitura della fascia della testa.



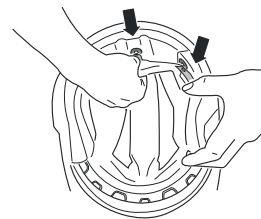
INSERIMENTO DELL'IMBOTTITURA SUL CAPO

Gli elementi di fissaggio per l'inserimento sono l'asticella di plastica frontalmente e le linguette che si trovano nella zona del collo.

1. Spingere l'asticella di plastica gradualmente sotto agli intagli dell'asticella di plastica fissata sul guscio interno.

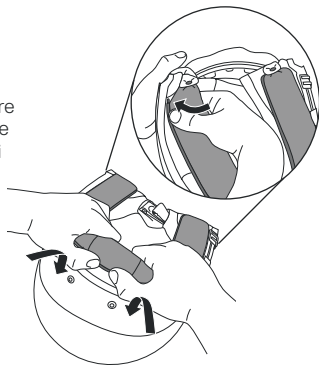


2. Inserire le linguette di plastica con foro circolare sopra ai perni cuciti sulla parte posteriore dell'imbottitura delle guance e fissarli con l'aiuto dei dispositivi ad innesto contrassegnati in rosso.



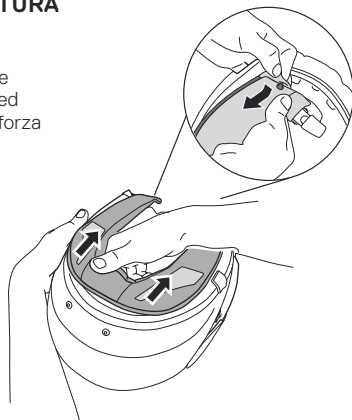
C. IL CASCO

3. Reinserire l'imbottitura del collo incastrando prima i perni guida su entrambi i lati nei dispositivi ad innesto anteriori nello spigolo inferiore del casco e poi inserire gradualmente l'imbottitura del collo nella fessura di guida.

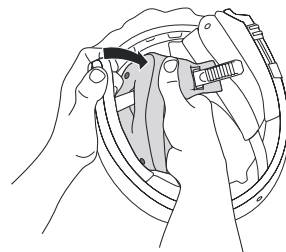


SMONTAGGIO DELL'IMBOTTITURA COMFORT PER LE GUANCE

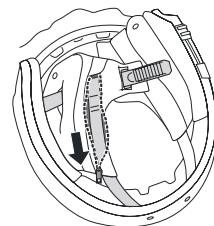
1. Sbottonare i bottoni sulle linguette anteriori dell'imbottitura del collo ed estrarla dal fissaggio tirando con forza verso l'interno.



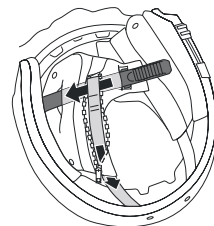
2. Staccare l'imbottitura delle guance estraendo i tre perni dai dispositivi a innesto contrassegnati in rosso.



3. Aprire la cerniera.



4. Sfilare la cinghia del mento dall'occhiello della fascia del collo e tirarla lateralmente, tirare anche la fascia del collo indietro estraendola dall'imbottitura delle guance.



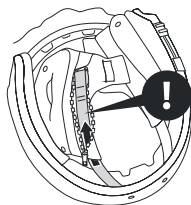
5. Ripetere le operazioni descritte ai punti 2-4 per smontare l'imbottitura delle guance dall'altro lato.

IT

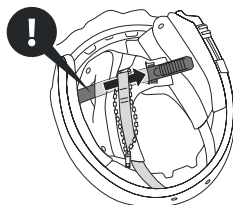
C. IL CASCO

MONTARE L'IMBOTTITURA COMFORT PER LE GUANCIE

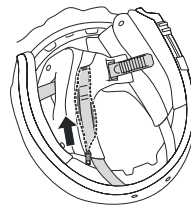
1. Spingere l'occhiello della fascia del collo attraverso il canale della fascia del collo fino al foro del supporto della cinghia del mento.



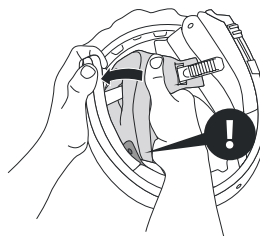
2. Infilare la cinghia del mento da fuori attraverso l'imbottitura delle guance e l'occhiello della fascia del collo e tenderlo da dietro.



3. Chiudere la cerniera.

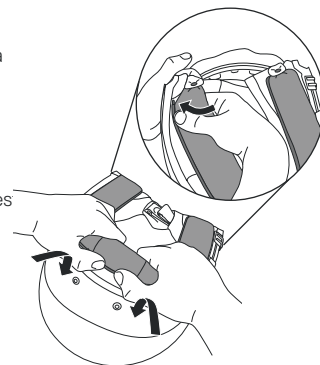


4. Abbottonare l'imbottitura delle guance con l'aiuto dei perni sui dispositivi ad innesto contrassegnati in rosso. Accertarsi che la linguetta di plastica con foratura circolare dell'imbottitura della fascia della testa venga inserita attraverso il perno posteriore dell'imbottitura delle guance.



5. Ripetere le operazioni descritte ai punti 1-4 per montare l'imbottitura delle guance dall'altro lato.

6. Reinserire l'imbottitura del collo inserendo prima i perni guida da entrambi i lati nei dispositivi ad innesto anteriori nello spigolo inferiore del casco, quindi inserire gradualmente l'imbottitura del collo nella fessura guida.



Attenzione:

Evitare di torcere i cinturini nell'area del collo.



Attenzione:

Inserendo l'imbottitura interna, fare attenzione che gli incavi di ventilazione del nastro siano sopra i canali di ventilazione nella parte posteriore del casco e che il nastro sia posizionato centralmente tra i due canali di ventilazione.



Avvertenza:

Non mettersi mai in viaggio indossando un casco senza imbottitura completa.



Avvertenza:

Una temperatura troppo elevata (proveniente per es. dal tubo di scappamento) potrebbe danneggiare l'imbottitura!



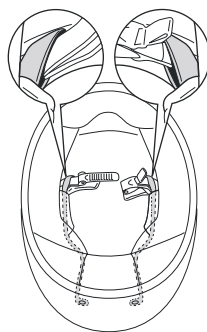
Attenzione:

Per evitare danni all'imbottitura o al guscio interno, non appendere mai il casco agli specchietti o alle manopole del manubrio.

C. IL CASCO

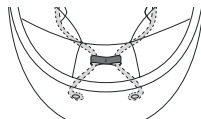
Avvertenza:

Sostituendo i guanciali, fare attenzione che il sistema di ritenzione anti-roll-off sia collegato correttamente al cinturino del sottogola. Per un attacco corretto, le linguette delle estremità libere delle cinture di ancoraggio devono avvolgere le rispettive estremità del sottogola – come illustrato nel disegno sottostante – e le cinture di ancoraggio non devono essere attorcigliate o annodate.



Avvertenza:

Per le taglie di casco fino a **54/55** incluse accertarsi che le fasce del collo siano **sempre** infilate attraverso gli occhielli supplementari nella zona del collo.



15. SISTEMI DI VENTILAZIONE

PRESA DI VENTILAZIONE 1 – REGOLAZIONE DELLA VISIERA

Il casco E1 è dotato di una visiera regolabile in più posizioni. Aprire la visiera secondo la velocità e il grado di umidità, fino a quando la visiera non si appanna più e gli occhi risultano protetti da fastidiose correnti d'aria.

Posizione da città

Nella seconda posizione a scatto, la visiera è in posizione da città. L'aria che penetra dalla fessura sul bordo inferiore viene eliminata attraverso la fessura sul bordo superiore, passando dalla parte interna della visiera.

IT

PRESA DI VENTILAZIONE 2 – VENTILAZIONE SULLA MENTONIERA

Il sistema di ventilazione sulla mentoniera assicura un convoglio dell'aria centrato. Inoltre l'aria che proviene dall'esterno viene pulita da un filtro per la polvere. Il sistema di ventilazione sulla mentoniera si chiude o apre tramite un movimento verso l'alto o il basso del cursore.



PRESA DI VENTILAZIONE 3 – VENTILAZIONE DELLA VISIERA

casco E1 è dotato di una presa di ventilazione nella mentoniera. Indipendentemente dalla posizione di guida, circa l'80-90% del flusso centrale dell'aria penetra esattamente da questa presa di ventilazione. Un deflettore assicura un'efficace ventilazione della visiera già a velocità ridotta. Per aprire e chiudere la presa di ventilazione, è sufficiente premere verso l'alto o verso il basso l'elemento di ventilazione.



C. IL CASCO

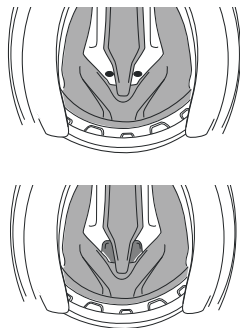
PRESA DI VENTILAZIONE 4 – VENTILAZIONE DELLA TESTA

Per aerare la parte superiore della testa, il lato superiore del casco è dotato di un efficace sistema di presa/estrazione dell'aria, con regolazione a tre livelli. Attraverso appositi canali, l'aria entrata da questa presa viene convogliata verso la parte superiore della testa. All'interno del casco, il sistema di imbottitura della testa agevola un contatto diretto tra l'aria in entrata e la superficie della testa, realizzando contemporaneamente una rapida evacuazione del calore che si sviluppa all'interno del casco. Per la regolazione dell'intensità della ventilazione, sulla presa dell'aria è integrato un cursore che può essere manovrato comodamente anche indossando i guanti. Tirando indietro il cursore fino al primo scatto si attiva la ventilazione parziale, mentre un suo ulteriore spostamento all'indietro corrisponde all'apertura completa della presa.



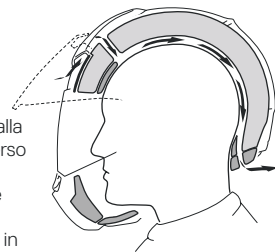
Regolazione estate/inverno

Il sistema di aerazione del casco E1 è adattabile alle stagioni e alle condizioni meteorologiche, o personalizzato secondo le esigenze personali. Mentre in estate è necessaria una ventilazione il più possibile diretta della testa, durante i mesi autunnali e invernali è possibile ridurre o deviare il flusso dell'aria, talvolta estremamente pungente, coprendo i canali di ventilazione con l'imbottitura per la testa. Per fare ciò, sollevare leggermente la striscia centrale dell'imbottitura della testa e allargare la pattella posta sotto l'imbottitura della parte frontale.



PRESA DI VENTILAZIONE 5 – VENTILAZIONE DELLA TESTA

Il casco E1 è dotato di un innovativo sistema di estrazione dell'aria. Il flusso d'aria penetrato dalla presa di ventilazione della testa viene guidato verso il lato posteriore del casco, attraverso i canali di aerazione del guscio interno. La depressione che si crea nella parte posteriore del casco assicura l'eliminazione costante dell'aria, grazie al tessuto in rete utilizzato per l'imbottitura posteriore. In questo modo, la climatizzazione creata all'interno del casco è ottimale.



PRESA DI VENTILAZIONE 6 – O₂-VENTILAZIONE MINIMA

Grazie alla speciale conformazione della presa di ventilazione della mentoniera, il casco dispone di una funzione di aerazione di base che garantisce una sufficiente presa d'aria fresca. La quantità d'aria immessa è dosata in maniera da non essere, di fatto, percepita da chi indossa il casco, ma tale da garantire un efficace apporto d'aria fresca già a partire da una velocità di 30km/h, nella misura in cui il casco durante la guida si trovi completamente esposto alla corrente d'aria, prevenendo così la tendenza all'appannamento dello schermo della visiera e un'eccessiva concentrazione di CO₂, anche a casco completamente chiuso.



IT

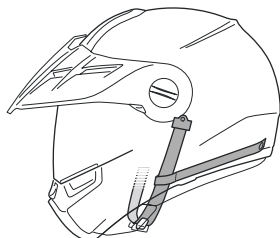
C. IL CASCO

16. DISPOSITIVI SUPPLEMENTARI DI SICUREZZA

SISTEMA ANTI ROLL-OFF (A.R.O.S.)

Lo speciale sistema di sicurezza anti roll-off sviluppato da SCHUBERTH e montato su tutti i caschi SCHUBERTH assicura che, a casco chiuso e sottogola correttamente regolato:

- a) il casco non possa essere sfilato da dietro,
- b) razié all'angolazione ridotta, si generi una forza contraria alla pressione della porzione di mentoniera appoggiata sul mento/la gola
- c) in seguito a un incidente, si riducano le conseguenze derivanti dal contatto tra casco e torace.



SUPERFICI RIFLETTENTI

Per una migliore identificazione del motociclista nel traffico, specialmente in condizioni di scarsa visibilità, il casco è dotato di due aree riflettenti di sicurezza, a destra e a sinistra, sotto allo schermo della visiera. Insieme al materiale riflettente color argento sulla nuca, questo accorgimento permette una migliore identificazione del motociclista nel traffico. Nei caschi tinta unita (senza decorazione) anche le scritte SCHUBERTH anteriori e posteriori sono realizzate in pellicola riflettente.

 **Attenzione:**
Tenere pulite le superfici di sicurezza riflettenti.

 **Attenzione:**
Se il casco è utilizzato in Francia, è obbligatorio applicare altri adesivi riflettenti di sicurezza sulle parti frontale, posteriore e laterali.

D. METTERE E LEVARE IL CASCO

 **Attenzione:**
Osservare le istruzioni per l'uso del sottogola.

1. METTERE IL CASCO

1. Aprire e bloccare la mentoniera. Fare attenzione che il parasole sia rientrato nel casco.
2. Aprire il sottogola e il sistema comfort.
3. Prendere in mano le estremità del sottogola e separarle tirando.
4. Adesso il casco può essere calzato facilmente sulla testa.
5. Chiudere il sistema comfort (con la chiusura Velcro).
6. Chiudere il sottogola infilando la linguetta.
7. Controllare che il sottogola passi sotto al mento e sia fissato correttamente.
8. Abbassare la mentoniera fino a sentire lo scatto dei due fermi e verificare.
9. Spingendo dal basso verso l'alto sul bordo della mentoniera verificare la corretta chiusura del casco.

 **Attenzione:**
Non guidare mai con la mentoniera sollevata!

D. METTERE E LEVARE IL CASCO

2. LEVARE IL CASCO

1. Aprire e bloccare la mentoniera. Fare attenzione che il parasole sia rientrato nel casco.
2. Sganciare il sottogola tirando il nastrino rosso della chiusura a scatto e sfilare quindi la linguella dal meccanismo di chiusura.
3. Slacciare la chiusura Velcro del sistema comfort.
4. Prendere in mano le estremità della cinghia e separarle tirando.
5. Adesso il casco può essere levato facilmente dalla testa.
6. Chiudere la mentoniera.

Consiglio:

Per evitare graffi su oggetti sui quali il casco potrebbe essere appoggiato, si consiglia di chiudere sempre il sottogola anche dopo aver levato il casco.

E. PRIMA DI METTERSI IN VIAGGIO

Per la tua sicurezza, prima di metterti in viaggio controlla sempre i seguenti punti:

1. CONTROLLO DEL CASCO

Verifica regolarmente l'eventuale presenza di danni al tuo casco. Leggeri graffi superficiali non compromettono la sua efficacia protettiva. In caso di danni gravi (crepe, rigonfiamenti, vernice scrostata e crepata, ecc.) il casco non deve essere più utilizzato.



Attenzione:

Qualora tu abbia perso molto peso, controlla che il casco sia sempre di una misura adatta a te.

2. CONTROLLO DEL SOTTOGOLA

(A CASCO INDOSSATO E CHIUSO)

1. Assicurarsi che il sottogola passi correttamente sotto il mento.
2. Infilare l'indice sotto il cinturino del sottogola e tirare.
Se il sottogola è allentato significa che è regolato troppo lungo, quindi deve essere stretto.
Se il sottogola si allenta o si apre, non è chiuso correttamente! Aprire completamente il sottogola e richiuderlo di nuovo. Ripetere in controllo.
3. Se il sottogola non si chiude in modo da adattarsi saldamente al mento, occorre assicurarsi che il casco sia della misura giusta.



Attenzione:

Ripetere la prova dopo ogni regolazione.



Avvertenza:

Non viaggiare mai con il cinturino del sottogola aperto o mal regolato! Il sottogola deve essere posizionato correttamente e, se teso, non deve allentarsi. Solo un cinturino che non si allenti quando è teso è chiuso correttamente.

E. PRIMA DI METTERSI IN VIAGGIO

3. CONTROLLO DI FRONTINO, VISIERA E PARASOLE

Prima di ogni partenza, controllare la perfetta funzionalità meccanica di visiera e parasole, e se entrambi garantiscono una visibilità sufficiente. Pulire visiera e parasole prima di partire.

Controllare che frontino, visiera e parasole non riportino danni meccanici o strappi. Una visiera molto graffiata riduce sensibilmente la visibilità e dovrebbe quindi essere sostituita prima di partire.

Avvertenza:

Assicurarsi che le chiusure a baionetta siano state chiuse correttamente e che le leve di posizione blocchino saldamente il frontino.

Avvertenza:

Non usare mai visiere colorate in caso di scarsa visibilità, durante la notte o in galleria.

Avvertenza:

Una visiera/un parasole graffiato/o o sporco/o riduce sensibilmente la visibilità. Sostituirli o pulirli immediatamente, per la propria incolumità.

Avvertenza:

Assicurarsi di mantenere sempre la visiera in perfette condizioni. Una visiera danneggiata non è idonea all'uso e deve essere sostituita.

Avvertenza:

Interrompere il viaggio in caso di scarsa visibilità.

F. PER LA TUA SICUREZZA

1. INDICAZIONI DI SICUREZZA SUL CASCO

 Durante i viaggi in motocicletta, il conducente e l'eventuale passeggero sono esposti a rischi e pericoli particolari che possono essere ridotti, ma non completamente evitati, indossando il casco. È impossibile fornire informazioni definitive sull'effettivo grado di protezione offerto dal casco in caso di incidente. La condizione essenziale per la massima sicurezza è sempre una guida prudente, adeguata alle condizioni meteorologiche e del traffico.

 Per garantire la massima protezione, il casco deve essere della giusta misura e ben chiuso.

 Prima di partire, chiudere il sottogola e controllarne se chiusura e cinturino siano nella posizione esatta!

 Non viaggiare mai con il sottogola aperto o mal regolato! Il sottogola deve essere posizionato correttamente e, se teso, non deve allentarsi. Solo un cinturino che non si allenti quando è teso è chiuso correttamente.

 Dopo una caduta, un incidente o un colpo violento, il casco non può più a garantire una protezione perfetta! Analogamente a quanto avviene per la zona ad assorbimento d'urto delle autovetture, l'energia liberata in caso di collisione viene assorbita dalla distruzione totale o parziale della struttura della calotta o della parte interna. Spesso, in base al tipo di struttura del casco, i danni non sono apprezzabili visivamente. Il casco è progettato per assorbire un solo colpo violento. Tutti i caschi sottoposti a un colpo violento in seguito a caduta, incidente, o comunque urto, devono dunque essere sostituiti. Per sicurezza, il vecchio casco dovrà essere reso inutilizzabile.

F. PER LA TUA SICUREZZA

- ⚠ Il sistema di protezione descritto può evidenziare piccole crepe nella calotta conseguenti alla caduta del casco anche da un'altezza ridotta (<1 m).
- ⚠ Tutti i caschi che abbiano subito un urto violento devono essere sostituiti!
- ⚠ Nessun casco può offrire protezione contro tutti i tipi di urto possibili. Questo casco è stato progettato appositamente per i motociclisti e non è adatto ad altri tipi di utilizzo.
- ⚠ Verifica regolarmente l'eventuale presenza di danni al tuo casco. Leggeri graffi superficiali non ne compromettono l'efficacia protettiva.
- ⚠ A seconda dell'uso e della manutenzione, il casco dovrebbe essere sostituito circa ogni 5-7 anni. Anche se, in linea di massima, la calotta esterna è progettata per resistere più a lungo, dopo questo lasso di tempo e per la tua stessa sicurezza ti consigliamo di sostituire il casco, a causa dell'invecchiamento e del deterioramento degli altri componenti e dell'efficacia generale del sistema, nonché di altre possibili condizioni generali e non note.
- ⚠ Un calore troppo elevato (per es. del tubo di scappamento) potrebbe causare il danneggiamento della verniciatura, del guscio interno o dell'imbottitura!
- ⚠ Il contatto con carburanti, diluenti o solventi può avere come conseguenza la distruzione della struttura della calotta e della parte interna del casco. Non mettere mai il casco a contatto con queste sostanze! Nemmeno a scopo di pulizia.

2. INDICAZIONI DI SICUREZZA SU VISIERA/PARASOLE

- ⚠ Prima dell'uso, togliere la protezione applicata sulla visiera per il trasporto.
- ⚠ I graffi e/o la sporcizia presenti sulle visiere e/o sulle visiere parasole e dovuti all'uso possono pregiudicare notevolmente la visuale in qualsiasi situazione di guida e aumentare, di conseguenza, il pericolo di incidenti. Sostituirli o pulirli immediatamente, per la propria incolumità.
- ⚠ Non usare mai visiere colorate in caso di scarsa visibilità, durante la notte o in galleria.
- ⚠ Vapori di benzina, solventi e combustibili possono causare crepe sulla visiera. Evitare di esporre la visiera a tali vapori o al contatto con queste sostanze! Non appoggiare mai il casco sul serbatoio della motocicletta.
- ⚠ Assicurarsi di mantenere sempre la visiera sempre in perfette condizioni. Interrompere il viaggio in caso di scarsa visibilità!

3. CONSIGLI DI SICUREZZA MODIFICHE / ACCESSORI

- ⚠ Non è consentito sostituire o eliminare le componenti originali danneggiate (soprattutto sulla parte esterna, la parte interna e il sistema di ritenzione). L'uso di parti di ricambio estranee, non consigliate dalla casa produttrice, può invalidare il sistema di sicurezza e provocare l'estinzione della licenza ECE, così come far decadere tutte le condizioni di garanzia e sicurezza.
- ⚠ Per questo casco possono essere utilizzati solo gli accessori e le parti originali espressamente autorizzati da SCHUBERTH!

IT

G. MANUTENZIONE E CURA

1. CALOTTA E SCHERMO

Per la pulizia e la cura della parte esterna di calotta e schermo è possibile utilizzare acqua, acqua saponata e qualsiasi altro tipo di shampoo, detergente, lucido per vernici o altro tipo di detergente per la pulizia di parti laccate normalmente reperibile in commercio; è possibile usare anche benzina da lavaggio. Di norma basta pulirla con acqua tiepida e sapone neutro. Usando altri detersivi, evitare il contatto con la visiera. I detersivi potrebbero causare danni alla visiera e al rivestimento.



Attenzione:

Non pulire mai il casco con carburante, diluenti o soluzioni. Queste sostanze potrebbero causare danni gravi del casco, pur non lasciando tracce visibili. In casi simili, il casco non offrirebbe più il massimo grado di protezione.

2. LA MENTONIERA

Controllare a intervalli regolari che la mentoniera funzioni.



Avvertenza:

Non modificare la chiusura. Le riparazioni vanno eseguite esclusivamente dal servizio riparazioni SCHUBERTH.

3. VISIERA E PARASOLE

LATO ESTERNO DELLA VISIERA

Per rimuovere qualsiasi traccia di sporco dalla superficie esterna del casco, usare uno straccio morbido e acqua saponata tiepida (<20 °C). Per asciugare la visiera usare un panno che non lasci pelucchi, esercitando una leggera pressione.

VISIERA ANTIAPPANNAMENTO

Pulire la visiera antiappannamento esclusivamente con un panno morbido, se necessario inumidito (si consiglia il panno in microfibra). Non usare mai sostanze detersivi.

PARASOLE

Pulire il parasole esclusivamente con un panno morbido, se necessario inumidito (si consiglia il panno in microfibra). Non usare mai sostanze detersivi.



Attenzione:

Per la pulizia utilizzare solo acqua tiepida (<20 °C). Non pulire mai la visiera e il parasole con benzina, soluzioni, detersivi per vetri o altri detersivi a base di alcool.



Attenzione:

La visiera non deve essere immersa in acqua, neppure in caso di estrema sporcizia della parte esterna, poiché la robustezza della superficie, e dunque la resistenza dello strato antinebbia/antigraffio, può risultarne decisamente compromessa.



Attenzione:

Quando non viene indossata, soprattutto per lunghi periodi, la visiera non deve restare completamente chiusa, poiché l'umidità che si produce al suo interno non avrebbe in alcun modo possibilità di uscire e sarebbe in gran parte assorbita dallo strato antinebbia/antigraffio. Ciò può ridurre la durata della superficie stessa. Posizionare preferibilmente la visiera sul terzo livello sopra la posizione da città.



Attenzione:

Non applicare etichette, nastri o adesivi sulla visiera e sul parasole.

G. MANUTENZIONE E CURA

✓ **Consiglio:**

In presenza di sporco resistente sul lato esterno della visiera (per es. residui di insetti essiccati), ricoprire la visiera (in posizione chiusa) con un panno bagnato per ca. 30 min – 1h, così da ammorbidire le tracce di sporco.

✎ **Attenzione:**

Riponendo la visiera, evitare assolutamente luoghi a temperature superiori ai 40 °C e livelli di umidità molto elevati, poiché potrebbero comportare danni alla visiera.

4. IMBOTTITURA

L'imbottitura del casco E1 è completamente scaccabile. Le imbottiture della testa e delle guance possono essere lavate a mano, utilizzando acqua tiepida e sapone neutro (per es. una soluzione molto allungata di detersivo per bucato delicato) a una temperatura max. di 30 °C. Far asciugare l'imbottitura a temperatura ambiente e in buone condizioni di ventilazione.

✓ **Consiglio:**

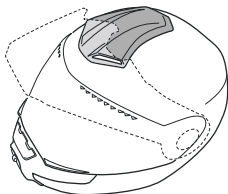
All'occorrenza, (p. es. durante le pause dei viaggi) è possibile appendere l'imbottitura della testa allo specchietto per facilitarne l'asciugatura.

5. VENTILAZIONE

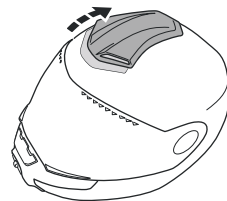
PRESA DI VENTILAZIONE

All'occorrenza, è possibile smontare la presa di ventilazione della testa e pulire il meccanismo di aerazione.

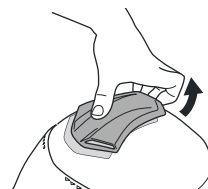
1. Prima della pulizia del meccanismo di ventilazione è necessario smontare il frontino.



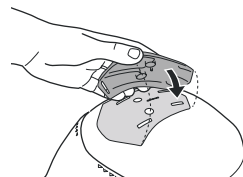
2. Tirare indietro completamente la presa di ventilazione.



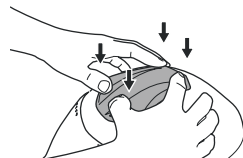
3. Afferare l'orlo inferiore della presa di ventilazione e liberarla facendo leva verso l'alto.



4. Pulire la presa e il meccanismo di ventilazione.



5. Posizionare il perno esattamente sul connettore della presa di ventilazione e inserire quest'ultima fino a sentire un chiaro "clic" di scatto. Fare attenzione che siano scattati tutti i quattro i punti di raccordo.



IT

G. MANUTENZIONE E CURA

6. FILTRO DELLA POLVERE

1. Estrarre il filtro della polvere situato dietro il sistema di ventilazione della mentoniera.
2. Risciacquare il filtro della polvere con acqua fredda utilizzando acqua saponata. Far asciugare il filtro della polvere a temperatura ambiente.
3. Attendere che sia asciutto, quindi inserirlo nuovamente.

7. SISTEMA DI CHIUSURA

Le parti metalliche del sistema di chiusura non richiedono manutenzione.

8. CONSERVAZIONE

Conservare il casco in un luogo asciutto, stabile e ben aerato, dentro il sacchetto fornito in dotazione lasciando la visiera aperta evitando così di comprimere la guarnizione. Riporre il casco in modo da escludere sempre ogni pericolo di caduta. I danni provocati in queste circostanze non rientrano nei termini della garanzia.



Attenzione:

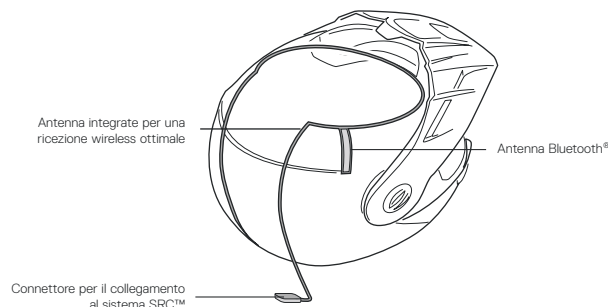
Tenere il casco fuori dalla portata di bambini e animali.

H. ACCESSORI E PEZZI DI RICAMBIO

1. SISTEMI DI COMUNICAZIONE

Questo casco E1 ha una predisposizione di serie per lo SRC-System™ di SCHUBERTH. Per garantire una ricezione wireless ottimale, il casco E1 è già dotato di due antenne integrate, che migliorano la ricezione, e di connettività Bluetooth®.

Per ogni informazione sul sistema SRC™, rivolgersi al proprio rivenditore o visitare il sito schuberth **WWW.SCHUBERTH.COM**



Avvertenza:

l'inserimento nel casco di un sistema di comunicazione (per sistema di intende anche un semplice headset), rappresenta sempre e comunque una modifica del casco stesso. I diversi sistemi di comunicazione e gli headset dovranno dunque essere testati e omologati per ogni modello di casco, secondo la relativa normativa europea ECE-R 22.05; in caso contrario, con il montaggio il casco perderà l'omologazione e la conformità assicurativa. La certificazione della conformità del casco alla normativa ECE-R 22.05, in relazione a uno speciale sistema di

H. ACCESSORI E PEZZI DI RICAMBIO

comunicazione, è valida solo se autenticata da un Ente di omologazione ufficiale di un Paese EU. Qualsiasi altro tipo di informazione rilasciato da questi o da altri Enti, tra l'altro in riferimento a una generica conformità dei sistemi di comunicazione per l'uso di caschi motociclistici, non hanno alcuna rilevanza e l'omologazione del casco decade.

2. ACCESSORI E PEZZI DI RICAMBIO

Una panoramica su tutti gli accessori e i pezzi di ricambio disponibili è reperibile online all'indirizzo **WWW.SCHUBERTH.COM**, nella sezione "Accessori" del tuo modello di casco.

Per ogni casco SCHUBERTH consigliamo di utilizzare esclusivamente accessori e pezzi di ricambio originali SCHUBERTH, che si adattano perfettamente a ogni modello.

Avvertenza:

Per motivi di sicurezza, la sostituzione di tutte le altre parti del casco può essere eseguita solo dal tuo rivenditore.

3. RICHIESTA DI PEZZI ORIGINALI SCHUBERTH

Gli accessori e i pezzi di ricambio originali SCHUBERTH sono acquistabili presso i rivenditori specializzati. Per trovare il rivenditore specializzato SCHUBERTH più vicino, La invitiamo a visitare il sito internet **WWW.SCHUBERTH.COM**

I. SERVIZIO ASSISTENZA SCHUBERTH

1. SERVIZIO RIPARAZIONI

Acquistando uno SCHUBERTH E1 sei entrato in possesso di un prodotto di qualità, frutto di tecnologie di progettazione e produzione assolutamente all'avanguardia. Qualora si renda necessaria una riparazione, rivolgiti pure al tuo rivenditore di fiducia.



Attenzione:

Se l'ordine di riparazione non è accompagnato da una chiara identificazione del danno, noi o il rivenditore siamo autorizzati a eseguire un controllo e/o a mettere l'ordine in lista d'attesa, fino ad avvenuto contatto con il cliente. Se, in caso di chiara indicazione del danno, in fase di riparazione venissero accertati altri danni, noi o il rivenditore siamo autorizzati, ma non tenuti, a ripristinare anche questi ultimi senza esplicito ordine da parte del cliente, qualora tale misura si rendesse necessaria per conservare la funzionalità del casco e i costi derivanti fossero minimi rispetto a quelli dell'ordine di riparazione. In caso contrario, sarà necessaria la conferma del cliente.

2. GARANZIA

Il Suo rivenditore offre una garanzia sugli apparecchi acquistati. Il periodo di validità della garanzia in Germania è di 2 anni. In caso di problemi con un prodotto, rivolgersi al proprio rivenditore ovvero al suo indirizzo di assistenza. In caso di reso, La preghiamo di allegare una descrizione il più possibile precisa del difetto e una copia della ricevuta di acquisto.

J. COME CONTATTARCI

SEDE DELL'AZIENDA

Centralino

+49 (0)391 8106-0

Indirizzo

SCHUBERTH GmbH
Stegelitzer Straße 12
39126 Magdeburg
Germania

Internet

WWW.SCHUBERTH.COM

IT

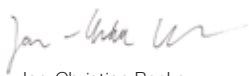
E1

GEFELICITEERD!

Met de SCHUBERTH E1 hebt u een uitstekende keuze gemaakt. De E1 combineert de functionaliteit van een klaphelm met de 'look-and-feel' van een moderne adventurehelm. De E1 wordt gefabriceerd met de meest geavanceerde productiemethodes en wordt ontworpen voor uitstekende aerodynamische eigenschappen en een optimaal ventilatiesysteem onder alle mogelijke omstandigheden, op de weg en daarbuiten.

De eerste SCHUBERTH adventurehelm combineert de in de praktijk bewezen SCHUBERTH-eigenschappen met betrekking tot veiligheid en comfort in een kwaliteitsproduct dat is ontworpen voor de hoogste eisen in zowel het wegverkeer als offroad.

Laat u inspireren!



Jan-Christian Becker
CEO SCHUBERTH GmbH



Thomas Schulz
Product Management SCHUBERTH GmbH

A. DE GEBRUIKSAANWIJZING CORRECT GEBRUIKEN

Lees deze gebruiksaanwijzing aandachtig door zodat uw helm u bij het motorrijden goed kan beschermen. Wij bevelen u aan om deze gebruiksaanwijzing in de aangegeven volgorde door te nemen zodat u geen enkel veiligheidsrelevant aspect buiten acht laat.

Let in het bijzonder op:

-  **Waarschuwing:** Veiligheidsinstructie
-  **Opgelet:** Informatie
-  **Tip:** Praktische tips
-  **:** Bekijk de afbeelding goed

Waarschuwing:

Deze helm is niet geschikt voor gebruik in de VS en Canada. Deze helm is geproduceerd, gecontroleerd en goedgekeurd aan de hand van de Europese ECE-norm en voldoet bijgevolg niet aan de Amerikaanse en Canadese voorschriften en eisen. De helm mag uitsluitend gebruikt worden in landen waarin de Europese ECE-norm van kracht is. Bij gebruik in andere landen heeft u geen recht op indiening van schadeclaims bij Amerikaanse of Canadese evenals rechten van landen waar de ECE-norm niet van kracht is.

Caution:

This helmet is not intended for use in the USA and Canada. The helmet has been inspected and approved to the European ECE Standard and therefore does not conform to US and Canadian regulations and requirements. It is only legal to use the helmet in countries in which the European ECE Standard is valid. If you use the helmet in other countries, you will not in the event of injury be entitled to make a claim for compensation before the US or Canadian courts or the courts of other countries not bound by the ECE Standard.

Avertissement:

Ce casque n'est pas conçu pour être utilisé aux Etats-Unis ni au Canada. Il a été fabriqué, contrôlé et homologué selon la norme européenne ECE. Par conséquent, il n'est pas conforme aux prescriptions et exigences des Etats-Unis d'Amérique et du Canada. Il ne peut être utilisé que dans les pays où la norme européenne ECE est applicable. En cas d'utilisation du casque dans d'autres pays, aucun droit de dommages-intérêts ne peut être revendiqué devant les tribunaux des Etats-Unis d'Amérique ou du Canada ou de pays tiers non assujettis à la norme ECE.

Opgelet:

Wijzigingen m.b.t. technische vooruitgang voorbehouden, ook zonder uitdrukkelijke aankondiging.

B. INHOUD

A.	De gebruiksaanwijzing correct gebruiken	211
B.	Inhoud	212
C.	De helm	214
1.	Norm	214
2.	ECE-goedkeuring	214
3.	Anatomie van de helm	215
4.	Buitenschaal	215
5.	Binnenschaal	215
6.	Aërodynamica	216
7.	Aëroakoestiek	216
8.	Winddeflector	218
9.	Kingedeelte	218
10.	Kinriem met micro-lock-ratelsluiting	220
11.	Scherf	222
12.	Vizier met anti-fog lens	225
13.	Zonnevizier	231
14.	Interne bekleding	234
15.	Ventilatiesystemen	241
16.	Bijkomende veiligheidsuitrusting	244
D.	Op- en afzetten	245
1.	De helm opzetten	245
2.	De helm afzetten	246
E.	Voor elke rit	247
1.	De helm controleren	247
2.	De kinriem controleren	247
3.	Scherf, vizier en zonnevizier controleren	248

F.	Voor uw veiligheid	249
1.	Veiligheidsaanwijzingen helm	249
2.	Veiligheidsaanwijzingen vizier / zonnevizier	251
3.	Veiligheidsaanwijzingen modificatie / accessoires	251
G.	Onderhoud en verzorging	252
1.	Buitenschaal en scherm	252
2.	Kingedeelte	252
3.	Vizieren en zonnevizier	252
4.	Interne bekleding	254
5.	Ventilatie	254
6.	Stoffilter	256
7.	Sluitsysteem	256
8.	Opbergen	256
H.	Accessoires en reserveonderdelen	257
1.	Communicatiesystemen	257
2.	Accessoires en reserveonderdelen	258
3.	Aankoop van originele SCHUBERTH-onderdelen	258
I.	SCHUBERTH-service	259
1.	Reparatieservice	259
2.	Garantie	259
J.	Hoe u ons kunt bereiken	260

C. DE HELM

1. NORM

De E1 voldoet aan de norm ECE-R 22.05. Deze keuringsnorm garandeert dat bepaalde veiligheidsstandaarden met betrekking tot schokdemping, vizier, bevestigingssysteem en gezichtsveld in acht genomen zijn.

Deze goedkeuring geldt in landen van de Europese Unie en in alle andere landen die de ECE-norm erkennen, en verschaft bij schadegevallen de belangrijke verzekeringsconformiteit. Houd er rekening mee dat deze E1 met ECE-goedkeuring niet goedgekeurd is voor de VS, Canada of mogelijk andere niet-EU-landen. Hij mag uitsluitend gebruikt worden in landen waarin de Europese ECE-norm van kracht is.

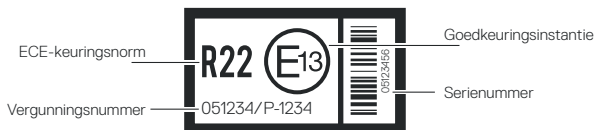


Opgelet:

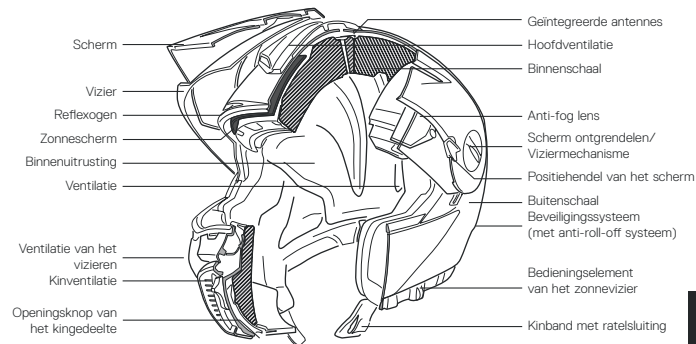
In de VS, Canada of mogelijk andere niet-EU-landen mogen uitsluitend SCHUBERTH-helmen gebruikt worden die over de vereiste goedkeuring en technische afstemming beschikken. Meer informatie over deze helmen en hun verkrijgbaarheid vindt u online op:

WWW.SCHUBERTH.COM

2. ECE-GOEDKEURING



3. ANATOMIE VAN DE HELM



4. BUITENSCHAAL

De buitschaal van de E1 combineert een aerodynamisch optimale vorm met consequente bescherming. De schaal bestaat uit een door SCHUBERTH ontwikkelde, met glasvezel versterkte, speciale duroplastische matrix, die de helm de vereiste sterkte verleent voor uw bescherming.



Waarschuwing:

De veiligheidshelm is geschikt voor de absorptie van slechts één slag of stoot. Na een val, ongeluk of andere krachtinwerking moet de helm vervangen worden.

5. BINNENSCHAAL

De binnenschaal van de helm is opgebouwd uit meerdere delen om optimale schokdempingseigenschappen tot stand te brengen. Door een complexe opdeling van het hoofdgedeelte in meerdere zones wordt een betere kracht-opname en -verdeling bereikt waardoor u een maximale veiligheid wordt geboden. De grote zijstukken zorgen voor een optimale en comfortabele pasvorm van de helm.

C. DE HELM

6. AËRODYNAMICA

Alle motor- en racehelmen van SCHUBERTH worden in de eigen windtunnel van SCHUBERTH ontwikkeld en geoptimaliseerd onder wetenschappelijk exact gedefinieerde voorwaarden. De E1 is speciaal ontworpen met het oog op de zithouding van de toerrijder en ligt rustig in de luchtstroom. Ook bij hogere snelheden ontwikkelt de E1 vrijwel geen opwaartse druk. Andere eigenschappen van de E1 zijn de geoptimaliseerde luchtweerstand en richtingsstabiliteit. Bij motoren zonder schermen worden het zogenaamde buffeting* merkbaar verminderd.

* Schudden van de omstroomde helm in de luchtstroom.



Opgelet:

Let erop dat de sterke luchtwervelingen, die bij motoren met beplating kunnen ontstaan, de aerodynamische eigenschappen van een helm aanzienlijk kunnen veranderen.

7. AËROAKOESTIEK

Verskillende maatregelen die in de SCHUBERTH-windtunnel zijn ontwikkeld, zorgen voor een aero-akoestisch aangenaam stille helm die tijdens het rijden geoptimaliseerde akoestische feed-back geeft. Hierdoor kunt u beter geconcentreerd rijden, vooral bij hogere snelheden.



Opgelet:

Aero-akoestische waarden kunnen afhankelijk van het motortype, de bekleding, de zithouding en lichaamslengte variëren.



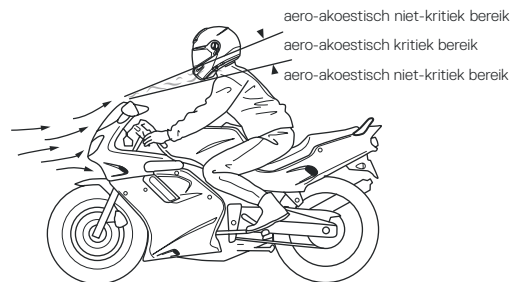
Waarschuwing:

Doordat de helm aero-akoestisch geoptimaliseerd is (en bijgevolg het windlawai dat de helm binnenkomt lager is), kan de daadwerkelijke snelheid lichtjes onderschat worden. Vertrouw niet op uw gehoor wanneer u de snelheid probeert in te schatten, maar controleer deze op de snelheidsmeter.



Opgelet:

Bij motoren met beplating ontstaan aan de rand van de platen sterke luchtwervelingen. Deze kunnen de aero-akoestische eigenschappen van de helm aanzienlijk beperken. De beplating van de motor moet zo aangepast zijn dat de luchtwerveling niet direct naar de onderkant van de helm stroomt.



Turbulatoren

De gepatenteerde turbulatoren aan de bovenkant van het vizier optimaliseren bovendien de aero-akoestische eigenschappen tijdens het rijden met geopend vizier en voorkomen storende geluiden in de vorm van fluittonen die kunnen ontstaan aan gladde en rechte kanten.

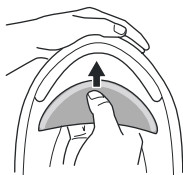


C. DE HELM

8. WINDDEFLECTOR

De winddeflector is zo kort mogelijk gehouden, om ook bij offroad-gebruik voor voldoende frisse lucht in de helm te zorgen. Wanneer de extra winddeflector wordt gemonteerd, voorkomt deze dat de rijwind ongewenst de helm binnenstroomt. Daarnaast kunnen rijgeluiden in de helm nog verder worden gereduceerd.

De extra winddeflector wordt met klittenbandstrips aan de binnenzijde aan de akoestische kraag bevestigd en kan indien gewenst worden verwijderd om extra toevoer van frisse lucht, ook bij warm weer, mogelijk te maken.



Tip:

om de helm zo stil mogelijk te houden, is de pasvorm onder aan de helm uiterst belangrijk. Bij kleinere kragen is het gebruik van een halsdoek aanbevolen.

9. KINGEDEELTE

De E1 is uitgerust met een opklapbaar kingedeelte, dat met behulp van het centraal geplaatste bedieningselement gemakkelijk geopend en gesloten kan worden. De hiervoor nodige bewegingen zijn ergonomisch geoptimaliseerd.

VERGRENDINGSSYSTEEM

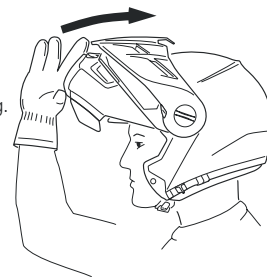
Het kingedeelte is aan de linker- en de rechterkant uitgerust met een speciaal ontwikkeld vergrendelingssysteem, dat vergelijkbaar is met de deursloten uit de autobouwwereld. Om het kingedeelte te openen, is ondanks het gebruik van 2 sloten slechts 1 toets nodig. Het slot aan de tegenoverliggende zijde wordt d.m.v. een bowdenkabel simultaan gestuurd. Het mechanisch geoptimaliseerde systeem reduceert de bedieningskracht voor de beide sloten tot een aangename 16 N, hoewel de veiligheidsrelevante totale sluitkracht een veelvoud hiervan bedraagt.

SYSTEEMBEDIENING

Het kingedeelte kan altijd onafhankelijk van de positie van het vizier of de zonneklep worden geopend resp. gesloten. De harde en veilige eindvergrendeling zorgt ervoor dat het omhoog geklapte kingedeelte vast op zijn plaats wordt gehouden.

KINGEDEELTE OPENEN

1. Om kingedeelte te openen, schuift u de rode toets in het midden van het kingedeelte met de duim zo ver mogelijk omhoog in de richting van de pijl.
2. Het kabelmechanisme geeft beide sloten vrij en u kunt het kingedeelte omhoog zwenken in de vergrendeling.



Opgelet:

Het mechanisme van het kingedeelte van de E1 is uitgerust met een veiligheidsfunctie, die verhindert dat het kingedeelte bij een eventuele val wordt geopend. Daarom moet u bij het openen ook met één hand onder het kingedeelte grijpen.



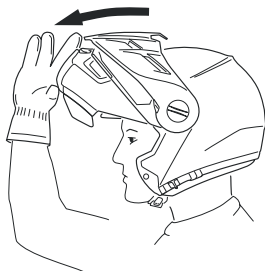
Opgelet:

De stand van het scherm is afgestemd op het openen van het kingedeelte, zodat een optimale beweging van het kingedeelte wordt gegarandeerd.

C. DE HELM

KINGEDEELTE SLUITEN

Om het kingedeelte te sluiten, zwenkt u het met één hand omlaag tot de beide sloten duidelijk hoorbaar vastklikken.



Opgelet:

Het scherm wordt bij het sluiten van het kinstuk teruggevoerd naar de uitgangspositie.



Opgelet:

Controleer na elke sluiting of de sloten van het kingedeelte correct vergrendeld zijn. Druk hiervoor tegen het kingedeelte.



Tip:

Bij het gebruik van de bijkomende verstelbare winddeflector grijpt u bij het sluiten van het kingedeelte met 'met een vinger van de andere hand onder het kussen om het kingedeelte over de kin te bewegen.

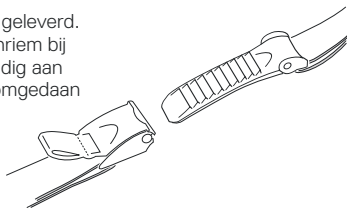


Waarschuwing:

Rijd nooit met opengeklapt kingedeelte!

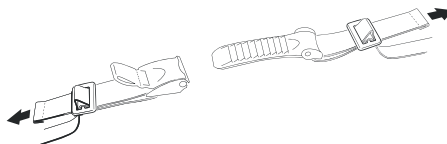
10. KINRIEM MET MICRO-LOCK-RATELSLUITING

De E1 wordt met een ratelsluiting geleverd. Dankzij dit sluitsysteem kan de kinriem bij het opzetten van de helm eenvoudig aan uw hoofd worden aangepast en omgedaan worden.



DE KINRIEM AFSTELLEN

De lengte van de kinriem wordt aangepast door de kinriemband verder of minder ver door de metalen gespen te trekken. Stel de lengte van de kinriem zo af dat de kinriem strak, maar nog comfortabel tegen de kin ligt en maak het uiteinde van de kinriem met de gesp vast aan het comfort-kinriemkussen.



Waarschuwing:

Let er tijdens het afstellen op dat de helm niet naar voren van het hoofd kan worden getrokken, wanneer de kinriem gesloten is.



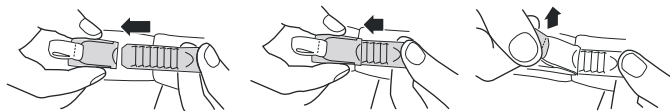
Waarschuwing:

Controleer regelmatig de afstelling van de kinriemlengte.

Openen en sluiten

Het slot van de kinriem wordt gesloten door de rateltong trapsgewijs in het slot te schuiven. Indien de kinriem te los tegen de kin zit, schuift u de rateltong een trap verder in het slot.

Let er tijdens de instelling op dat de kinriem niet storend, maar wel strak tegen de kin zit. Open de kinriem door de rode band van het ratelslot omhoog te trekken en het slot zo los te maken. Trek vervolgens de rateltong uit het slot.



C. DE HELM

⚠ Waarschuwing:

Rijd nooit zonder dat de kinriem correct gesloten en passend ingesteld is en nadat u gecontroleerd hebt of deze goed zit. Wanneer de helm verkeerd is ingesteld of de kinriem niet correct is gesloten, kan de helm van het hoofd gerukt worden tijdens een ongeval.

⚠ Waarschuwing:

Een gesloten comfort-kinriemkussen biedt geen bescherming. De kinriem moet steeds compleet gesloten zijn.

⚠ Waarschuwing:

Open de kinriem nooit tijdens het rijden.

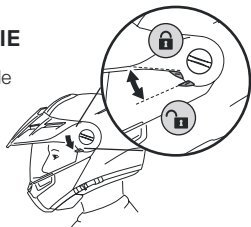
11. SCHERM

Het in de eigen SCHUBERTH-windtunnel geconstrueerde scherm beschermt zowel tegen zonlicht als steenslag.

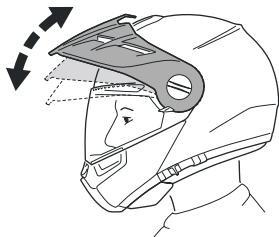
INSTELLEN VAN DE SCHERMPOSITIE

Het scherm kan naar behoefte in 3 verschillende posities worden vergrendeld.

1. Beweeg de positiehendel aan beide zijden omlaag.



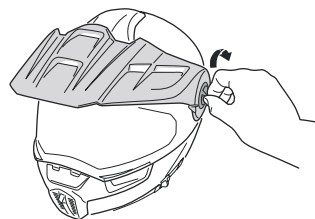
2. Plaats het scherm in de gewenste positie.



3. Breng de positiehendel terug in de uitgangspositie.

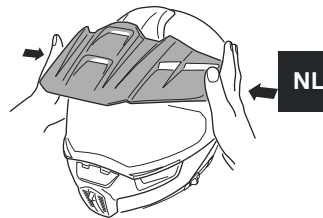
DEMONTAGE

Door de bajonetsluitingen aan beide zijden te draaien wordt het scherm ontgrendeld. Vervolgens kunt u het scherm uit het mechanisme losmaken.



MONTAGE

Druk de vergrendelclips van het scherm met beide handen in de daarvoor bedoelde uitsparingen van het mechanisme en sluit de bajonetsluitingen.



Opgelet:

Controleer voor het volgende gebruik of het scherm goed vastzit.



Opgelet:

U kunt ook rijden met de helm zonder scherm.

De meegeleverde afsluitpennen kunnen nadat het scherm verwijderd werd in het nu zichtbare schermmechanisme worden geplaatst.

Bovendien is het mogelijk om de helm zonder vizier, maar met scherm te gebruiken. Bij deze combinatie adviseert SCHUBERTH om een beschermende bril te dragen.

C. DE HELM

12. VIZIER MET ANTI-FOG LENS

Het vizier is dubbel uitgevoerd en beslaat niet. Doordat de binnenste anti-fog lens met excentrische schroeven is bevestigd, worden de beide vizierdelen op elkaar gespannen en daardoor afgedicht. Er ontstaat een isolerend luchtkussen tussen het hoofd- of buitenvizier en de binnenruit van het vizier, waardoor de binnenruit niet beslaat.

COATING

De hoofdruit is aan beide zijden gecoat met HighClear® anti-scratch.



Opgelet:

Om schade aan de krasgevoelige anti-fog lens te voorkomen, steekt u het best geen handschoenen of andere voorwerpen in de helm.



Opgelet:

De anti-fog lens is uitgerust met een beschermfolie. Verwijder deze folie voor u de helm voor het eerst gebruikt.



Opgelet:

De anti-fog lens mag alleen gebruikt worden in combinatie met speciaal hiervoor uitgevoerde SCHUBERTH-vizierritten en mag niet op andere vizieren aangebracht worden.

VIZIER OPENEN

Het vizier wordt geopend door met de duim onder een aan de linker- of de rechterkant van het vizier aangebrachte fingertab vast te nemen en het vizier omhoog te drukken in de gewenste positie.



Vizierstanden (met standsstand)

Het vizier kan in zeven verschillende standen vergrendeld worden. De tweede stand (standsstand) is iets stroever zodat het vizier in deze positie iets meer weerstand biedt. Dat maakt het vergrendelen van het vizier een stuk gemakkelijker, vooral tijdens het rijden.

Open hiertoe het vizier

- hierbij wordt de standsstand gewoonlijk overgeslagen
- door het vizier naar beneden te bewegen, kan deze eenvoudig ingesteld worden. Het vizier kan te allen tijde bediend worden, ongeacht de stand van het zonnevizier.

NL

VIZIER SLUITEN

Het vizier wordt gesloten door de vingertabs links en rechts aan het vizier met één handbeweging omlaag te drukken tot het hoorbaar vastklikt.



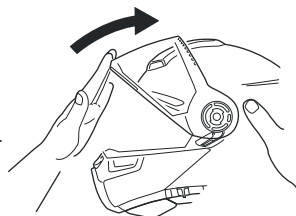
C. DE HELM

VIZIER VERVANGEN

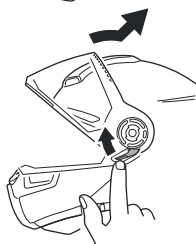
Dankzij het comfortabele EasyChange-viziermechanisme kan het vizier snel en zonder hulpmiddelen vervangen worden. Daarvoor is een demontage van het scherm noodzakelijk. Om het vizier te vervangen, plaatst u de helm op een vlakke ondergrond of neemt u hem op uw schoot.

Vizier verwijderen

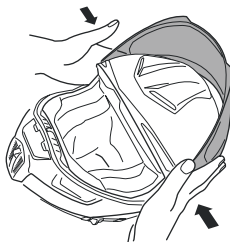
1. Zet het vizier in de bovenste stand.



2. Duw het veerelement onder het viziermechanisme in de richting van de vizieropening. Duw vervolgens op het veerelement aan de andere kant.



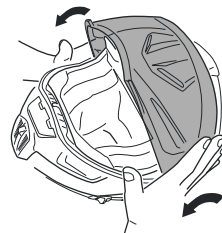
3. Beweeg het vizier zo ver naar boven tot deze uit het viziermechanisme loskomt.



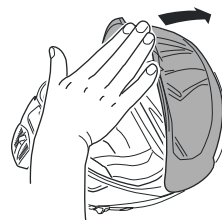
Vizier monteren

1. Plaats de tappen van het vizier in de daartoe voorziene uitsparing in het viziermechanisme.

2. Door een zachte druk uit te oefenen op de helm en tegelijkertijd een sluitbeweging te maken, klikt het vizier hoorbaar vast.



3. Controleer de werking van het viziermechanisme door het vizier een maal tot tegen de aanslag te openen.

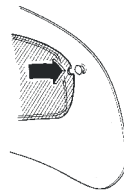


NL

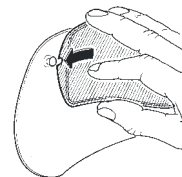
ANTI-FOG LENS

Montage

1. Leg de anti-fog lens zo in het hoofdvizier dat deze aan een zijde op de verbindingbout ligt.

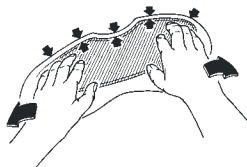


2. Grijp nu aan de tegenoverliggende kant de anti-fog lens aan de boven- en onderkant vast en druk het uiteinde van het binnenvizier met de wijsvinger in een lichte S-vorm. Nu kunt u de uitsparing gemakkelijk over de verbindingbout brengen en de anti-fog lens loslaten.



C. DE HELM

3. De anti-fog lens moet nu in het buitenvizier liggen. De onderkant van de anti-fog lens moet evenwijdig met de onderkant van het hoofdvizier lopen. Om de positie van de anti-fog lens te wijzigen, buigt u het vizier met de handpalmen voorzichtig uiteen tot u de anti-fog lens kunt verschuiven.
4. Controleer of de anti-fog lens rondom gelijkmatig op het vizier ligt. Alleen dan zal uw vizier niet beslaan.
5. Verwijder indien nodig de beschermfolie van de anti-fog lens. Mocht het vizier on dicht zijn en daardoor beslaan, dan is de anti-fog lens niet juist aan-gebracht of is de druk op de pakking te laag. De druk op de pakking kan geregeld worden door aan beide excentrische verbindingbouten te draaien.

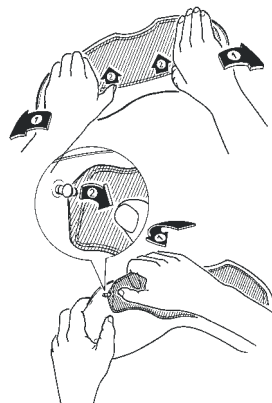


Mocht het vizier on dicht zijn en daardoor beslaan, dan is de anti-fog lens niet juist aangebracht of is de druk op de pakking te laag. De druk op de pakking kan geregeld worden door aan beide excentrische verbindingbouten te draaien. Daarvoor verwijdert u de anti-fog lens. Verwijder daarvoor de Anti-Fog-lens, draai de bevestigingsschroeven van binnenuit met behulp van een rubber sleutel tot 180° en plaats deze terug. Monteer daarna de anti-fog lens en controleer de pakking.

Demonteren

1. Leg het vizier op een zachte, schone doek om de anti-fog lens te demonteren. De bovenkant van het vizier moet naar u gericht zijn.

2. Om de voorspanning van de anti-fog lens een beetje te verminderen, kunt u het vizier met de handpalmen voorzichtig uiteenbuigen tot de anti-fog lens bij gelijktijdige druk met de duimen loskomt en ca. 2–3 mm naar voren beweegt.
3. Grijp nu met de wijs- en middenvinger achter de anti-fog lens en til deze van het buitenvizier. In deze stand kunt u de anti-fog lens nu eenvoudig uit de verbindingbouten trekken.
4. Daarna kunt u de anti-fog lens uit het vizier verwijderen.



Opgelet:

Om krassen op het vizier te voorkomen, mag de anti-fog lens alleen bij een schoon en droog vizier gedemonteerd of gemonteerd worden.

Let er bij de montage van de anti-fog lens op dat er geen stof of vocht tussen beide vizieruiten kan komen.

Als onderlaag voor de demontage of montage gebruikt u het beste een zachte en schone doek.

Opgelet:

Vanwege de hoge luchtdrukken die optreden bij het rijden met open vizier, adviseren wij in principe het vizier tijdens het rijden te sluiten, waardoor tevens het binnendringen van vuil en vocht wordt voorkomen.

Opgelet:

Druk de bevestigingsbouten niet met de vingers uit het vizier omdat de bouten daarbij kunnen breken.

C. DE HELM

⚠ Waarschuwing:

Bij het gebruik van een dubbel vizier moet u er rekening mee houden dat er meer lichtspiegelingen optreden in het vizier (vooral bij ritten in het donker). In de regel worden deze lichtreflexen door de beslagvrijheid van dit viziertype als niet-kritiek beschouwd. Mocht u echter toch, bijv. als gevolg van een grotere persoonlijke gevoeligheid, moeilijkheden hebben met de lichtreflecties, dan kunt u het dubbele vizier niet meer gebruiken.

⚠ Waarschuwing:

Mocht er vocht aanwezig zijn of binnendringen in de luchtdichte ruimte tussen beide vizierhelften, dan moet de anti-fog lens onmiddellijk worden verwijderd om te voorkomen dat het zicht belemmerd wordt. Breng het binnenvizier pas weer aan als beide vizierhelften volledig gedroogd zijn (aanbevolen: luchtdroging). Mocht er daarna opnieuw vocht binnendringen, mag het anti-fog lens niet meer gebruikt worden. Het moet dan vervangen worden.

⚠ Waarschuwing:

Benzine-, oplosmiddel- en brandstofdampen kunnen barsten veroorzaken in het vizier. Het vizier mag niet blootgesteld worden aan zulke dampen! Plaats uw helm daarom nooit op de tank van uw motor.

12. ZONNEVIZIER

ZONNEVIZIER

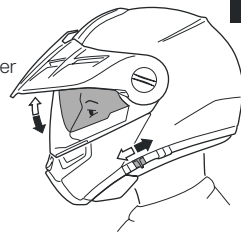
Het zonnevizier heeft een grijze tint en is 3D-gevormd. Vanwege de vizierdikte van 1,5 mm kan het zonnevizier ook bij het rijden met omhoog geklapt vizier nog bescherming bieden tegen lichte steenslag of insecten. Daarnaast biedt het zonnevizier op basis van de UV-absorberende eigenschappen van het gebruikte speciale polycarbonaat een effectieve bescherming tegen schadelijke UV-straling*.

* Getest volgens de Australische norm voor zonnebrillen AS/NZS 1067:2003 Lens Category 3.

Bediening

Het zonnevizier wordt bediend via de schuif aan de linkerkant van het kingedeelte, die ook met handschoenen gemakkelijk te bedienen is. Door de schuif naar achteren te duwen, wordt het zonnevizier uitgeklappt. Door de schuif naar voren te duwen, verdwijnt het zonnevizier in de binnenschaal van de helm en klikt deze vast in de eindstand.

Het zonnevizier kan onafhankelijk van de stand van het vizier bediend worden.



NL

C. DE HELM



Opgelet:

Het zonnevizier mag alleen met de schuif worden bediend.



Waarschuwing:

Rijd nooit met uitgeklapt zonnevizier in het donker of bij slecht zicht. Voor u een tunnel in rijdt, moet u het zonnevizier omhoog klappen.



Waarschuwing:

Rijden zonder of met geopend vizier kan verwondingen aan de ogen en het gezicht door stenen, stof, insecten en andere rondvliegende delen tot gevolg hebben. Een uitgeklapt zonnevizier biedt weliswaar bescherming tegen lichte steenslag of insecten maar kan niet alle gevaren vermijden.

ZONNEVIZIER VERVANGEN

Het zonnevizier kan zonder hulpmiddelen worden vervangen.



Tip:

Raak het zonnevizier bij de montage en demontage aan met een schone en zachte doek (aanbevolen: microvezeldoek) om vingersporen en krassen te vermijden.



Tip:

Om het zonnevizier te vervangen, is het zinvol om de helm op een vlakke ondergrond te zetten of hem op uw schoot te nemen.



Opgelet:

Voorkom bij de demontage en montage contact tussen het zonnevizier en de buitenschale van de helm.

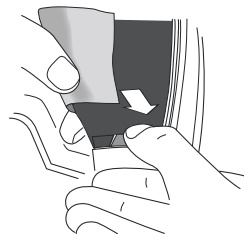
Zonnevizier demonteren

1. Kingedeelte openen en vergrendelen.
2. Zonnevizier omlaag zwenken.
3. Middelste verbinding met bevestigingspen lichtjes naar buiten buigen tot het zonnevizier loskomt uit de houder.
4. Herhaal deze stap voor de andere kant.



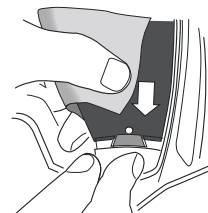
Tip:

De opneempunten moeten op de onderste positie blijven tot het vizier weer wordt gemonteerd.



Zonnevizier monteren

1. Zonnevizier tussen de klikverbindingen steken en vastklikken op de bevestigingsbout, vervolgens deze stap voor de andere kant herhalen.
2. Het zonnevizier tussen de buiten – en binnenschale van de helm plaatsen en met de schuif laten zakken.
3. Controleer veiligheidshalve of het bedieningsmechanisme van het zonnevizier goed werkt.



C. DE HELM

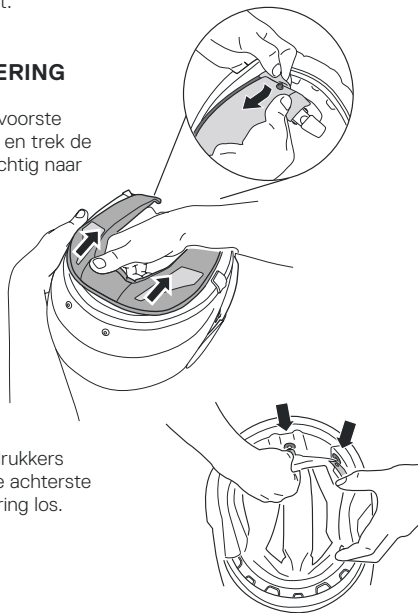
14. INTERNE BEKLEDING

De vervangbare en wasbare interne bekleding van de E1 verzekert naast een uitstekende pasvorm eveneens een betere ver- en ontluchting van de helm. De comfort-wangkussens zorgen voor een zachte bekleding aan de wangen en het hoofdkussen voor een goede pasvorm om het hoofd. Het hoofdpad verzekert een goed hoofdcontact zonder de ventilatiekanalen te verstopen.

Het interieur – met name de delen die met het hoofd in contact komen – is van huidvriendelijk materiaal gemaakt. Hiervoor worden een zachte, ademende en warmte- en vochtregulerende COOLMAX®-stof, een speciale, antibacteriële en geurvoorkomende Polygene® stof en een zweetabsorberende Interpower®-stof gebruikt.

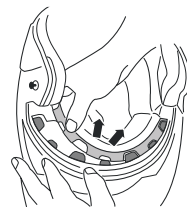
LOSMAKEN BINNENVOERING

1. Maak de drukkers aan de voorste tussen van de nekrand los en trek de nekrand los door deze krachtig naar binnen te trekken.



2. Maak de achterste twee drukkers van de wangstukken en de achterste drukker van de binnenvoering los.

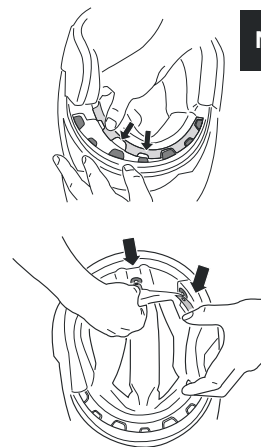
3. Trek de kunststofband los en neem de binnenvoering eruit.



VASTMAKEN BINNENVOERING

Met de aan de voorkant ingenaaide kunststofband en de lussen bij de nek kunt u de binnenvoering losmaken.

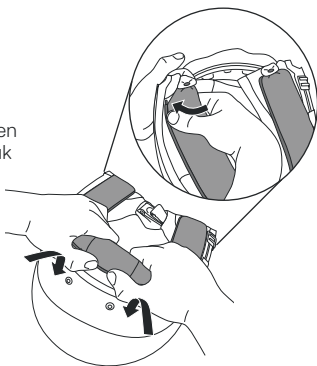
1. Schuif de kunststofband stukje voor stukje onder de uitsparingen van de aan de binnenschale bevestigde kunststofband.
2. Steek de kunststoflussen met ronde perforatie over de aan het achterste deel van de wangstukken ingenaaide pennen en maak deze vast met behulp van de rood gemarkeerde houders.



NL

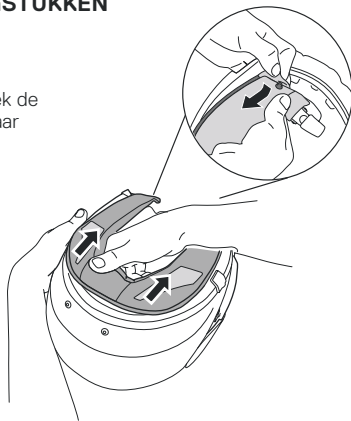
C. DE HELM

3. Zet de nekrand er weer in door de geleidingspennen eerst aan beide zijden in de voorste houders aan de onderkant van de helm in te steken en vervolgens de nekrand stuk voor stuk in de geleidingspleet te stoppen.

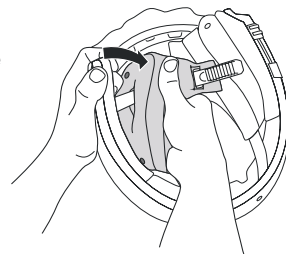


LOSMAKEN COMFORT WANGSTUKKEN (gevoerd)

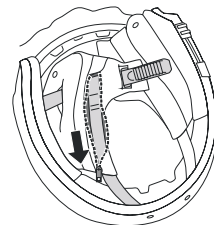
1. Maak de drukkers bij de voorste kleppen van de nekrand los en trek de nekrand los door deze krachtig naar binnen te trekken.



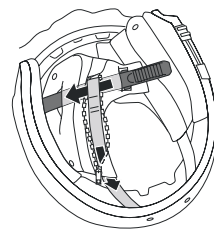
2. Maak de wangstukken los door de drie pennen uit de rood gemarkeerde houders te trekken.



3. Open de ritssluiting.



4. Rijg de kinband uit de nekrandlus, trek deze zijdelings los en trek de nekband naar achter uit het wangstuk.



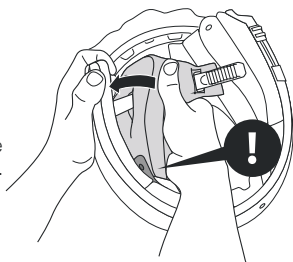
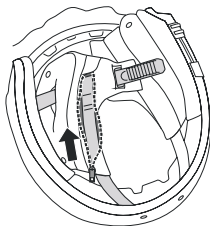
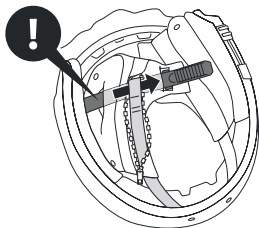
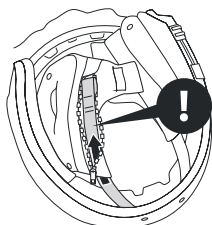
5. Herhaal de punten 2–4 voor het losmaken van het wangstuk aan de andere kant.

NL

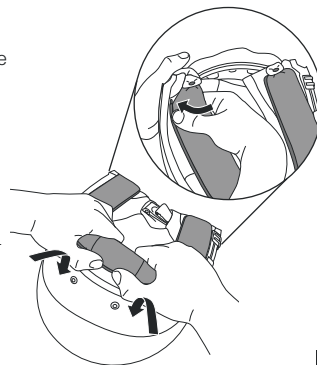
C. DE HELM

FASTMAKEN COMFORT WANGSTUKKEN (gevoerd)

1. Schuif de lus van de nekband  door het nekbandkanaal tot aan de uitsparing van de kinbandsteun.
2. Rijg de kinband van buiten  door het wangstuk en door de nekbandlus en trek deze van achteren strak aan.
3. Sluit de ritssluiting.
4. Knoop het wangstuk met behulp van de pennen aan de rood gemarkeerde houders vast. Zorg ervoor dat de kunststof lus met ronde  perforatie van de binnenvoering over de achterste pen van het wangstuk vastgezet wordt.



5. Herhaal de punten 1–4 voor het vastzetten van het wangstuk aan de andere kant.
6. Zet de nekrand er weer in door de geleidingspennen eerst aan beide zijden in de voorste houders aan de onderkant van de helm te plaatsen en vervolgens de nekrand stuk voor stuk in de geleidingsspleet te stoppen.



Opgelet:

De nekbanden mogen niet verdraaid zijn.



Opgelet:

Let er bij het plaatsen van het hoofdkussen op dat de ventilatie uitsparingen van het hoofdkussen zich boven de ventilatiekanalen achter aan de helm bevinden en dat het hoofdkussen in het midden tussen beide ventilatiekanalen zit.



Waarschuwing:

Rijd nooit als er delen van de interne bekleding ontbreken.



Waarschuwing:

Grote hitte-inwerking (bijv. hitte van de uitlaat) kan de interne bekleding beschadigen!



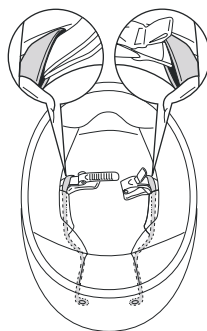
Opgelet:

Om schade aan de interne bekleding en de binnenschaal te voorkomen, mag u de helm niet over de spiegel of het stuur hangen.

C. DE HELM

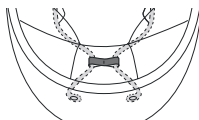
Opgelet:

Bij het vervangen van de wangkussens is het zeer belangrijk dat het anti-roll-off-systeem correct verbonden is met de kinriem. Daarvoor moeten de lippen aan de vrije uiteinden van de nekbanden – zoals getoond op de onderstaande tekening – rond de desbetreffende uiteinden van de kinriemen liggen. De nekbanden mogen bovendien niet verdraaid of geknoopt zijn.



Opgelet:

Bij de helmmaten tot en met **54/55** moet er extra op worden gelet dat de nekbanden **altijd** door de extra lussen in het nekbereik heen zijn gereg.



15. VENTILATIESYSTEMEN

VENTILATIE 1 – VIZIERINSTELLING

De E1 heeft een vizier dat in meerdere standen verstelbaar is. Open het vizier – afhankelijk van de snelheid en de neiging tot beslaan – zo ver dat dit niet beslaat en uw ogen tevens beschermd worden tegen onaangename tocht.

Stadsstand

In de tweede stand bevindt het vizier zich automatisch in de stadsstand. De lucht die langs de spleet onderaan binnenstroomt, stroomt langs de binnenkant van het vizier en ontsnapt via de opening aan de bovenkant.

VENTILATIE 2 – VENTILATIE-INLAAT KIN

De kinventilatie zorgt voor een gecentreerde luchttoevoer. Bovendien wordt de binnenstromende lucht door een stoffilter gereinigd. De kinventilatie kan met een op- of neerwaartse beweging van de schuif worden respectievelijk worden geopend en gesloten.

VENTILATIE 3 – VIZIERVENTILATIE

De E1 bezit aan de kin een ventilatie-inlaat voor de ventilatie van het vizier. Ongeacht de zithouding stroomt ca. 80-90% van de lucht in het middelste kanaal exact naar de geopende luchtinlaat. De luchtstroom wordt reeds bij lage snelheden afgebogen zodat de vizierruit efficiënt verlucht wordt. Het ventilatie-element wordt geopend of gesloten door te drukken op de bovenkant of onderkant.



NL

C. DE HELM

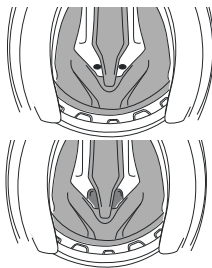
VENTILATIE 4 – HOOFDVENTILATIE

Voor de ventilatie van het hoofd beschikt de helmschaal bovenaan over een grote luchtinlaatkap met regelbaar ventilatiesysteem in 3 niveaus. De lucht die via deze kappen binnenstroomt, wordt via kanalen naar de bovenkant van het hoofd geleid. De binnenbekleding van de helm maakt direct contact tussen de binnenstromende lucht en de hoofdhuid mogelijk, waardoor de warmte in de helm sneller kan worden afgevoerd. De luchtinlaatkap kan om de ventilatie te regelen ook met handschoenen aan worden bediend. Door de luchtinlaatkap naar achter te bewegen in de eerste klikpositie wordt de partiële ventilatie actief. Door de luchtinlaatkap verder naar achter te plaatsen wordt de luchtinlaat volledig geopend.



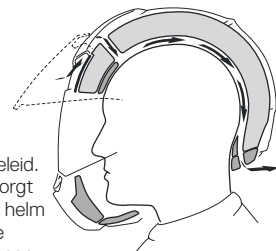
Zomer- en winteraanpassing

De ventilatie van de E1 kan aangepast worden aan de seizoenen, weersomstandigheden of persoonlijke voorkeuren. Tijdens de zomer moet de instromende lucht zo veel mogelijk direct naar het hoofd gaan en het afkoelen, in de herfst/winter kan de instromende, en vaak zeer koude, lucht verminderd of omgeleid worden door de ventilatiekanalen af te dekken. Til daarvoor het tussenstuk van het hoofdkussen een beetje op en ontvouw de stoffen lippen die zich achter de voorkant van het hoofdkussen bevinden.



VENTILATIE 5 – HOOFDVENTILATIE

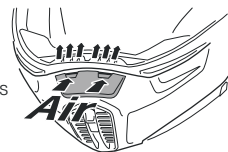
De E1 is uitgerust met een innovatief ontluchtingssysteem. De verse lucht die langs de hoofdventilatie binnenstroomt, wordt via de luchtkanalen van de binnenschaal langs het achterhoofd naar de achterkant van de helm geleid. De onderdruk aan de achterkant van de helm zorgt voor een permanente afvoer van de lucht in de helm door de luchtuitlaten en de speciale netvormige stof van het nekkussen. Op deze manier wordt een aangenaam helmklimaat gecreëerd.



VENTILATIE 6 – O₂-MINIMALE AANVOER

Door de speciale vormgeving aan de bovenkant van het kinventilatie-element beschikt de helm over een permanente minimumventilatie, die instaat voor een permanente aanvoer van verse lucht. De luchthoeveelheid die op deze manier binnenstroomt is zo gedoseerd dat de helmadrager deze praktisch niet waarneemt.

Reeds vanaf een snelheid van ca. 30 km/h (indien de helm zich tijdens het rijden volledig in de luchtstroom bevindt) is een effectieve aanvoer van verse lucht verzekerd. Hierdoor worden het beslaan van het vizier en een overconcentratie van CO₂, ook bij compleet gesloten helm, tegengegaan.



NL

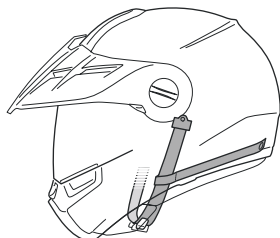
C. DE HELM

15. BIJKOMENDE VEILIGHEIDSUITRUSTING

ANTI-ROLL-OFF-SYSTEEM (A.R.O.S.)

Het speciaal door SCHUBERTH ontwikkelde en in elke SCHUBERTH-motorhelm als veiligheidsuitrusting gebruikte anti-roll-off-systeem zorgt ervoor dat bij een gesloten en correct ingestelde kinriem

- a) de helm niet van achteren van het hoofd kan worden gedraaid,
- b) vanwege de geringe hellingshoek contact tussen de kinpartij van de helm en de kin of de hals van de drager wordt voorkomen
- c) de gevolgen van borstcontact van de helm bij een ongeval worden gereduceerd.



REFLECTERENDE ZONES

Voor een betere herkenbaarheid in het verkeer, met name bij slecht zicht, bevinden zich links en rechts onder het vizier 2 reflecterende zones. In combinatie met de zilverkleurige reflecterende applicaties aan de achterkant van het nekkussen zorgt dit voor een betere herkenbaarheid van de motorrijder. Bij eenkleurige helmen (zonder versiering) bestaan bovendien de SCHUBERTH-logo's voor en achter aan de helm uit reflecterende folie.



Opgelet:

Houd de reflecterende veiligheidszones schoon.



Opgelet:

Als u de helm in Frankrijk gebruikt, moet u verplicht bijkomende veiligheidsstickers aanbrengen voor en achter aan de helm en aan de linker- en rechterkant.

D. OP- EN AFZETTEN



Opgelet:

Lees de opmerkingen over het onderhoud van de kinband.

1. HELM OPZETTEN

1. Open en vergrendel het kingedeelte. Zorg ervoor dat de zonneklep is weggeklapt in de schaal van de helm.
2. Open de kinriem en de comfort-kinriemsteun.
3. Neem de uiteinden van de kinriem vast en trek deze uiteen.
4. Nu kunt u de helm makkelijk over het hoofd trekken.
5. Sluit de comfort-kinriemsteun (door middel van de velcrosluiting).
6. Sluit de kinriem.
7. Overtuig u ervan dat de kinriem onder de kin doorloopt en stevig vastzit.
8. Zwenk het kingedeelte omlaag tot beide sloten hoorbaar vastklikken.
9. Duw aan de onderkant tegen het kingedeelte om de vergrendeling te controleren.



Waarschuwing:

Rijd nooit met opengeklapt kingedeelte!

D. OP- EN AFZETTEN

2. HELM AFZETTEN

1. Open en vergrendel het kingedeelte. Zorg ervoor dat de zonneklep is weggeklapt in de schaal van de helm.
2. Open de kinriem door aan het rode vaantje van het ratelslot te trekken en zo de sluiting vrij te geven. Trek vervolgens de tong uit het slot.
3. Maak de velcrosluiting van de comfort-kinriemsteun los.
4. Neem nu de uiteinden van de kinriem vast en trek deze uiteen.
5. Nu kunt u de helm makkelijk over het hoofd trekken.
6. Sluit het kingedeelte.



Tip:

Om krassen te vermijden op andere voorwerpen waarop de helm wordt neergelegd, adviseren wij de kinriem ook na het afzetten te sluiten.

E. VOOR ELKE RIT

Controleer voor uw eigen veiligheid voor elke rit de volgende punten:

1. DE HELM CONTROLEREN

Controleer regelmatig of de helm beschadigd is. Kleine, oppervlakkige krassen belemmeren de beschermende werking van uw helm niet. Bij ernstige schade (scheuren, deuken, afgesprongen en gebarsten lak, enz.) mag de helm niet meer gebruikt worden.



Opgelet:

Indien uw lichaamsgewicht sterk verminderd is, moet u controleren of uw helm nog de juiste maat heeft.

2. DE KINRIEM CONTROLEREN

(MET OPGEZETTE EN GESLOTEN HELM)

1. Controleer of de kinriem onder uw kin loopt.
2. Steek uw wijsvinger onder de kinriem en trek eraan.
Als de kinriem los onder de kin ligt, is deze te lang.
De kinriem moet dan strakker worden aangehaald.
Als de kinriem meegeeft of loskomt, is deze niet goed gesloten.
Open de kinriem volledig en sluit deze opnieuw.
Controleer opnieuw.
3. Als de kinriem niet zo gesloten kan worden dat hij vast onder de kin ligt, moet u controleren of uw helm nog de voor u passende maat heeft.



Opgelet:

Herhaal de controle na elke corrigerende maatregel.



Waarschuwing:

Rijd nooit zonder gesloten en correct ingestelde kinriem. De kinriem moet correct zitten en mag onder trekbelasting niet meegeven. Alleen als de kinriem niet meegeeft, is de sluiting correct gesloten.

E. VOOR ELKE RIT

3. SCHERM, VIZIER EN ZONNEVIZIER CONTROLEREN

Controleer voor elke rit de goede werking van het vizier- en zonneviziermechanisme en of het vizier of zonnevizier voldoende zicht biedt. Verontreinigingen dienen voor elke rit verwijderd te worden.

Controleer het scherm, het vizier en het zonnevizier op mechanische beschadigingen en scheuren. Een sterk bekrast vizier belemmert het zicht aanzienlijk en moet indien nodig voor vertrek vervangen worden.

Waarschuwing:

Controleer of de bajonetsluitingen correct gesloten zijn en de positiehendels het scherm stevig vergrendelen.

Waarschuwing:

Gebruik nooit getinte vizieren bij slecht zicht, 's nachts of in tunnels.

Waarschuwing:

Bekraste en/of verontreinigde vizieren en zonnevizieren belemmeren het zicht aanzienlijk. Vervang of reinig deze onmiddellijk voor uw eigen veiligheid.

Waarschuwing:

Zorg ervoor dat het vizier zich steeds in onberispelijke toestand bevindt. Beschadigde vizieren zijn niet geschikt om mee te rijden en moeten vervangen worden.

Waarschuwing:

Bij slecht zicht mag u niet verder rijden.

F. VOOR UW VEILIGHEID

1. VEILIGHEIDSAANWIJZINGEN HELM

 Motorrijden brengt speciale risico's en gevaren voor de gezondheid met zich mee, zowel voor de bestuurder als voor de passagier. Deze risico's en gevaren kunnen beperkt worden door een helm te dragen, maar niet uitgesloten. Er zijn geen sluitende gegevens beschikbaar over de concrete beschermende werking van een helm bij een ongeval. Een veilig rijgedrag, aangepast aan de weg- en weersomstandigheden, is de belangrijkste voorwaarde voor uw veiligheid.

 Om voldoende bescherming te bieden, moet de helm goed passen en correct bevestigd zijn.

 Sluit voor elke rit de kinriem en controleer of het sluitingssysteem en de kinriem correct zitten.

 Rijd nooit met geopende of onjuist ingestelde kinriem. De kinriem moet correct zitten en mag onder trekbelasting niet meegeven. Alleen als de kinriem niet meegeeft, is de sluiting correct gesloten.

 Na een val of ongeluk of bij krachtinwerking op de helm is de beschermende werking niet meer verzekerd. De bij een botsing inwerkende energie wordt – net als bij de kreukelzone van een auto – door gehele of gedeeltelijke structurele vernieling van de buiten- of binnenschale van de helm geabsorbeerd. Door de constructie van de helm zijn deze beschadigingen vaak niet duidelijk herkenbaar. De veiligheidshelm is geschikt voor de absorptie van slechts één stoot. Na een val, ongeluk of andere krachtinwerking moet de helm daarom in principe vervangen worden. Omwille van de veiligheid dient de oude helm onbruikbaar gemaakt te worden.

F. VOOR UW VEILIGHEID

- ⚠ Het hierboven beschreven veiligheidsmechanisme van de helm kan ook bij een val van de helm vanaf een hoogte van <1m kleine scheuren in de helmschaal veroorzaken.
- ⚠ Elke helm die blootgesteld is geweest aan een hevige slag, moet worden vervangen.
- ⚠ Geen enkele helm biedt bescherming tegen alle denkbare stootkrachten.
- ⚠ Deze helm werd speciaal ontwikkeld voor motorrijders. Hij is niet geschikt voor andere doeleinden.
- ⚠ Controleer regelmatig of de helm beschadigd is. Kleine krassen belemmeren de beschermende werking van uw helm niet.
- ⚠ De helm moet afhankelijk van de gebruiksomstandigheden en onderhoud na 5-7 jaar vervangen worden. In principe is de buitenschaal is weliswaar geschikt voor een langere gebruiksduur, als gevolg van materiaalvermoeidheid- en -slijtageverschijnselen van andere componenten, de algemene werking van de helm en de onbekende omgevingsomstandigheden tijdens het gebruik adviseren wij u voor uw eigen veiligheid de helm na afloop van deze periode te vervangen.
- ⚠ Door hoge temperaturen (bijvoorbeeld een hete uitlaat) kunnen het scherm, decoraties, de binnenschaal en de interieurafwerking beschadigen!
- ⚠ De directe inwerking van brandstoffen, verdunners en oplosmiddelen kan structurele beschadigingen aan de buiten- en de binnenschaal van de helm veroorzaken. De helm mag niet in contact worden gebracht met zulke substanties. Ook niet voor reinigingsdoeleinden.

2. VEILIGHEIDSAANWIJZINGEN VIZIER/ZONNEVIZIER

- ⚠ De beschermende folie die op het vizier is aangebracht voor transport, moet voor gebruik verwijderd worden.
- ⚠ Alle krassen en/of verontreinigingen van vizieren en/of zonnevizieren die ontstaan door het gebruik, belemmeren het zicht aanzienlijk in alle rij situaties en verhogen daardoor het risico op een ongeval. Vervang of reinig deze onmiddellijk voor uw eigen veiligheid.
- ⚠ Gebruik nooit getinte vizieren bij slecht zicht, 's nachts of in tunnels.
- ⚠ Benzine-, oplosmiddel- en brandstofdampen kunnen barsten veroorzaken in het vizier. Het vizier mag niet aan deze dampen blootgesteld worden of met dergelijke stoffen in contact komen. Plaats uw helm daarom nooit op de tank van uw motor.
- ⚠ Zorg ervoor dat het vizier zich steeds in onberispelijke toestand bevindt. Bij slecht zicht mag u niet verder rijden.

3. VEILIGHEIDSAANWIJZINGEN MODIFICATIE/ACCESSOIRES

- ⚠ Originele onderdelen (vooral aan de buitenschaal, binnenschaal en het bevestigingssysteem) mogen niet veranderd of verwijderd worden. Het aanbrengen van vreemde, niet-aanbevolen onderdelen kan de beschermende werking tenietdoen. Bovendien vervallen daardoor de ECE-goedkeuring en de garantie- en verzekeringsaanspraak.
- ⚠ Gebruik uitsluitend originele accessoires en reserveonderdelen die door SCHUBERTH uitdrukkelijk goedgekeurd zijn voor uw helm.

G. ONDERHOUD EN VERZORGING

1. BUITENSCHAAL EN SCHERM

Voor de reiniging en het onderhoud van de buitenschaal en scherm van uw helm kunt u water, sop, alle in de handel verkrijgbare lakshampoos, lakreinigers, -polish en kunststofonder-houdsmiddelen als reinigingsbenzine gebruiken. Reinigen met water en sop is gewoonlijk voldoende. Wanneer u andere middelen gebruikt, dient u erop te letten dat deze niet in contact komen met het vizier omdat deze het vizier en de coating kunnen beschadigen.



Opgelet:

Gebruik voor de reiniging geen autobrandstoffen en geen verduuners of oplosmiddelen. Deze stoffen kunnen de helm ernstige schade toebrengen zonder zichtbare sporen achter te laten. De beschermende werking van de helm is dan volledig tenietgedaan.

2. KINGEDEELTE

Controleer regelmatig de juiste werking van de kinband.



Waarschuwing:

Er mogen geen wijzigingen worden aangebracht aan de sluiting. In het bijzonder de metalen delen van het slot van het kingedeelte mogen niet worden geolief of gevet. Herstellingen mogen alleen worden uitgevoerd door de herstedingsdienst van SCHUBERTH.

3. VIZIEREN EN ZONNEVIZIER

BUITENKANT VIZIER

Gebruik een zachte doek en mild zeepsop (<20 °C) om verontreinigingen op de buitenkant van het vizier te verwijderen. Droog het vizier zachtjes af met een pluisvrije doek.

ANTI-FOG LENS

De anti-fog lens mag uitsluitend met een zachte en eventueel lichtjes vochtige doek (aanbevolen: microvezeldoek) gereinigd worden. Gebruik hierbij geen reinigingsmiddelen.

ZONNEVIZIER

Het zonnevizier mag uitsluitend met een zachte en eventueel lichtjes vochtige doek (aanbevolen: microvezeldoek) gereinigd worden. Gebruik hierbij geen reinigingsmiddelen.



Opgelet:

Gebruik alleen lauw water (<20 °C) voor de reiniging. Reinig de vizieren in geen geval met benzine, oplosmiddelen, venster- of glasreinigers of andere reinigingsmiddelen die alcohol bevatten.



Opgelet:

Het vizier mag ook bij sterke verontreiniging van de buitenkant niet in water geweekt worden, omdat de hardheid van het oppervlak en bijgevolg de weerstand van de anti-kraslaag extreem beperkt wordt.



Opgelet:

Het vizier mag niet volledig worden gesloten als de helm niet wordt gebruikt (vooral tijdens de bewaring), omdat anders het aanwezige vocht in de helm niet kan ontsnappen en in hoge mate wordt opgenomen door de anti-kraslaag. Dat kan de levensduur van de coating verkorten. Plaats het vizier bij voorkeur in de 3e stand boven de stadsstand.



Opgelet:

Breng geen etiketten, plakband of stickers aan op het vizier of zonnevizier.

G. ONDERHOUD EN VERZORGING



Tip:

Hardnekkige verontreinigingen aan de buitenkant van het vizier (bijv. vastgedroogde insectenresten) kunnen gemakkelijk verwijderd worden als u het vizier in gesloten toestand met een vochtige doek bedekt en de verontreinigingen ca. 1/2 tot 1 uur laat losweken.



Opgelet:

Vermijd absoluut temperaturen boven 40 °C en een hoge luchtvochtigheid, omdat deze schade aan het vizier kunnen toebrengen.

4. INTERNE BEKLEDING

De interne bekleding van de E1 kan compleet verwijderd worden. De hoofd- en wangkussens kunnen met de hand worden gewassen in een mild zeepsop (bijv. met sterk verdund, in de handel verkrijgbaar fijnwasmiddel) op maximaal 30 °C. Laat de vochtige interne bekleding op kamertemperatuur en bij goede ventilatie drogen.



Tip:

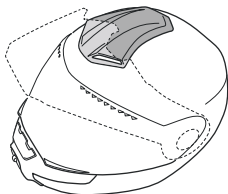
Indien nodig (bijv. tijdens pauzes op reis) kan het hoofdkussen over de spiegel gehangen worden om te drogen.

5. VENTILATIE

VENTILATIEKAP

Indien nodig kan de ventilatiekap van de hoofdventilatie verwijderd en het ventilatiemechanisme gereinigd worden.

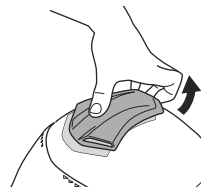
1. Demonteer het scherm voor u het ventilatiemechanisme reinigt.



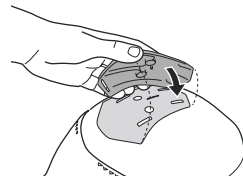
2. Beweeg de ventilatiekap volledig naar achter.



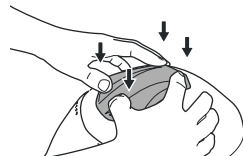
3. Grijp onder de achterste rand van de ventilatiekap en maak deze met een hefboombeweging omhoog los.



4. Reinig de ventilatiekap en het ventilatiemechanisme.



5. Plaats de stift van de ventilatiekap exact passend op de opening van het ventilatiemechanisme en druk dan de ventilatiekap vast tot u een duidelijke 'klik' hoort. Let erop dat alle vier opnamepunten vergrendeld zijn.



NL

G. ONDERHOUD EN VERZORGING

6. STOFFILTER

1. Verwijder het stoffilter achter de kinventilatie.
2. Spoel het stoffilter met koud water uit en gebruik eventueel nog een mild zeepsop. Laat het stoffilter bij kamertemperatuur drogen.
3. Plaats het filter na het drogen terug.

7. SLUITSYSTEEM

De metalen onderdelen van het sluitsysteem behoeven geen onderhoud.

8. BEWARING

Bewaar de helm in de bijgeleverde zak op een droge, goed verluchte en stabiele locatie. Plaats de helm altijd zo dat hij niet op de grond kan vallen. Schade die op die manier ontstaat, valt niet onder de garantie.



Opgelet:

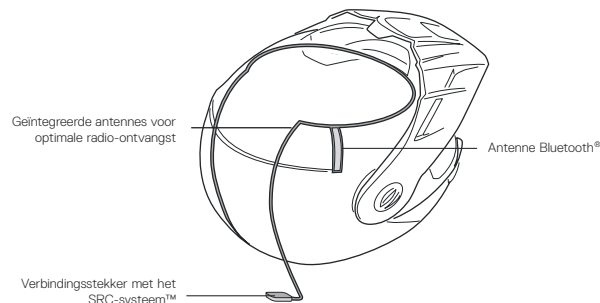
Bewaar de helm buiten het bereik van kinderen en dieren.

H. ACCESSOIRES EN RESERVEONDERDELEN

1. COMMUNICATIESYSTEMEN

Uw E1 is standaard voorzien om uitgerust te worden met het SRC-systeem™ van SCHUBERTH. Voor een optimale radio-ontvangst beschikt de E1 reeds over twee geïntegreerde antennes die als versterker dienen en over een Bluetooth®-verbinding.

Meer informatie over het SRC-systeem krijgt u bij uw speciaalzaak en op WWW.SCHUBERTH.COM



Waarschuwing:

De montage van communicatiesystemen (waaronder ook gewone headsets) in een helm vormt in principe een modificatie van de helm. Daarom moeten de betreffende communicatiesystemen en headsets speciaal voor de montage in het betreffende model volgens de Europese helmnorm ECE-R 22.05 gecontroleerd en goedgekeurd zijn. Zoniet verliest de helm bij de montage zijn goedkeuring en verzekeringsconformiteit. Het bewijs voor de goedkeuring van een helm volgens ECE-R 22.05, in combinatie met een speciaal

H. ACCESSOIRES EN RESERVEONDERDELEN

communicatiesysteem, is pas geldig als dit door een officieel keuringsinstituut van de EU-landen bevestigd is. Andere inlichtingen van deze instituten (bijv. m.b.t. de algemene deugdelijkheid van communicatie-systemen in motorhelmen) of inlichtingen van andere instituten zijn niet relevant en de helm verliest zijn goedkeuring.

2. ACCESSOIRES EN RESERVEONDERDELEN

Een overzicht van alle beschikbare accessoires en reserve-onderdelen vindt u online op **WWW.SCHUBERTH.COM** op de pagina "Accessoires" van uw helmmodel.

Wij bevelen u aan om uitsluiten originele SCHUBERTH-accessoires en -reserveonderdelen te gebruiken voor uw SCHUBERTH-helm, omdat deze optimaal aangepast zijn aan uw helmmodel.

Waarschuwing:

Om veiligheidsredenen mag alleen uw speciaalzaak alle overige helmunderdelen vervangen.

3. AANKOOP VAN ORIGINELE SCHUBERTH-ONDERDELEN

Originele SCHUBERTH-accessoires- en reserveonderdelen zijn verkrijgbaar bij uw vakhandelaar/specialist. Waar de SCHUBERTH-vakhandel in uw buurt zich bevindt, kunt u opzoeken via internet: **WWW.SCHUBERTH.COM**

J. HOE U ONS KUNT BEREIKEN

1. REPARATIESERVICE

U hebt met de E1 een kwaliteitsproduct van SCHUBERTH in huis, dat volgens de modernste ontwikkelings- en productiemethoden geconstrueerd werd. Indien uw helm toch een reparatie nodig heeft, kunt u zich wenden tot uw speciaalzaak.



Opgelet:

Bij een reparatieopdracht zonder duidelijke foutbeschrijving hebben wij of uw speciaalzaak het recht om het product te onderzoeken en/of de opdracht uit te stellen tot wij overleg gepleegd hebben met de klant. Als bij een duidelijke foutbeschrijving tijdens de reparatie andere gebreken vastgesteld worden, hebben wij of uw speciaalzaak het recht, maar niet de plicht, deze zonder extra opdracht te repareren als dat nodig is voor het behoud van de functionaliteit en als de kosten t.o.v. de oorspronkelijke reparatieopdracht daardoor niet aanzienlijk stijgen. Anders is het akkoord van de klant vereist.

2. GARANTIE

Uw speciaalzaak biedt garantie op de gekochte toestellen. De garantietermijn bedraagt in Duitsland 2 jaar. Bij problemen met uw product dient u contact op te nemen met uw speciaalzaak of met haar servicedienst. Bij retournering verzoeken wij om een zo gedetailleerd mogelijke beschrijving van de foutmelding, tevens dient u een kopie van uw aankoopbon bij te voegen.

I. SCHUBERTH-SERVICE

ZETEL

Telefooncentrale

+49 (0)391 8106-0

Adres

SCHUBERTH GmbH
Stegelitzer Straße 12
39126 Magdeburg
Duitsland

Internet

WWW.SCHUBERTH.COM

NL

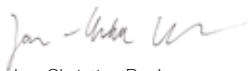
E1

¡ENHORABUENA!

Con el SCHUBERTH E1 usted ha tomado una excelente decisión. El E1 combina la funcionalidad de un casco abatible con el «Look-and-Feel» de un casco de aventura moderno. El E1 es fabricado con los métodos de producción más avanzados y ha sido construido con una aerodinámica excelente y un sistema de ventilación óptimo para las circunstancias en carretera y fuera de ellas.

En el primer casco de aventura de SCHUBERTH se reúnen en un producto de calidad, que ha sido diseñado para los requisitos más exigentes tanto en todoterreno como en carretera, las propiedades acreditadas de SCHUBERTH en lo relacionado con la seguridad y la comodidad.

¡Déjese sorprender!



Jan-Christian Becker
CEO SCHUBERTH GmbH



Thomas Schulz
Product Management SCHUBERTH GmbH

A. USO CORRECTO DEL MANUAL DE INSTRUCCIONES

Por favor lea este manual atentamente, para que su casco le proteja cuando circule en moto. Para no descuidar ningún aspecto relevante para la seguridad, le recomendamos leer estas instrucciones de uso en el orden indicado.

Por favor preste especial atención a:

-  **Advertencia:** Indicaciones de seguridad
-  **Atención:** Indicaciones
-  **Consejo:** Recomendaciones prácticas
-  **:** Ver imagen

Advertencia:

Este casco no está destinado al uso en los EE.UU. ni Canadá. Este casco ha sido construido, probado y homologado conforme a la norma europea ECE. Por lo tanto, no corresponde a los requerimientos y disposiciones estadounidenses ni canadienses. Sólo puede ser usado en países donde tenga validez la norma europea ECE. El uso en otros países, en caso de siniestro, no dará derecho a la demanda de indemnizaciones ante los tribunales estadounidenses o canadienses, así como tampoco ante los tribunales de terceros países que no estén sujetos a la norma ECE.

Caution:

This helmet is not intended for use in the USA and Canada. The helmet has been inspected and approved to the European ECE Standard and therefore does not conform to US and Canadian regulations and requirements. It is only legal to use the helmet in countries in which the European ECE Standard is valid. If you use the helmet in other countries, you will not in the event of injury be entitled to make a claim for compensation before the US or Canadian courts or the courts of other countries not bound by the ECE Standard.

Avertissement:

Ce casque n'est pas conçu pour être utilisé aux Etats-Unis ni au Canada. Il a été fabriqué, contrôlé et homologué selon la norme européenne ECE. Par conséquent, il n'est pas conforme aux prescriptions et exigences des Etats-Unis d'Amérique et du Canada. Il ne peut être utilisé que dans les pays où la norme européenne ECE est applicable. En cas d'utilisation du casque dans d'autres pays, aucun droit de dommages-intérêts ne peut être revendiqué devant les tribunaux des Etats-Unis d'Amérique ou du Canada ou de pays tiers non assujettis à la norme ECE.

Atención:

Nos reservamos el derecho de realizar modificaciones técnicas por el avance tecnológico – también sin previo aviso.

ES

B. CONTENIDO

A.	Uso correcto del manual de instrucciones	263
B.	Contenido	264
C.	El casco	266
1.	Normativa	266
2.	Homologación ECE	266
3.	Anatomía del casco	267
4.	Calota exterior	267
5.	Calota interior	267
6.	Aerodinámica	268
7.	Aeroacústica	268
8.	Deflector	270
9.	Carrillera completa	270
10.	Carrillera con cierre rápido de betón	272
11.	Visor	274
12.	Visera con pantalla antivaho	276
13.	Visera parasol	283
14.	Equipamiento interior	286
15.	Sistemas de ventilación	293
16.	Equipamiento de seguridad adicional	296
D.	Colocación y extracción	297
1.	Colocación del casco	297
2.	Extracción del casco	298
E.	Antes de cada viaje	299
1.	Comprobar el casco	299
2.	Comprobar la carrillera	299
3.	Comprobar del visor, la visera y el parasol	300

F.	Para su seguridad	301
1.	Indicaciones de seguridad: casco	301
2.	Indicaciones de seguridad: visor/visera parasol	303
3.	Indicaciones de seguridad: modificación/accesorios	303
G.	Cuidado y mantenimiento	304
1.	Calota exterior y visor	304
2.	Carrillera	304
3.	Visores y visera parasol	304
4.	Equipamiento interior	306
5.	Ventilación	306
6.	Filtro anti polvo	308
7.	Sistema de cierre	308
8.	Almacenamiento	308
H.	Accesorios y piezas de repuesto	309
1.	Accesorios y piezas de repuesto	309
2.	Sistemas de comunicación	310
3.	Adquisición de piezas SCHUBERTH originales	310
I.	Servicio postventa SCHUBERTH	311
1.	Servicio de reparación	311
2.	Garantía	311
J.	Cómo contactarnos	312

C. EL CASCO

1. NORMATIVA

El E1 cumple la Normativa ECE-R 22.05. Esa norma de ensayo garantiza el cumplimiento de estándares de seguridad definidos en cuanto a la amortiguación, el visor, el sistema de retención y el campo visual.

Esa homologación tiene vigencia en países de la Unión Europea y en todos los demás países que reconocen la normativa ECE y garantiza por un lado la conformidad de seguros en caso de accidente. Por favor, tenga en cuenta que este E1 con homologación ECE no está homologado en EE.UU., Canadá y posiblemente en los países no miembros de la UE. Solamente se puede usar en los países en los que está vigente la normativa ECE europea.

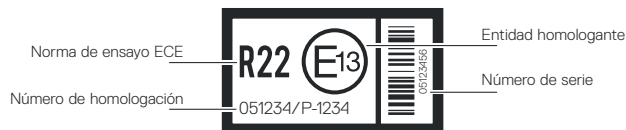


Atención:

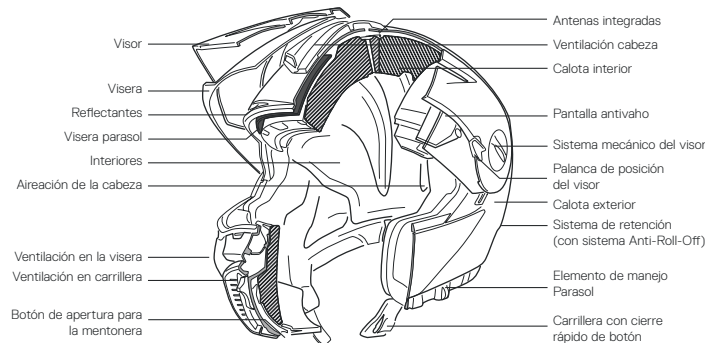
Para ser usados en EE.UU., Canadá o posiblemente en otros países no miembros de la UE, solamente se pueden emplear los cascos de SCHUBERTH que poseen la homologación y los ajustes técnicos correspondientes. Información detallada y los lugares de adquisición de esos cascos los puede encontrar en internet en:

WWW.SCHUBERTH.COM

2. HOMOLOGACIÓN ECE



3. ANATOMÍA DEL CASCO



4. CALOTA EXTERIOR

La calota exterior del casco E1 combina un diseño aerodinámico óptimo con un alto nivel de protección. Se compone de una matriz especial duroplástica diseñada por SCHUBERTH, reforzada con fibras de vidrio, que conceden al casco la resistencia necesaria para protegerle.



Advertencia:

El casco ha sido diseñado para amortiguar un sólo golpe o efecto por choque. Será preciso cambiar el casco tras una caída, accidente o cualquier otro tipo de impacto.

5. CALOTA INTERIOR

La calota interior se compone de varias partes de cara a una mejor amortiguación contra los golpes. Esa compleja segmentación con gomaespuma le ofrece un mejor reparto y una mejor absorción de la fuerza, además de un alto nivel de seguridad. Las grandes partes laterales proporcionan un ajuste óptimo y confortable del casco.

C. EL CASCO

6. AERODINÁMICA

Todos los cascos SCHUBERTH para motocicleta y carreras han sido diseñados y optimizados en el túnel de viento propio bajo condiciones científicas definidas con precisión. El E1 ha sido específicamente diseñado para la posición de sentado para paseo y se mantiene estable en la corriente de aire. Incluso a velocidades elevadas, el E1 prácticamente no genera fuerza ascensional alguna. Otras propiedades del E1 son la resistencia optimizada al viento y la estabilidad de dirección. En las motocicletas sin revestimiento además, también se minimiza el buffeting*.

* Inestabilidad generada por las estelas del aire.



Atención:

Tenga en cuenta que los fuertes remolinos de viento que se producen en los bordes del abrigo del viento en motocicletas con revestimiento pueden reducir considerablemente las propiedades aerodinámicas de un casco.

7. AEROACÚSTICA

Las diversas medidas diseñadas en el túnel aerodinámico de SCHUBERTH, así como la selección de materiales, dan como resultado un casco silencioso y sin corrientes de aire. Así es posible conducir concentrado – sobre todo a altas velocidades.



Atención:

Los valores aeroacústicos pueden variar en función del tipo de motocicleta, revestimiento, posición y talla del cuerpo.



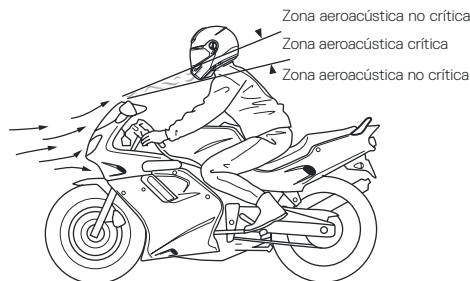
Advertencia:

La optimización aeroacústica del casco (y como consecuencia, el escaso ruido del viento) conducen a subestimar fácilmente la velocidad real. No se fie de su oído para tasar la velocidad a la que circula, sino que debe controlarla en el tacómetro.



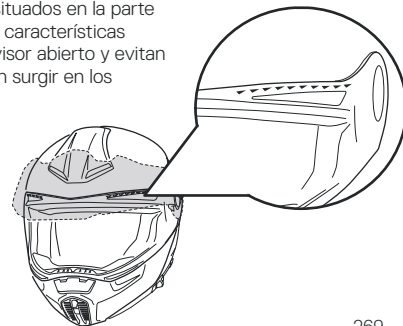
Atención:

En los contornos del abrigo del viento en motocicletas con revestimiento se producen fuertes remolinos. Estos pueden reducir considerablemente el rendimiento aeroacústico del casco. El revestimiento de la moto debería ajustarse de manera que la turbulencia saliente no afecte directamente a la parte inferior del casco.



Turbuladores

Los turbuladores, patentados, situados en la parte superior del visor, optimizan las características aeroacústicas en viajes con el visor abierto y evitan los molestos pitidos que pueden surgir en los cantos lisos o rectos.

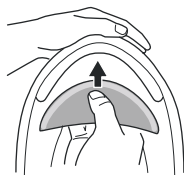


C. EL CASCO

8. DEFLECTOR

El deflector de viento se ha recortado hasta un mínimo, para garantizar suficiente aire fresco en el casco incluso en todoterreno. El deflector de viento adicional evita, cuando está montado, que el flujo de aire durante la conducción entre en el casco. Además, se puede reducir el ruido de la carretera en el casco.

El deflector de viento adicional está sujeto con tiras de velcro en el interior al collarín acústico y puede extraerse, si fuese necesario, para permitir la penetración de aire fresco, también cuando hace calor.



✓ Consejo:

Para obtener un casco lo más silencioso posible, es muy importante adaptar la parte inferior. Con el cuello pequeño le recomendamos usar un pañuelo adicional.

9. CARRILLERA COMPLETA

El modelo E1 está equipado con una carrillera desplazable hacia arriba que se abre y cierra con facilidad mediante un elemento de mando situado en el centro de la carrillera. La secuencia de movimientos necesaria al respecto ha sido optimizada de forma ergonómica.

SISTEMA DE CIERRE

La carrillera, estando cerrada, está dotada en el lado derecho e izquierdo de un sistema de cierre especialmente diseñado, semejante a los dispositivos de bloqueo utilizados en la construcción de automóviles. Para abrir la carrillera, a pesar de tener 2 dispositivos de cierre, solo es preciso pulsar una tecla para abrirla. El cierre del lado opuesto se activa de forma simultánea mediante un cable Bowden. El sistema optimizado mecánicamente reduce la fuerza necesaria para el manejo de los dos cierres a unos cómodos 16 N, aunque la fuerza de cierre total, relevante desde el punto de vista de la seguridad, sea un elevado múltiplo de dicho valor.

MANEJO DEL SISTEMA

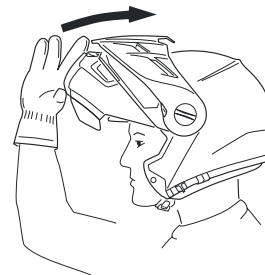
La carrillera se puede abrir o cerrar en cualquier momento independientemente de la posición del visor o de la visera parasol. El enclavamiento final seguro y rígido se encarga de asegurar que la carrillera se mantenga en su posición de forma segura cuando esté subida.

ABRIR LA CARRILLERA

1. La carrillera se abre desplazando hacia delante y hasta el tope la tecla roja que se encuentra en el centro de la zona de la barbilla, presionando con el pulgar en el sentido de la flecha.



2. El sistema mecánico del cable Bowden desbloquea ambos cierres y Vd. puede subir la carrillera hasta el enclavamiento final.



Atención:

La carrillera del E1 está dotada de un dispositivo de seguridad que evita que la carrillera se abra de forma espontánea en caso de una posible caída. Por lo tanto, para abrir, agarrar de manera adicional la carrillera con una mano.



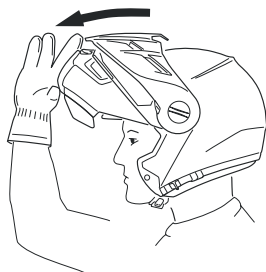
Atención:

La posición del visor está adaptada a la apertura de la carrillera, garantizando así el movimiento óptimo de la última.

C. EL CASCO

CERRAR LA CARRILLERA

La carrillera se cierra bajándola con una mano hasta que se oiga cómo se enclavan los dos cierres.



Atención:

La visera retornará a la posición inicial al cerrar la carrillera.

Atención:

Cada vez que se cierre la solapa de la barbilla, comprobar que los cierres se enclavan correctamente presionando la carrillera desde abajo.

Consejo:

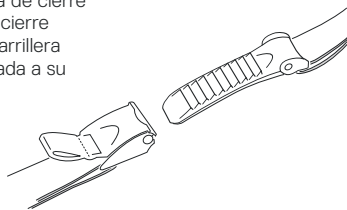
En caso de utilización de un deflector adicional, al cerrar resulta útil introducir un dedo por debajo del acolchado de la barbilla a fin de desplazar la carrillera sobre la barbilla.

Advertencia:

¡No conduzca jamás con la carrillera levantada!

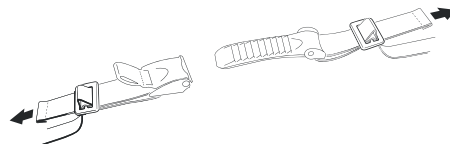
10. CARRILLERA CON CIERRE RÁPIDO DE BOTÓN

El E1 se suministra con un sistema de cierre rápido de botón. Este sistema de cierre permite ajustar la longitud de la carrillera de forma sencilla y precisa adaptada a su cabeza, cada vez que deba colocar el casco.



AJUSTE DE LA CARRILLERA

La longitud de la carrillera puede ajustarse tirando más o menos de la cinta de la misma con las hebillas de metal. Ajuste la longitud de la carrillera de modo que se halle bien sujeta, pero se adapte de forma cómoda a la barbilla e introduzca el extremo de la cinta en la trabilla adecuada de la carrillera.



Advertencia:

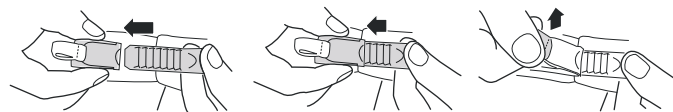
Asegúrese al ajustar la carrillera de que no es posible sacarse el casco hacia delante estando cerrada la carrillera.

Advertencia:

Compruebe de forma periódica el ajuste de longitud de la carrillera.

Abrir y cerrar

La carrillera se cierra apretando la lengüeta en la ranura hasta que se ha enclavado. Si la carrillera estuviese muy suelta, cierre la lengüeta un punto más. Controle al ajustar que la carrillera no apriete, pero esté tirante en la barbilla. Abra la carrillera tirando hacia arriba de la cinta roja del sistema de cierre rápido, abriendo el cierre. Saque después la lengüeta del cierre.



C. EL CASCO

⚠ Advertencia:

No conduzca jamás sin haber cerrado antes la carrillera, haberla ajustado de forma correcta y haber comprobado que esté bien sujeta. Una carrillera mal ajustada o no cerrada correctamente puede provocar que el casco se suelte en caso de accidente.

⚠ Advertencia:

Una carrillera cerrada en el modo cómodo no ofrece protección. La carrillera debe estar siempre completamente cerrada.

⚠ Advertencia:

No abra nunca la carrillera durante la marcha.

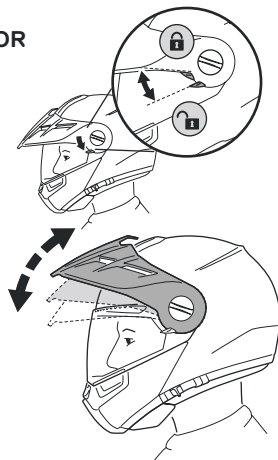
11. VISOR

El visor construido en el túnel de viento propio de SCHUBERTH protege de la radiación solar y del impacto de gravilla.

AJUSTE DE LA POSICIÓN DEL VISOR

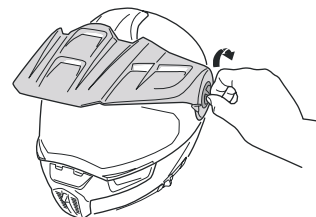
El visor se puede inmovilizar, según sea necesario, en 3 posiciones diferentes.

1. Mueva la palanca de posición hacia abajo a ambos lados.
2. Ponga el visor en la posición deseada.
3. Devuelva la palanca de posición a su posición inicial.



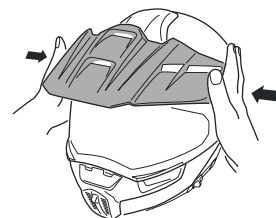
DESMONTAJE

Girando los cierres de mosquetón a ambos lados se desbloquea el visor. A continuación puede soltar el visor de su mecanismo.



MONTAJE

Utilizando las dos manos, introduzca los pivotes de retención del visor en las ranuras del mecanismo previstas a tal efecto y cierre los cierres de mosquetón.



Atención:

Controle que el visor esté firmemente asentado antes del próximo uso.



Consejo:

También puede usar el casco sin visor.

Los pins de cierre incluidos en el volumen de suministro se pueden poner en el mecanismo del visor, visible tras extraer el visor.

Además, también es posible usar el casco sin visera pero con visor. Para esa combinación SCHUBERTH recomienda utilizar gafas de protección.

ES

C. EL CASCO

12. VISERA CON PANTALLA ANTIVAHÓ

Cuenta con un visor de doble pantalla antivaho. Con la sujeción de la lámina antivaho interior por medio de pernos de sujeción excéntricos (pins) se tensan previamente las dos láminas del visor, obturándolas. De esa forma se crea un acolchado de aire aislante entre la pantalla principal o exterior y la pantalla interior, lo que evita que se empañe el visor interior.

REVESTIMIENTO

La pantalla principal posee un revestimiento HighClear® anti-scratch por ambos lados.



Atención:

Para evitar daños en la pantalla antivaho fácil de rayar, no debe guardar los guantes u otros objetos dentro del casco.



Atención:

La pantalla la pantalla antivaho es suministrada cubierta por una lámina de protección. Antes de usar el casco por primera vez extraiga la lámina.



Atención:

La pantalla antivaho solamente se puede emplear con las pantallas de visor SCHUBERTH preparadas. No está permitido instalarla en otros visores.

ABRIR EL VISOR

El visor se abre introduciendo el pulgar, a la derecha o izquierda, por debajo de uno de los tabs del visor y llevando la pantalla del visor a la posición deseada, desplazándola hacia arriba.



Posiciones del visor (con posición para ciudad)

El visor se enclava en siete posiciones diferentes. La segunda posición (posición para ciudad) se ha reforzado para que el visor preste en esta posición mayor resistencia. De ese modo se facilita la posición para ciudad del visor, sobre todo durante la marcha.

Abra para ello el visor

- por lo general la posición para ciudad se salta.
- moviendo hacia abajo el visor se puede ajustar con facilidad. El visor puede activarse en cualquier momento, independientemente de la posición de la visera parasol.



CERRAR EL VISOR

El visor se cierra apretando desde arriba el tab de la derecha o de la izquierda y presionando hacia abajo con la mano hasta que se oye como engarza.

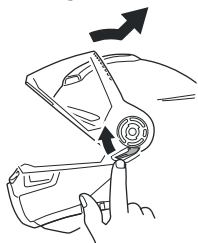
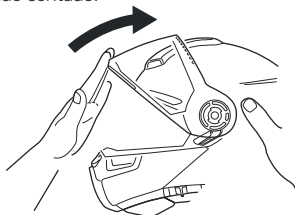
C. EL CASCO

CAMBIO DE VISOR

Es posible cambiar el visor de forma rápida y sin ayuda con el nuevo mecanismo EasyChange del visor. El desmontaje de la visera es obligatorio para ello. Para cambiar el visor, es de gran ayuda colocarlo sobre una superficie recta o sobre las piernas estando sentado.

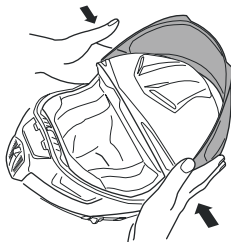
Desmontaje del visor

1. Abra el visor por completo, hasta el enclavamiento superior.
2. Accione el resorte situado debajo del mecanismo hacia la abertura del visor. A continuación accione el resorte del otro lado.
3. Mueva el visor hacia arriba, hasta que se suelte del mecanismo.

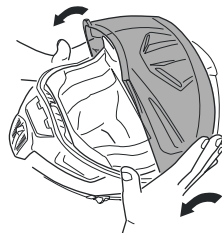


Montaje del visor

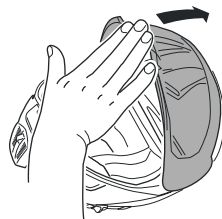
1. Abra el visor por completo, hasta el enclavamiento superior.



2. Accione el resorte situado debajo del mecanismo hacia la abertura del visor. A continuación accione el resorte del otro lado.



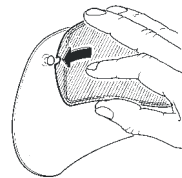
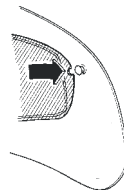
3. Compruebe que el mecanismo del visor funciona abriendo el visor hasta el tope.



PANTALLA ANTIVAHO

Montaje

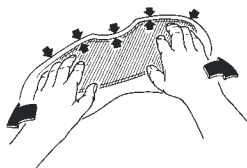
1. Introducir la pantalla antivaho en el visor principal de forma que se halle por un lado ya en el perno de sujeción.
2. Agarrar ahora en el lado opuesto de la pantalla antivaho en el borde transversal superior e inferior presionar el extremo de la pantalla interior con el dedo índice formando una S suave. Ahora puede introducir la entalladura fácilmente por el perno de sujeción, pudiendo soltar la pantalla antivaho.



ES

C. EL CASCO

3. La pantalla antivaho debería estar colocada en el visor exterior, debiendo el canto inferior de la pantalla antivaho estar paralelo al canto inferior del visor principal. Para modificar, en caso necesario, la posición de la pantalla antivaho, doble el visor cuidadosamente con el pulpejo de la mano, separándolo hasta que la pantalla antivaho se desplace de forma correspondiente.
4. Comprobar por todos los lados que la pantalla antivaho se ajuste uniformemente a la pantalla exterior. Sólo así podrá garantizarse una perfecta protección antivaho.
5. Quitar, en caso necesario, la lámina protectora de la pantalla antivaho.

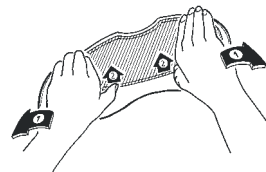


Si se produjera una falta de impermeabilidad y se empañara el visor, querrá decir que la pantalla antivaho no está bien colocada o que la presión sobre la junta es insuficiente. La presión sobre la junta puede regularse girando los dos pernos excéntricos de sujeción. Para ello desmontar la pantalla antivaho, girando los pernos de retención desde el interior hasta 180° usando un destornillador de goma y poniéndolos después de nuevo. Montar a continuación la pantalla antivaho y comprobar la junta.

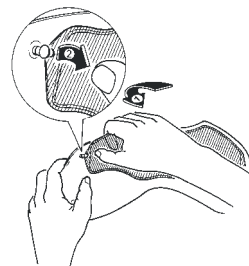
Desmontar

1. Para desmontar la pantalla antivaho, colocar el visor sobre un paño limpio y suave. El canto superior del visor debería apuntar hacia usted.

2. Para reducir algo, en caso necesario, la tensión previa de la pantalla antivahose puede doblar el visor cuidadosamente con el pulpejo de la mano, separando las pantallas hasta que, ejerciendo la misma presión con los pulgares, se suelte la pantalla antivaho y se mueva hacia delante aprox. 2–3 mm.



3. Agarrar la pantalla antivaho por detrás con el dedo índice y el corazón y levantarla de la pantalla exterior. En esa posición se pueda tirar de la pantalla antivaho ligeramente con el pulgar sacándola del perno de sujeción.
4. A continuación podrá extraer la pantalla antivaho del visor.



Atención:

Para evitar rallar el visor, solo debe desmontar o montar la pantalla antivaho con el visor limpio y seco.

Al montar la pantalla antivaho asegurarse de que no entre polvo ni humedad entre las pantallas del visor.

Utilizar un paño suave y limpio para apoyar el visor a la hora de montar o desmontar la pantalla.



Atención:

Debido a la alta presión del aire que actúa sobre el visor abierto al circular, le recomendamos cerrar el visor mientras circule, para evitar la penetración de suciedad o humedad.

C. EL CASCO



Atención:

No apretar los pernos de sujeción con los dedos para sacarlos, pues podrían romperse.



Advertencia:

A la hora de utilizar un visor de doble pantalla, tener en cuenta que su diseño puede provocar destellos (especialmente en la oscuridad). Estos destellos no se consideran normalmente críticos gracias al anti vaho de este tipo de visores. Sin embargo, en caso de dificultades, p.ej. debido a una mayor sensibilidad personal a estos destellos, se recomienda abstenerse de seguir usando el visor de doble pantalla.



Advertencia:

Si apareciera o entrara humedad en el área hermética entre ambas pantallas del visor, desmontar de forma inmediata la pantalla antivaho para evitar la falta de visibilidad. Vuelva a montarla sólo cuando se hayan secado por completo las dos pantallas del visor (se recomienda secar al aire). Si volviera a detectarse de nuevo humedad, dejar de utilizar la pantalla antivaho y cambiarlo.



Advertencia:

Los vapores procedentes de combustibles y disolventes pueden producir fisuras en el visor. ¡Evite exponer el visor a esos vapores! No coloque jamás el casco sobre el depósito de su motocicleta.

13. VISERA PARASOL

PANTALLA

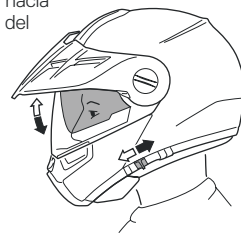
La pantalla es de color gris y está formada en 3D. Gracias al espesor del visor de 1,5 mm la visera parasol protege también durante la marcha, con el visor levantado, de ligeros impactos de piedras o insectos. Además, es resistente a las rascaduras y gracias a la propiedad de este policarbonato especial, de absorber los rayos UVA, ofrece una protección eficaz contra estos rayos nocivos*.

* Probado según la normativa australiana para gafas de sol AS/NZS 1067:2003 Lens Category.

MANEJO

La visera parasol se maneja con el pasador del lado izquierdo, que también resulta fácil de manipular con los guantes. El movimiento del pasador hacia atrás hace descender la visera parasol, desplazándolo hacia delante desaparece la visera en la calota interior del casco engarzando en la posición final.

La visera parasol puede accionarse independientemente de la posición del visor.



ES

C. EL CASCO

Atención:

La visera parasol sólo puede se accionar con el pasador.

Advertencia:

No conduzca nunca con la visera parasol bajada durante la noche o con mala visibilidad. Levantar siempre la visera parasol antes de entrar en un túnel.

Advertencia:

Si se viaja sin visor o con el mismo abierto, podrán sufrir daños los ojos y la cara debido a piedras, polvo, insectos y otros objetos que floten en el ambiente. Una visera parasol bajada ofrece cierta protección contra el ligero impacto de piedras o insectos, aunque no puede evitar todos los peligros.

CAMBIO DE VISERA PARASOL

Es posible cambiar la visera parasol sin ayuda.

Consejo:

Cuando vaya a montar o desmontar la visera parasol, sosténgala con un paño limpio y suave (se recomienda paño de microfibras) para evitar que queden marcadas huellas de los dedos o se arañe la superficie.

Consejo:

Para cambiar la visera parasol, es de gran ayuda colocarlo sobre una superficie recta o sobre las piernas estando sentado.

Atención:

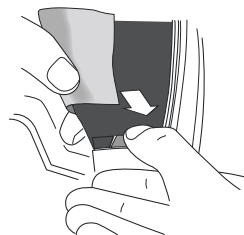
Cuando monte y desmonte la visera parasol evite el contacto entre el parasol y la calota exterior.

Desmontaje de la visera parasol

1. Abrir y enclavar carrillera.
2. Deslizar visera parasol hacia abajo.
3. Mediante la lengüeta de sujeción, doblar ligeramente hacia fuera el dispositivo de conexión rápida situado en el centro hasta que la visera se suelte del soporte.
4. Repetir el paso en el otro lado.

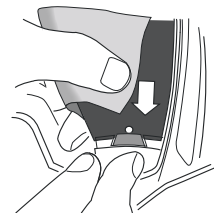
Consejo:

Los alojamientos para la visera parasol deberían permanecer abajo hasta que se volviera a montar.



Montaje de la visera parasol

1. Coloque la visera parasol entre los alojamientos y presione hasta oír como se encaja correctamente, a continuación repita el paso en el otro lado.
2. Posicionar la visera parasol entre la calota interior y exterior del casco, introduciéndola con el pasador.
3. Comprobar la operatividad del mecanismo de mando de la visera parasol.



ES

C. EL CASCO

13. EQUIPAMIENTO INTERIOR

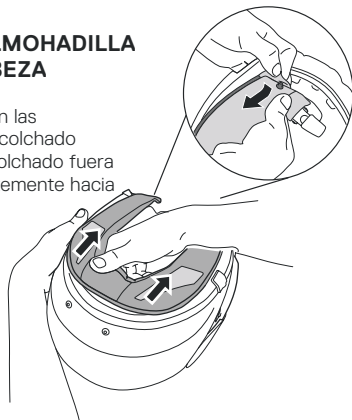
El equipamiento interior intercambiable y lavable del modelo E1 también garantiza, junto a una extraordinaria adaptación una mejor ventilación y aireación del casco.

El acolchado de las almohadillas consigue un acolchamiento suave en la cara y la cinta de la cabeza garantiza una buena disposición en toda la cabeza. La cinta de la cabeza garantiza la colocación cómoda sin cubrir los canales de ventilación.

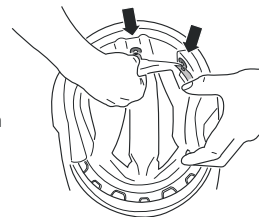
El equipamiento interior está formado enteramente (en particular donde hay contacto directo con la cabeza) de un material dermatológicamente neutro. Para ello se utiliza un tejido COOLMAX® con excelentes propiedades de suavidad, permeabilidad y transporte de calor y humedad, así como un tejido especial Polygene® con acción antibacteriana y desodorante y un material absorbente de sudor Interpower®.

DESMONTAJE DE LA ALMOHADILLA DE LA CINTA DE LA CABEZA

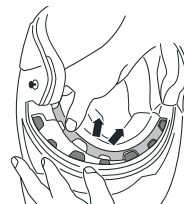
1. Desabroche los botones en las lengüetas delanteras del acolchado para la nuca y saque el acolchado fuera de la fijación, tirando fuertemente hacia dentro.



2. Desabroche los dos botones traseros de la almohadilla de la mejilla así como el botón trasero de la almohadilla de la cinta para la cabeza.



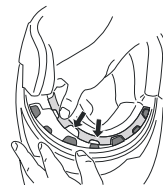
3. Extraiga la tira de plástico de la fijación y retire la almohadilla de la cinta de la cabeza.



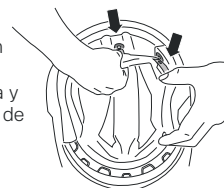
MONTAJE DE LA ALMOHADILLA DE LA CINTA DE LA CABEZA

Para el montaje se utilizan la tira de plástico cosida en la parte de la frente, así como las lengüetas que se encuentran en la zona de la nuca como ayuda para la sujeción.

1. Empuje la tira de plástico poco a poco por debajo de los huecos que se encuentran en la tira de plástico sujeta a la calota interior.



2. Ponga las lengüetas de plástico con agujeros redondos sobre los pines cosidos en el acolchado de la mejilla y fíjelo con ayuda de los mecanismos de inserción marcados en rojo.



ES

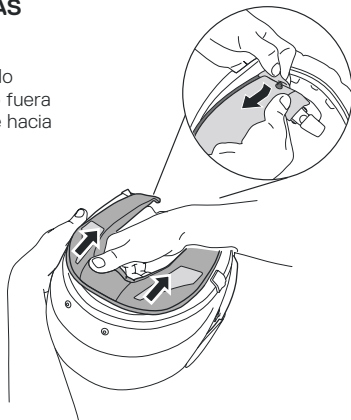
C. EL CASCO

3. Vuelva a introducir el acolchado de la nuca metiendo en primer lugar los pines de guiado en ambos lados de los mecanismos de inserción delanteros, que se encuentran en el borde inferior del casco y finalmente introduciendo el acolchado de la nuca poco a poco en la ranura de guiado.

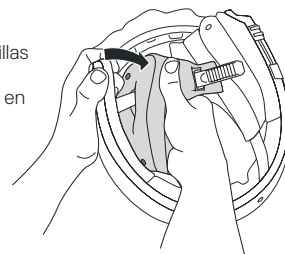


DESMONTAJE DE LAS ALMOHADILLAS CONFORT PARA LAS MEJILLAS

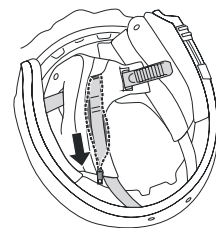
1. Desabroche los botones en las lengüetas delanteras del acolchado para la nuca y saque el acolchado fuera de la fijación, tirando fuertemente hacia dentro.



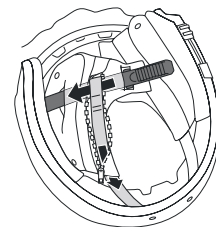
2. Libere las almohadillas para las mejillas sacando los tres pines fuera de los mecanismos de sujeción marcados en rojo.



3. Abra la cremallera.



4. Saque el barboquejo de la hebilla de la cinta de la nuca y saque esta lateralmente, así como la cinta para la nuca hacia atrás, fuera de la almohadilla para la mejilla.



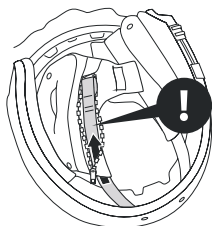
5. Repita los puntos 2.-4. para desmontar la almohadilla para la mejilla del otro lado.

ES

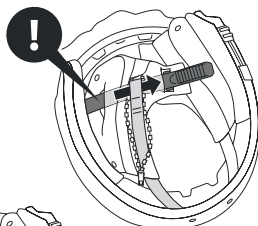
C. EL CASCO

MONTAJE DEL ACOLCHADO CONFORT

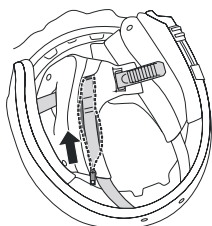
1. Deslice la hebilla de la cinta de la nuca a través del conducto  para la cinta de la nuca hasta la abertura de la base del barboquejo.



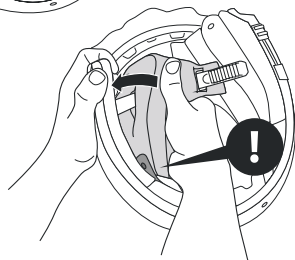
2. Introduzca el barboquejo desde fuera a través de la almohadilla  para la mejilla así como de la hebilla de la cinta de la nuca y tire de ella desde atrás hasta que quede tirante.



3. Cierre la cremallera.



4. Abroche los botones de la almohadilla para la mejilla con ayuda de los pines en los mecanismos de sujeción marcados en rojo. Compruebe que la lengüeta de plástico con agujeros redondos del acolchado de la cinta de la cabeza se fije  a través del último pin de la almohadilla para las mejillas.



5. Repita los puntos 1.–4. para montar la almohadilla para la mejilla del otro lado.

6. Vuelva a introducir el acolchado de la nuca metiendo en primer lugar los pines de guiado en ambos lados de los mecanismos de inserción delanteros, que se encuentran en el borde inferior del casco y finalmente introduciendo el acolchado de la nuca poco a poco en la ranura de guiado.



Atención:

Las cintas para la nuca no pueden estar giradas.



Atención:

A la hora de colocar el acolchado para la cabeza tenga cuidado de que las entalladuras de ventilación estén sobre los canales de ventilación de la parte trasera del casco y que el acolchado de la cabeza esté centrado entre los dos canales de ventilación.



Advertencia:

No conduzca nunca si se han extraído partes del equipamiento interior.



Advertencia:

¡Las altas temperaturas (p.ej. el calor del tubo de escape) pueden dañar el equipamiento interior!



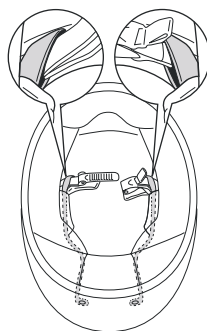
Atención:

No cuelgue el casco sobre el espejo o el manillar de la motocicleta para evitar dañar el interior y la calota interna.

C. EL CASCO

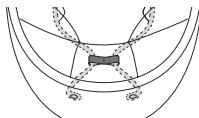
Atención:

Al cambiar las almohadillas laterales es imprescindible asegurarse de que el sistema Anti-Roll-Off esté unido correctamente a la carrillera. Para ello, las lengüetas en los extremos libres de las cintas de la nuca (ver figura siguiente) deberán rodear los extremos correspondientes de la carrillera, al mismo tiempo que las cintas de la nuca no deben estar torcidas o anudadas.



Atención:

Para las tallas de cascos hasta la **54/55** incluida, se debe observar que las cintas para la nuca **siempre** pasen a través de las hebillas adicionales en la zona de la nuca.



15. SISTEMAS DE VENTILACIÓN

VENTILACIÓN 1 – AJUSTE DEL VISOR

El E1 dispone de un visor ajustable de forma progresiva. Abra el visor – dependiendo de la velocidad y del posible empañamiento, – hasta una posición en la que no se empañe y sus ojos se vean protegidos, al mismo tiempo, de las ráfagas de aire molestas.

Posición de ciudad

En la segunda altura el visor está automáticamente en la posición de ciudad. El aire que penetra por la ranura inferior circula por la cara interior del visor y sale por el orificio del borde superior.

VENTILACIÓN 2 - VENTILACIÓN EN CARRILLERA

La ventilación en carrillera garantiza la entrada del aire centrada. Además, el aire que entra es limpiado al pasar por un filtro contra polvo. La ventilación de carrillera se puede abrir o cerrar con un movimiento ascendente y descendente del pasador.



VENTILACIÓN 3 – VENTILACIÓN EN LA VISERA

Se ha colocado un dispositivo de ventilación en la zona de la barbilla del E1 para la ventilación del visor. Independientemente de la posición, aprox. del 80% al 90% del aire en el hilo de corriente central fluye exactamente a la entrada del orificio de ventilación abierto. Una desviación se encarga de que la corriente de aire ventile el visor incluso a velocidad reducida. La entrada de aire se abre o se cierra presionando la parte superior o inferior del dispositivo de ventilación.



ES

C. EL CASCO

VENTILACIÓN 4 – VENTILACIÓN DE LA CABEZA

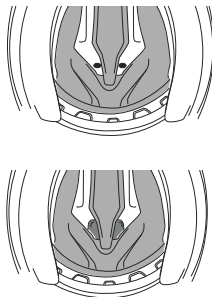
Se ha colocado en la parte superior de la calota una entrada grande de aire con un sistema de ventilación de tres niveles para ventilar la cabeza. El aire que entra por estos dispositivos se distribuye de forma efectiva a la superficie de la cabeza a través de canales.

En el interior del casco el sistema del acolchado de la cabeza permite el contacto directo entre el aire entrante y la cabeza, extrayendo con más rapidez el calor del interior. Para regular la ventilación se puede manejar la entrada de aire en la calota también con los guantes puestos. Al mover la entrada de aire en la calota hacia atrás, hasta quedar enclavado en el primer nivel, la ventilación parcial estará activa; si se continúa desplazando hacia atrás se abrirá por completo la entrada de aire.



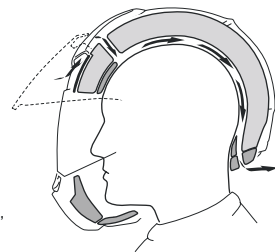
Adaptación verano-invierno

La ventilación del E1 se puede adaptar a las condiciones meteorológicas o preferencias personales. Mientras en verano el aire entrante debe ir directamente a la cabeza y refrigerar, en otoño / invierno cubriendo los canales de ventilación con la almohadilla el aire posiblemente muy frío no entra o se desvía. Para ello desvíe ligeramente la travesa de la almohadilla central y abra las pestañas de tela situadas en el frente de la almohadilla.



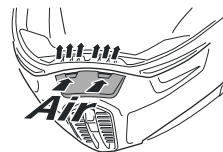
VENTILACIÓN 5 – AIREACIÓN DE LA CABEZA

El E1 se suministra con un innovador sistema de aireación. El aire fresco que entra por la ventilación frontal se desvía por los canales de aire de la calota interior por la nuca hacia la parte trasera del casco. La subpresión dominante en la zona de la nuca deja salir permanentemente el aire del interior a través de la redcilla especial empleada en el acolchado de la nuca, así como a través de los orificios de ventilación. De este modo, garantiza un clima especialmente agradable.



VENTILACIÓN 5 – VENTILACIÓN MÍNIMA O₂

La forma especial en la zona superior del dispositivo de ventilación de la barbilla proporciona al casco una función de ventilación mínima que se encarga de que entre permanentemente aire fresco. El caudal de aire entrante se dosifica de manera apenas perceptible para el portador del casco, garantizando, no obstante, un eficaz aporte de aire del exterior ya a partir de los aprox. 30 km/h (siempre que el casco se halle completamente en la corriente de aire durante la conducción). De esta forma se contrarresta una tendencia al empañamiento en el visor y una sobreconcentración de CO₂, incluso cuando el casco está completamente cerrado.



ES

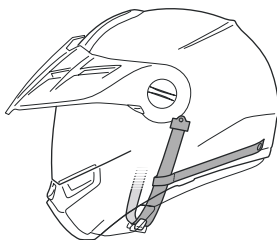
C. EL CASCO

16. EQUIPAMIENTO ADICIONAL DE SEGURIDAD

SISTEMA ANTI-ROLL-OFF (A.R.O.S.)

El sistema Anti-Roll-Off diseñado especialmente por SCHUBERTH y parte integrante del equipamiento de seguridad de cualquiera de nuestros cascos para motos, actúa de modo que, estando la carrillera cerrada y correctamente ajustada

- a) no se pueda extraer el casco por detrás de la cabeza,
- b) el reducido ángulo de inclinación compense el contacto entre la barbilla del casco y la propia barbilla, así como el cuello del conductor y además
- c) se reduzcan las secuelas de un accidente por un contacto del casco con la caja torácica.



MARCAS REFLECTANTES

Para detectar mejor al conductor en carretera, especialmente cuando no se dispone de buena visibilidad hay a la izquierda y a la derecha de la pantalla de visor 2 marcas reflectantes. Junto con las aplicaciones reflectantes de color plateado en los laterales posteriores del acolchado para la nuca permite detectar mejor al conductor en carretera. En los cascos de un solo color (sin decoración), se ha colocado el logotipo de SCHUBERTH en la parte frontal y posterior del casco sobre lámina reflectante.



Atención:

Mantenga limpias las marcas reflectantes de seguridad.



Atención:

Si se usa el casco en Francia es obligatorio emplear otros adhesivos reflectantes de seguridad en la parte frontal y posterior, así como a la izquierda y derecha del casco.

D. COLOCACIÓN Y EXTRACCIÓN



Atención:

Observe las explicaciones para la manipulación de la carrillera.

1. COLOCACIÓN DEL CASCO

1. Abra y bloquee la pieza para la barbilla. Asegúrese de que la visera parasol se haya introducido en la calota del casco.
2. Abra la carrillera y el apoyo de la misma.
3. Sujete los dos extremos inferiores de la carrillera y sepárelos tirando de ambos.
4. Una vez hecho esto, podrá extraer el casco fácilmente.
5. Cierre el apoyo de la carrillera (por medio del cierre de velcro).
6. Cierre la carrillera.
7. Asegúrese de que la carrillera se halle justo debajo de la barbilla y esté bien sujeta.
8. Baje la solapa de la barbilla hasta que se escuche cómo se enclavan ambos cierres.
9. Comprobar el bloqueo ejerciendo presión desde abajo sobre la carrillera.



Advertencia:

¡No conduzca jamás con la carrillera levantada!

ES

D. COLOCACIÓN Y EXTRACCIÓN

2. EXTRACCIÓN DEL CASCO

1. Abra y bloquee la pieza para la barbilla. Asegúrese de que la visera parasol se haya introducido en la calota del casco.
2. Abrir la carrillera.
3. Suelte el cierre de velcro del acolchado de la carrillera.
4. Sujete los dos extremos de la carrillera y sepárelos tirando de ambos.
5. Una vez hecho esto, podrá extraer el casco fácilmente.
6. Cerrar pieza para la barbilla.

✓ Consejo:

A la hora de evitar rayaduras en otros objetos sobre los que se deposite el casco, le recomendamos cerrar la carrillera después de sacarse el casco.

E. ANTES DE CADA VIAJE

Por su propia seguridad, compruebe los puntos siguientes antes de cada viaje:

1. COMPROBAR EL CASCO

Compruebe con frecuencia que el casco no presente daños. Las pequeñas ralladuras superficiales no reducen el efecto protector del casco. No se debe seguir usando el casco en caso de daños graves.



Atención:

En caso de que haya perdido mucho peso, deberá comprobar si su casco sigue teniendo la talla adecuada para Vd.

2. COMPROBAR LA CARRILLERA

(CON EL CASCO PUESTO Y CERRADO)

1. Compruebe que la carrillera pase bajo la barbilla.
2. Coloque el dedo índice bajo la carrillera y tire de ella.

Si la carrillera queda suelta por debajo de la barbilla significa que está demasiado floja y deberá apretarse más.

¡La carrillera cederá o incluso se soltará si no está bien cerrada! Abra la carrillera por completo y vuélvala a cerrar. Vuelva a efectuar la comprobación.

3. Si no es posible cerrar la carrillera de forma que quede bien sujeta debajo de la barbilla, será preciso comprobar si la talla del casco es la adecuada para Vdt.



Atención:

Vuelva a efectuar la comprobación después de cada ajuste.



Advertencia:

¡No conduzca jamás sin haber cerrado y ajustado bien antes la carrillera! Es imprescindible que no ceda la carrillera y que se asiente de forma correcta. La carrillera estará correctamente cerrada cuando no ceda.

E. ANTES DE CADA VIAJE

3. COPROBACIÓN DEL VISOR, LA VISERA Y EL PARASOL

Compruebe antes de cada viaje que el visor y la visera parasol funcionan correctamente y que ambos proporcionen una buena visibilidad. Será preciso eliminar cualquier suciedad antes de cada desplazamiento.

Se debe comprobar que ni el visor ni la visera o el parasol hayan sufrido daños mecánicos o fisuras. Los visores fuertemente rallados reducen la visibilidad de forma considerable y deberían sustituirse antes de iniciar el viaje.

Advertencia:

Asegúrese de que los cierres de mosquetón estén correctamente cerrados e inmovilice la palanca de posición del visor con firmeza.

Advertencia:

¡Los visores de colores son inapropiados para viajar con mala visibilidad, como por la noche o en túneles!

Advertencia:

Los visores y viseras rallados y/o sucios reducen la visibilidad de forma considerable. Por su seguridad, le recomendamos que sustituya o limpie estos inmediatamente.

Advertencia:

Asegúrese de que el visor o la visera parasol se hallen siempre en perfecto estado. Los visores dañados no son aptos para el viaje y deben sustituirse.

Advertencia:

Interrumpa el viaje si no dispone de buena visibilidad.

F. PARA SU SEGURIDAD

1. INDICACIONES DE SEGURIDAD: CASCO

 Existen riesgos especiales que pueden poner en peligro al conductor y al acompañante durante el viaje. Un casco puede reducir estos riesgos, aunque no los evita por completo. No es posible especificar de forma definitiva el efecto protector de un casco en caso de accidente. Una conducción prudente y segura, según las condiciones de la carretera y el tiempo son requisito previo para su seguridad.

 El casco debe adaptarse de forma correcta y disponer de buena sujeción para garantizar protección.

 ¡Cierre la carrillera antes de cada viaje y compruebe que el cierre y la carrillera se ajustan de forma adecuada!

 ¡No conduzca jamás con una carrillera abierta o mal ajustada! Es imprescindible que no ceda la carrillera y que se asiente de forma correcta. La carrillera estará correctamente cerrada cuando no ced.

 ¡Tras una caída o si el casco sufre un fuerte golpe, ya no será posible garantizar su efecto protector! La energía procedente de una caída es absorbida por la calota exterior o interior, lo que conduce a su destrucción total o parcial, como en el caso de la zona deformable de un vehículo A menudo, debido al diseño del casco, estos daños resultan apenas reconocibles para el que lo examina. El casco ha sido diseñado para amortiguar un sólo golpe. Por eso, tras una caída, un accidente o un fuerte golpe, siempre será preciso cambiar de casco. Por motivos de seguridad, debe inutilizar el casco desechado.

F. PARA SU SEGURIDAD

- ⚠ El sistema de protección del casco descrito anteriormente puede sufrir también grietas en la calota si se cae de altura (< 1m).
- ⚠ ¡Es imprescindible sustituir cualquier casco que haya sufrido un fuerte golpe!
- ⚠ Ningún casco es capaz de ofrecer protección frente a todo tipo de golpe. Este casco ha sido especialmente diseñado para motocicletas. No es apto para otros fines.
- ⚠ Compruebe con regularidad que el casco no presente daños. Las pequeñas ralladuras superficiales no reducen el efecto protector del casco.
- ⚠ Dependiendo del uso, sería preciso cambiar de casco a los 5 ó 7 años. Aunque la calota exterior tiene, en principio, un periodo de vida superior, le recomendamos por su propia seguridad, debido al posible desgaste o envejecimiento de otros componentes, así como de todo el sistema operativo del casco y condiciones marco desconocidas durante el uso que cambie el casco, por su propia seguridad, transcurrido este periodo.
- ⚠ ¡Los efectos térmicos elevados (p. ej., por el calor del tubo de escape) pueden dañar el visor, la decoración, la calota interna y el equipamiento interno!
- ⚠ El contacto directo con combustibles, diluyentes y disolventes puede destrozar la estructura de la calota interior y exterior del casco.
¡El casco no debe entrar en contacto con sustancias de este tipo!
Ni siquiera para limpiarlo.

2. INDICACIONES DE SEGURIDAD: VISOR/VISERA PARASOL

- ⚠ La lámina de protección adherida al visor para el transporte debe ser extraída antes de usar el casco.
- ⚠ Todas las ralladuras y/o suciedad del visor/la visera parasol reducen siempre la visibilidad de forma considerable y aumentan el peligro de sufrir un accidente. Por su seguridad, le recomendamos sustituya o limpie estos sin demora.
- ⚠ ¡No emplee jamás visores de colores cuando no disponga de buena visibilidad, por la noche o en túneles!
- ⚠ Los vapores procedentes de combustibles y disolventes pueden producir fisuras en el visor. ¡Evite exponer el visor a esos vapores o a otras sustancias de este tipo! No coloque nunca el casco sobre el depósito de gasolina de su motocicleta.
- ⚠ Asegúrese de que el visor se halle siempre en perfecto estado.
¡Interrumpa el viaje si no dispone de buena visibilidad!

3. INDICACIONES DE SEGURIDAD: MODIFICACIÓN/ACCESORIOS

- ⚠ Los componentes originales (especialmente en la calota exterior, la calota interior y el sistema de retención) no deben ni modificarse ni desmontarse. El empleo de piezas adicionales no originales ni recomendadas puede anular el efecto protector del casco, comportando la pérdida de su homologación ECE, así como la garantía y el seguro.
- ⚠ ¡Para su casco, emplee sólo piezas originales y accesorios expresamente autorizados por SCHUBERTH!

ES

G. CUIDADO Y MANTENIMIENTO

1. CALOTA EXTERIOR Y VISOR

Podrá emplear agua, jabón, todos los champús, limpiadores y barnices para pintura convencionales, así como productos para el tratamiento del plástico y bencina limpiadora para limpiar y cuidar la calota exterior y visor. Normalmente basta si se limpia con agua y jabón. Cuando emplee otros productos, asegúrese de que no entren en contacto con el visor, ya que podrían causar daños en el visor y en el revestimiento.



Atención:

No emplee combustibles para vehículos, diluyentes ni disolventes para limpiar el casco. Estas sustancias podrían causar daños graves en el casco sin que se pueda ver exteriormente. Eso reducirá el efecto protector del casco.

2. CARRILLERA

Por favor, compruebe con regularidad el funcionamiento correcto de la carrillera.



Advertencia:

No se deben realizar modificaciones en el cierre. En particular las piezas metálicas del cierre de la carrillera no serán engrasadas ni lubricadas con aceite. Las reparaciones solo podrán ser llevadas a cabo por el servicio técnico de SCHUBERTH.

3. VISORES Y VISERA PARASOL

PARTE EXTERIOR DEL VISOR

Emplee exclusivamente un paño suave y un jabón convencional (<20 °C) para eliminar las impurezas sobre el exterior del visor. Utilice un paño que no genere pelusas presionando poco, para secar el visor.

LA PANTALLA ANTIVAHÓ

La pantalla antivaho se debe limpiar únicamente con un paño suave, ligeramente humedecido, si fuese necesario (se recomienda: un paño de microfibra). No emplee ningún limpiador.

PARASOL

El parasol se debe limpiar únicamente con un paño suave, ligeramente humedecido, si fuese necesario (se recomienda: un paño de microfibra). No emplee ningún limpiador.



Atención:

Limpie solo con agua templada (<20 °C). No limpie nunca los visores con gasolina, disolvente, limpiacristales u otros limpiadores que contengan alcohol.



Atención:

Aunque esté muy sucio por el exterior no está permitido poner en remojo el visor, pues eso reduce la resistencia de la superficie y el funcionamiento del revestimiento anti-ralladuras mucho.



Atención:

No cierre el visor del todo cuando no vaya a utilizarlo (especialmente durante largos periodos), ya que de lo contrario no podrá salir la humedad contenida en el interior y será absorbida en gran medida por el revestimiento anti-vaho. Esto puede influir negativamente en la duración del revestimiento. Lo ideal sería poner el visor en el 3º nivel de enclavamiento encima de la posición para ciudad.



Atención:

No coloque etiquetas, cintas adhesivas o pegatinas en el visor ni en la visera.

G. CUIDADO Y MANTENIMIENTO

✓ Consejo:

En caso de suciedad pronunciada (p. ej.: restos de insectos secos), cubra el visor cerrado con un paño húmedo y deje que la suciedad se reblandezca durante aprox. 1/2 o 1 hora.

✋ Atención:

Evitar almacenar el visor a temperaturas superiores a 40 °C y a alta humedad ambiental, ya que podría sufrir daños.

4. EQUIPAMIENTO INTERIOR

El equipamiento interior del E1 es totalmente extraíble. El Imohadillas y la cinta para la cabeza pueden lavarse a mano con un jabón suave (p. ej.: con un detergente para lana convencional diluido) a 30 °C como máximo. Dejar secar el equipamiento interior a temperatura ambiente y con buena ventilación.

✓ Consejo:

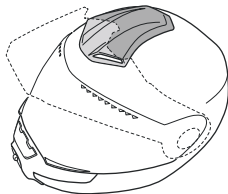
En caso necesario (p. ej.: en los descansos durante un viaje), puede colgar la cinta sobre el espejo para que se seque.

5. VENTILACIÓN

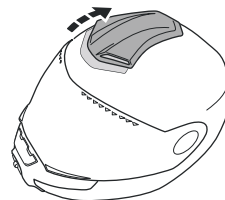
CUBIERTA DE VENTILACIÓN

Si fuese necesario puede extraer la cubierta de ventilación de la ventilación de la cabeza y limpiar el mecanismo de ventilación.

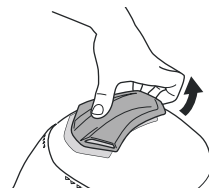
1. Antes de limpiar el mecanismo de ventilación hay que desmontar el visor.



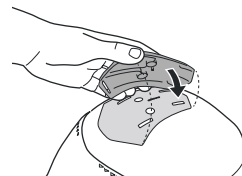
2. Desplazar la calota de ventilación hasta el extremo trasero.



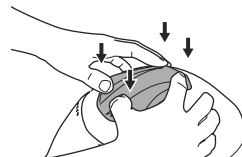
3. Agarre debajo del borde trasero de la calota de ventilación y suéltela con un movimiento de palanca hacia arriba.



4. Limpie la calota y el mecanismo de ventilación.



5. Ponga la clavija de la calota de ventilación en el mecanismo de ventilación, en su posición exacta y monte la calota hasta que se oiga claramente un «clic». Preste atención a que se hayan encajado los cuatro puntos de alojamiento.



ES

G. CUIDADO Y MANTENIMIENTO

6. FILTRO ANTI POLVO

1. Extraiga el filtro anti polvo detrás de la ventilación de la carrillera.
2. Lave el filtro anti polvo con agua limpia y si fuese necesario agua jabonosa suave. Deje que el filtro seque a temperatura ambiente.
3. Cuando esté seco vuelva a ponerlo.

7. SISTEMA DE CIERRE

Las piezas metálicas del sistema de cierre no precisan mantenimiento.

8. ALMACENAMIENTO

Guarde el casco en la bolsa suministrada para ello en un lugar seco, bien ventilado y protegido. Deposite el casco de modo que no pueda caer al suelo. Los daños ocasionados por la caída no están cubiertos por la garantía.



Atención:

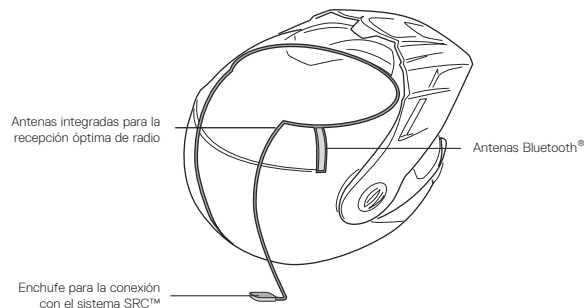
Mantenga el casco fuera del alcance de los niños y animales.

H. ACCESORIOS Y PIEZAS DE REPUESTO

1. SISTEMAS DE COMUNICACIÓN

Su E1 está preparado de serie para ser equipado con el sistema SCHUBERTH SRC-System™. Para garantizarles una recepción óptima de la señal de radio, el E1 dispone de dos antenas integradas para reforzar la señal y una conexión de Bluetooth®.

Puede obtener información detallada sobre el sistema SRC™ en un comercio especializado o en **WWW.SCHUBERTH.COM**



⚠ Advertencia:

El montaje de sistemas de comunicación (entre los que se incluyen simples headsets) en un casco supone siempre una modificación del casco. Por este motivo, todos los sistemas de comunicación y headsets deben ser comprobados y homologados de forma especial para el montaje en el modelo de casco correspondiente conforme a la norma europea de cascos ECE-R 22.05; de lo contrario, con el montaje se perderá la homologación y la conformidad del seguro del casco.

H. ACCESORIOS Y PIEZAS DE REPUESTO

El certificado de homologación conforme a ECE-R 22.05, en relación con un sistema de comunicación especial, sólo es válido si ha sido emitido por una entidad homologadora oficial de un país de la UE. Cualquier información de otro tipo que ofrezcan dichas entidades (p. ej., sobre la aptitud en general de sistemas de comunicación para su uso en cascos de motos) o cualquier información de otras entidades no poseen ninguna relevancia y el casco perderá su homologación.

2. ACCESORIOS Y PIEZAS DE REPUESTO

Puede encontrar una sinopsis de todos los accesorios y repuestos disponibles para su casco en la sección "accesorios" de nuestra tienda virtual en **WWW.SCHUBERTH.COM**

Le recomendamos utilizar para su casco SCHUBERTH únicamente los accesorios y repuestos originales de SCHUBERTH, pues están óptimamente adaptados al modelo de su casco.

Advertencia:

La sustitución de todos los demás componentes del casco solamente puede ser realizado por un especialista, por motivos de seguridad.

3. ADQUISICIÓN DE PIEZAS SCHUBERTH ORIGINALES

Podrá obtener accesorios SCHUBERTH originales y piezas de repuesto en su proveedor especializado. El proveedor especializado en SCHUBERTH más próximo lo encontrará en Internet en la dirección **WWW.SCHUBERTH.COM**

I. SERVICIO POSTVENTA SCHUBERTH

1. SERVICIO DE REPARACIÓN

Con el E1, usted posee un producto de calidad SCHUBERTH, que fue producido y montado según los métodos más modernos de desarrollo y fabricación. No obstante, en el caso de que su casco requiera una reparación, debe dirigirse a su comercio especializado



Atención:

Siempre que un encargo de reparación sea cursado sin una clara indicación de los defectos, nosotros o su distribuidor especializado tendremos derecho a retomar el artículo a revisar y la ejecución del encargo una vez se lleve a cabo la consulta con el cliente. En el caso de que se diera una indicación clara de los defectos, si se constatará la existencia de otras deficiencias, nosotros o su distribuidor especializado tendremos derecho, aunque no estaremos obligados, a realizar las reparaciones pertinentes sin un encargo adicional siempre que éstas sean necesarias para el mantenimiento de la funcionalidad y sea insignificante con respecto a los gastos de la anterior reparación. De lo contrario se requerirá la aprobación del cliente.

2. GARANTÍA

Su distribuidor especializado otorga garantía a todos los equipos adquiridos. El plazo de garantía en Alemania es de 2 años. Si tuviese algún problema con su producto, póngase en contacto con su distribuidor o con la dirección de servicio. En caso de devolución, indique una descripción lo más exacta posible del defecto e incluya una copia de la factura de compra.

J. CÓMO CONTACTARNOS

SEDE DE LA EMPRESA

Central telefónica

+49 (0)391 8106-0

Dirección

SCHUBERTH GmbH
Stegeltzer Straße 12
39126 Magdeburg
Alemania

Internet

WWW.SCHUBERTH.COM

ES

BEZPEČNOSTNÍ POKYNY

Helma, kterou jste si koupili, je velmi kvalitním výrobkem firmy SCHUBERTH. Aby byla poskytnuta dostatečná ochrana, musí helma dobře sedět a být spolehlivě upevněná. Helma se musí vyměnit po pádu nebo jiném silném působení síl (rána, atd.). Aby si průzor (stejně jako sluneční průzor) zachoval po co možná nejdelší časové období své vlastnosti zabraňující zamtlivování a odolnost proti poškrábání, používejte na čištění vnější vrstvy průzoru výhradně měkký hadřík a vodu (<20 °C). Vnitřní strana průzoru by se měla čistit výhradně měkkým hadříkem. K tomu doporučujeme hadřík z mikrovláken. Předcházejte silnému drhnutí. V žádném případě nečistěte rozpouštědly, benzínem a obdobnými látkami a čistícími prostředky na okna, resp. skleničky nebo leštidly. Nepoužívejte laky, samolepky, lepidla nebo jiné agresivní hmoty, které poškozují polykarbonát použitý v průzoru a tím by mohly omezit rozhled a funkčnost mechaniky průzoru. Z bezpečnostních důvodů se musí průzor při silném poškrábání nebo jiných poškozeních vyměnit. Při špatné viditelnosti a při jízdě v noci a v tunelu nikdy nepoužívejte tónované nebo zrcadlové průzory (např. mlha, déšť).



Pozor: Helma se nesmí ošetřovat barvami, benzínem nebo rozpouštědly. Nedávejte na ni také žádné nálepky.



Pozor: Tato helma není určena pro použití v USA a Kanadě. Tato helma je kontrolována a povolena podle evropské normy ECE, proto neodpovídá americkým a kanadským předpisům a požadavkům a nemá povolení pro použití v USA a Kanadě. Smí se používat pouze v zemích, ve kterých platí evropská norma ECE. Tato se mimo jiné netýká USA a Kanady. Použití výrobku v těchto zemích neopravňuje v případě škody k uplatnění nároků na náhradu škody před soudy USA a Kanady a třetích zemích, které nejsou vázány na normu ECE.

Vyhrazujeme si právo na změnu výrobku z důvodu dalšího technického vývoje i bez dalšího předchozího oznámení. Záruční doba Vaší helmy činí při použití v souladu s určením 2 roky od data koupě. Všechny záruční práce budou realizovány přes autorizovaného dovozce v příslušné zemi nebo po dohodě se zákaznickou hotline přes výrobce. Předpokladem pro nárok na záruku je předložení kopie originálu dokladu o koupi. Společnost SCHUBERTH si vyhrazuje právo na vlastní rozhodnutí, zda budou vadné díly opraveny, vyměněny nebo dobrovolně vyřazeny.

Záruční nároky odpadají obzvlášť při neodborném použití a nadměrném namáhání výrobku, změně výrobku zákazníkem, nedodržení doporučení výrobce týkající se výrobku a normálního opotřebení.

SIKKERHEDSANVISNINGER

Hjelmen, du har købt, er et produkt af høj kvalitet fra firmaet SCHUBERTH. For at kunne garantere tilstrækkelig beskyttelse, skal hjelmen passe godt og være spændt sikkert fast. Efter et styrt eller anden kraftig påvirkning (slag mv.) skal hjelmen udskiftes. For at visiret (også solvisiret) bevarer sine dughæmmende egenskaber og forbliver ridsefrit længst muligt bør du til rengøring af det yderste lag på visiret udelukkende benytte en blød klud og vand (<20 °C). Visirets inderside bør udelukkende rengøres med en blød klud. Til det anbefaler vi en mikrofiberklud. Undgå at gnide kraftigt. Renger under ingen omstændigheder med opløsningsmidler, benzin og lign. substanser såsom vindues- og glasrengøringsmiddel eller polermidler. Anvend ingen lak, klistermærker, lim eller andre aggressive stoffer, som vil kunne beskadige visirets polycarbonat og derved have indflydelse på sigtbarhed og visirmekanismens funktionalitet. Af sikkerhedsårsager skal visiret skiftes, hvis det har fået kraftige ridser eller andre beskadigelser. Benyt aldrig tonede visir eller spejlvisir ved dårlig sigtbarhed (f.eks. tåge, regn) samt om natten og i tunneller.



Bemærk: Hjelmen må ikke behandles med farver, benzin eller opløsningsmidler. Sæt ej heller etiketter på.



Bemærk: Denne hjelm er ikke bestemt til brug i USA og Canada. Denne hjelm er testet og godkendt efter den europæiske ECE-standard. Den opfylder således ikke US-amerikanske og canadiske forskrifter og krav og brug i USA og Canada er ikke tilladt. Den må kun anvendes i de lande, hvor den europæiske ECE-norm er gældende. Dette omfatter ikke bl.a. USA og Canada. Brugen af produktet i disse lande berettiger i skadestilfælde ikke til at gøre erstatningskrav gældende ved retten i USA og Canada samt andre lande, hvor ECE-standarden ikke er gældende.

Vi forbeholder os ret til, uden videre varsel, at ændre produktet på baggrund af videre teknisk udvikling. Garantien for hjelmen udgør 2 år fra købsdato ved tilsigtet brug. Al udbedring på garanti udføres af den autoriserede importør i det pågældende land eller, efter aftale med kunde-hotlinen, af producenten. Fremvisning af kopi af den originale købsnota er en forudsætning for at kunne gøre et garantikrav gældende. SCHUBERTH forbeholder sig retten til selv at afgøre, om de fejlbetændte dele skal repareres, skiftes eller krediteres.

Garantikrav kan især ikke gøres gældende ved utilsigtet brug og overbelastning af produktet, hvis kunden har ændret på produktet, hvis producentens anbefalinger til produktet ikke efterkommes og ved normalt slid.

TURVALLISUUSOHJEET

Ostamasi kypärä on laadullisesti korkealuokkainen SCHUBERTH-yhtiön tuote. Voidakseen taata riittävän turvan, kypärän täytyy sopia hyvin ja olla varmasti kiinnitetty. Kaatumisen tai muun voimakkaan törmäyksen (iskun tms.) sattuessa kypärä täytyy vaihtaa uuteen kypärään. Jotta lippa (myös häikäisyuojana) pystyy pitämään mahdollisimman kauan iskunestävän ominaisuutensa ja jotta se pysyy naarmuuntumattomana, on lipan ulkopinnan puhdistukseen käytettävä ainoastaan pehmeää pyyhettä ja vettä (<20 °C). Kypärälipan sisäpuoli tulisi puhdistaa pelkästään pehmeällä pyyhkeellä. Suosittelemme siihen mikrokuituliinaa. Vältä voimakasta hankaamista. Älä puhdistaa missään tapauksessa liuotusaineilla, bensiinillä ja senkaltaisilla aineilla, eikä ikkunan- tai lasinpuhdistusaineilla tai kiillotusaineilla. Älä äytä lakkoja, tarroja, liimoja tai muita aggressiivisia aineita, jotka voisivat vahingoittaa polykarbonaattilla käsiteltyä lippaa ja sen kautta ehkäistä lippamekanismin toimintaa. Mikäli lippassa on suuria naarmuja tai muita vaurioita, se on turvallisuussyistä vaihdettava toiseen. Älä koskaan käytä tummennettuja tai peilattuja lippoja huonoissa näköolosuhteissa (esim. sumussa tai sateella) sekä ajaessanne öisin tai tunnelin läpi.



Huomio: Kypärää ei saa käsitellä väreillä, bensiinillä eikä liuotusaineilla. Älä liimaa siihen myöskään etikettejä.



Huomio: Tätä kypärää ei ole tarkoitettu käytettäväksi Yhdysvalloissa eikä Kanadassa. Tämä kypärä on tutkittu ja hyväksytty ECE-normin (Euroopan Talouskomissio) mukaisesti ja se ei siten vastaa Amerikan Yhdysvaltain eikä Kanadan ohjeita ja vaatimuksia eikä sitä saa käyttää Yhdysvalloissa ja Kanadassa. Kypärää saa käyttää ainoastaan niissä maissa, joissa tämä ECE-normi on voimassa. Tämä normi ei koske mm. Yhdysvaltoja eikä Kanadaa. Tämän tuotteen käyttö ei oikeuta näissä maissa vahinkotapauksen satuttua korvausvaatimusten hakua Yhdysvaltojen ja Kanadan tuomioistuimissa eikä muissa maissa, jotka eivät ole sitoutuneet ECE-normiin.

Pidätämme itsellämme oikeudet muuttaa tuotetta jonkun toisen teknisen kehityksen johdosta silloinkin, kun emme ilmoita siitä edeltäkäs. Kypäränne takuuaika kestää sääntöjenmukaisessa käytössä 2 vuotta ostopäivämäärästä laskien. Kaikki takuun piiriin kuuluvat työt suoritetaan kussakin maassa valtuutetun maahantuojaan toimesta tai asiakkaan kanssa otettuna välityksellä tehdyn sopimuksen mukaan valmistajan toimesta. Edellytyksenä takuuvaatimuksiin on alkuperäisen ostokuitin kopion näytto. Firma SCHUBERTH pitää oikeutenaan päättää, josko virheelliset osat korjataan, vaihdetaan vaiko hyvitetään asiakkaalle.

Takuuvaatimukset eivät päde varsinkaan silloin, jos tuotetta on käytetty sopimattomasti tai sitä on kuormitettu liikaa eikä silloin, jos asiakas on muuttanut tuotetta, jättänyt huomioimatta tuottajan esittämät tuotesuosituksukset eivätkä takuuvaatimukset myöskään koske normaalia kulumista.

ΥΠΟΔΕΙΞΕΙΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ

Το κράνος που αγοράσατε είναι ένα προϊόν υψηλής ποιότητας του Οίκου SCHUBERTH. Για να διασφαλιστεί επαρκής προστασία το κράνος πρέπει να εφαρμόζει καλά και να έχει στερεωθεί με ασφάλεια. Μετά από πέσιμο ή από κάποια άλλη ισχυρή άσκηση δύναμης (χτύπημα κτλ.) το κράνος πρέπει να αλλάχτεί. Για να διατηρήσει η προσωπίδα (επίσης και η αντηλιακή προσωπίδα) για ένα κατά το δυνατόν μεγάλο χρονικό διάστημα τις αντιβαθμιστικές και αναγνωριστικές ιδιότητές της, χρησιμοποιείτε για τον καθαρισμό του εξωτερικού της αποκλειστικά και μόνο ένα μαλακό πανί και νερό (<20 °C). Η εσωτερική μερίδα της προσωπίδας θα πρέπει να καθαρίζεται αποκλειστικά και μόνο με μαλακό πανί. Εμείς συνιστούμε γι' αυτό πανί από μικροΐνες. Αποφεύγετε το επίμονο τρίψιμο. Μην καθαρίζετε σε καμία περίπτωση με διαλύτες, βενζίνη και παρόμοιες ουσίες ούτε με απορρυπαντικά τζαμιών ή σπλινττικά. Μη χρησιμοποιήσετε βερνίκια, αυτοκόλλητα, μέσα κόλλησης ή άλλες δραστητικές ουσίες που προσβάλλουν και καταστρέφουν στην προσωπίδα τα χρησιμοποιούμενα πολυανθρακικά πολυμερή και θα μπορούσαν έτσι να επιδράσουν αρνητικά στην ορατότητα και τη λειτουργικότητα του μηχανισμού της προσωπίδας. Για λόγους ασφαλείας πρέπει σε περίπτωση μεγάλων γρατσουνιών ή άλλων ζημιών να αντικατασταθεί η προσωπίδα. Μη χρησιμοποιείτε ποτέ φυμέ προσωπίδες που παρουσιάζουν αντανάκλαση σε κακές συνθήκες ορατότητας (π.χ. ομίχλη, βροχή) καθώς και σε νυχτερινές διαδρομές και διαδρομές μέσα σε τούνελ.



Προσοχή: Το κράνος δεν επιτρέπεται να έρθει σε επαφή με χρώματα, βενζίνη ή διαλύτες. Επίσης δεν επιτρέπεται να επικοληθούν σ' αυτό ετικέτες.



Προσοχή: Το παρόν κράνος δεν προορίζεται για χρήση στις ΗΠΑ και τον Καναδά. Το παρόν κράνος είναι ελεγχμένο και εγκεκριμένο βάσει του ευρωπαϊκού προτύπου ECE, γι' αυτό δεν ανταποκρίνεται στις αμερικανικές και καναδικές προδιαγραφές και απαιτήσεις και δεν έχει εγκριθεί για τη χρήση στις ΗΠΑ και τον Καναδά. Επιτρέπεται να χρησιμοποιείται μόνο σε χώρες, στις οποίες ισχύει το ευρωπαϊκό πρότυπο ECE. Αυτό δεν ισχύει μεταξύ άλλων στις ΗΠΑ και τον Καναδά. Η χρήση του προϊόντος στις χώρες αυτές δεν κατοχυρώνει σε περίπτωση βλάβης το δικαίωμα προβολής αξιώσεων αντικατάστασης ενώπιον των δικαστηρίων των ΗΠΑ και του Καναδά καθώς και τρίτων, στο πρότυπο ECE μη δεσμευμένων χωρών.

Τηρούμε το δικαίωμα αλλαγής του προϊόντος στα πλαίσια περαιτέρω τεχνικής εξέλιξης επίσης χωρίς περαιτέρω προηγούμενη γνωστοποίηση. Η διάρκεια παροχής εγγύησης για το κράνος σας ανέρχεται σε περίπτωση αρμόζουσας χρήσης σε 2 έτη από την ημερομηνία αγοράς. Όλες οι εργασίες επισκευής στα πλαίσια της εγγύησης διεκπεραιούνται μέσω του εξουσιοδοτημένου εισαγωγέα στην εκάστοτε χώρα ή κατόπιν συμφωνίας με την γραμμή επικοινωνίας των πελατών απευθείας από τον κατασκευαστή. Για την αξίωση παροχής εγγύησης προϋποτίθεται, ότι πρέπει να προσκομισθεί φωτοαντίγραφο του αυθεντικού παραστατικού αγοράς. Η SCHUBERTH τηρεί το δικαίωμα να αποφασίσει η ίδια, αν θα επισκευάσει, θα αντικαταστήσει ή αν θα σας πιστώσει τα μέρη που φέρουν ελάττωμα.

Αξιώσεις παροχής εγγύησης δεν μπορούν να προβληθούν σε περίπτωση ανάρρωσης χρήσης και υπερβολικής καταπόνησης του προϊόντος, μετατροπής του προϊόντος από τον πελάτη, μη τήρησης των συστάσεων του κατασκευαστή σχετικά με το προϊόν και σε περίπτωση φυσιολογικής φθοράς.

BIZTONSÁGI ELŐÍRÁSOK

Az Ön által megvásárolt bukósisak a SCHUBERTH cég egyik kiváló minőségű terméke. Fontos, hogy mindig megfelelő méretű és megfelelően becsatolt bukósisakot viseljen, mivel csak az képes a lehető legjobb védelmet nyújtani baleset esetén. A bukósisak csak egy baleset során képes megfelelő védelmet nyújtani viselője számára. Bármilyen balesetet, bukást vagy egyéb, a sisakot érő jelentős erőhatást követően a sisakot ki kell cserélni! A páramentes plexi és a beépített napellenző külső felületének tisztításához használjon puha textilt és enyhén szappanos vizet (< 20 °C). A szárazra törléshez használjon puha, nem karcoló anyagot. A plexi belső felületének tisztításához csak puha, szükség esetén enyhén nedves textilt (lehetőleg mikroszálas anyagot) szabad használni. A páramentes bevonat megóvása érdekében soha ne dörzsölje erősen a plexi és a napellenző felületét. Az apró felszíni karcolások nem befolyásolják a sisak védőfunkcióit; ha ezeknél komolyabb sérüléseket – repedést, horpadást, törést, lepattogzott vagy repedező fényezést stb. – talál, akkor nem szabad tovább használni a sisakot! A motorozás megkezdése előtt mindig ellenőrizze, hogy a plexi és a beépített napellenző mozgatómechanizmusa megfelelően működik-e, illetve hogy a plexi és a napellenző megfelelő kilátást biztosít-e. A szennyeződések a motorozás megkezdése előtt el kell távolítani. Ellenőrizze, hogy nincsenek-e repedések vagy más sérülések a plexin és a napellenzőn. Az összekarcolt plexik jelentősen rontják a kilátást a sisakból, ezeket indulás előtt le kell cserélni!

Figyelem: Soha, semmilyen esetben ne használjon benzint, oldószert, ablak- és üveg tisztítót, illetve alkoholtartalmú szereket a bukósisak és a plexik tisztításához! Soha ne ragasszon matricákat a plexire, a beépített napellenzőre és a sisakhéjra!

Figyelem: Ez a bukósisak megfelel az ECE európai szabványnak. Ez azt jelenti, hogy a sisak teljesítette a szabványban előírt tesztek, ütéselnyelő-képesség, áthatolás-védelem és oldallirányú merevség szempontjából is megfelel az előírásoknak, illetve rögzítő rendszere és plexije is a szabványnak megfelelő kivitelű. Ez a bukósisak szabályosan használható az Európai Unió országaiban illetve minden olyan országban, amely elismeri az ECE szabványt. Az Amerikai Egyesült Államokban (USA) és Kanadában viszont nem viselhető, illetve ezekben az országokban kárügyintézés során a biztosítótársaságok nem ismerik el legális, szabványos fejtvédő eszközként.

A változtatás jogát a termék műszaki fejlesztésének érdekében további előzetes bejelentés nélkül fenntartjuk. A bukósisak szavatossági ideje rendeltetésnek megfelelő használat esetében a vásárlás dátumától számított 2 év. Az összes szavatossági munkálatot az adott országban az ezzel meghatalmazott importőr/forgalmazó vagy a vevőszolgálatlalt történő megállapodás szerint a gyártó végzi. A szavatossági igény benyújtásának előfeltétele az eredeti nyugta fénymásolatának felmutatása. A SCHUBERTH fenntartja a meghibásodott alkatrészek cseréjének vagy jóváírásának jogát.

A szavatossági jogok megszűnnek különösen a nem rendeltetésszerű használat, túlzott igénybevétel, a termék vevő által történő megváltoztatása, a gyártó felhasználási javaslatának figyelmen kívül hagyása és a normális elhasználódás esetében.

SIKKERHETSFORSKRIFTER

Hjelmen du har kjøpt er et høykvalitetsprodukt fra firmaet SCHUBERTH. For å kunne gi tilstrekkelig beskyttelse må hjelmen være godt tilpasset og sikkert festet. Etter en ulykke eller en annen sterk kraftpåvirkning (slag, osv.) må hjelmen byttes ut. For at visiret (også solvisiret) skal kunne opprettholde sin dugghemmende egenskap og motstandsdyktighet mot riper lengst mulig, bruk kun en myk klut og vann ved rengjøring av visirets utside (<20 °C). Innsiden av visiret skal kun rengjøres med en myk klut. Vi anbefaler bruk av en mikrofiberklut. Unngå å gni for hardt. Rengjøring må i alle tilfeller ikke utføres ved bruk av løsemidler, bensin og liknende substanser, eller med rengjøringsmidler til bruk på vinduer, glass eller til polering. Lakk, klistremerker, lim eller andre aggressive stoffer som skader polykarbonatet i visiret må heller ikke brukes, da disse kan påvirke sikten samt funksjonaliteten til visirmekanikken. Av sikkerhetsgrunner må visiret byttes ut dersom det har fått riper eller er blitt påført andre skader. Bruk aldri farget eller reflekterende visir ved dårlige siktforhold (f.eks. tåke, regn), samt når det er mørkt eller ved kjøring i tunnel.

Advarsel: Hjelmen må ikke behandles med maling, bensin eller løsemidler. Sett heller ikke på klistremerker.

Advarsel: Denne hjelmen kan ikke brukes i USA og Canada. Hjelmen er testet og godkjent iht. den europeiske ECE-standard. Den oppfyller ikke amerikanske og kanadiske forskrifter og krav, og tillates derfor ikke brukt i USA og Canada. Den kan kun benyttes i land hvor den europeiske ECE-standard gjelder. Den gjelder ikke bl.a. i USA og Canada. Ved bruk av dette produktet i sammenheng med et ulykkestilfelle gir ikke rett til erstatning i USA og Canada, samt i tredjeland, hvor ECE-standaren ikke gjelder.

Vi forbeholder oss retten til å endre på produktet som et resultat av videre teknisk utvikling uten videre forhåndsvarsel. Garantien på hjelmen gjelder, ved tilsiktet bruk, i to år fra kjøpsdato. Alle garantiarbeider utføres hos den autoriserte importøren i hvert land eller som avtalt gjennom produsentens kundeservicetelefon. Kopi av originalkvitteringen må fremlegges for å kunne fremme garantikravet. SCHUBERTH forbeholder seg retten til å bestemme om den mangelfulle delen skal repareres, byttes ut eller godskrives.

Garantikrav bortfaller særskilt ved feilaktig og overdreven bruk av produktet, endringer på produktet som er utført av kunden, ignorering av produsentens produktanbefalinger og ved normal slitasje.

INDICAÇÕES DE SEGURANÇA

O capacete por si adquirido é um produto de alta qualidade fabricado pela SCHUBERTH.

Para que o capacete possa oferecer uma protecção eficaz, o tamanho do capacete deverá ser adequado às dimensões da sua cabeça e as correias de fecho devem ser devidamente ajustadas e fechadas sempre que utilizar o capacete. Após uma queda ou sujeição de o capacete a uma outra influência de força forte (pancada, etc.) o capacete deverá ser trocado. Para que as viseiras (externa e de sol) conservem as suas propriedades amortecedoras de choques e de resistência contra riscos, pelo maior período de tempo possível, utilize apenas um pano macio e humedecido em água (<20 °C) para limpar o lado exterior da viseira. O lado interior da viseira deverá ser limpo unicamente com um pano macio. Recomendamos para o efeito, que use um pano de micro-fibras e que evite esfregar as superfícies com firmeza. Nunca deverá limpar as viseiras com solventes, gasolina ou outras substâncias idênticas, bem como limpa-vidros ou produtos de polir. Não utilize vernizes, autocolantes, colas ou outras substâncias agressivas que possam danificar o policarbonato aplicado na viseira e afectar desta forma, a visibilidade e funcionalidade do mecanismo da viseira. Por motivos de segurança, a viseira deverá ser substituída sempre que apresente riscos acentuados ou outros danos. Nunca utilize viseiras coloridas ou espelhadas em caso de más condições de visibilidade (por ex., névoa, chuva), bem como durante condução nocturna e em túneis.



Atenção:

Não podem ser aplicadas tintas, gasolina ou solventes no capacete. Também não devem ser aplicadas nenhuma etiqueta ou auto-colantes.



Atenção: Este capacete não foi concebido para ser utilizado nos EUA e Canadá. Este capacete foi testado e homologado de acordo com a norma europeia ECE, não obedecendo portanto, às prescrições e aos requisitos norte-americanos e canadenses, pelo que não está homologado para ser utilizado nos EUA e no Canadá. O capacete pode ser utilizado apenas, nos países onde a norma europeia ECE esteja em vigor. Isto não se aplica, entre outros, aos EUA e Canadá. Em caso de danos, a utilização do artigo nestes países não confere o direito à reivindicação dos direitos associados a garantias, nos tribunais dos EUA e do Canadá, bem como os de outros países não vinculados pela norma ECE.

Reservamo-nos também o direito de efectuar alterações no produto por motivo de desenvolvimento técnico posteriores, sem aviso prévio. O período de garantia do seu capacete em caso de utilização de acordo com as disposições, é de 2 anos a partir da data de aquisição. Todos os serviços de prestação de garantia são efectuados através do importador autorizado do respectivo país, ou através do fabricante, após o contacto à linha de Apoio ao Cliente. A apresentação da cópia do talão de compra original é o requisito essencial para a reivindicação do direito de garantia. A SCHUBERTH reserva-se o direito de decidir, se as peças danificadas serão reparadas, substituídas ou o se o seu valor será reembolsado.

As reivindicações do direito de garantia deixam de ter efeito, especialmente no caso de utilização inadequada, utilização abusiva do artigo, alteração do artigo por intermédio do cliente, não seguimento das recomendações referentes ao artigo fornecido pelo fabricante e desgaste normal.

WSKAZÓWKI BEZPIECZEŃSTWA

Nabyty przez Państwa kask jest wysokiej jakości produktem firmy SCHUBERTH. W celu zapewnienia dostatecznej ochrony kask ten powinien być dobrze dopasowany i mocno umocowany. Po wypadku lub w razie mocnego uderzenia, kask należy wymienić. W celu zachowania pełnej odporności na zarysowania i zaparowanie wizjera i osłony przeciwslonecznej przez możliwie najdłuższy czas, do usuwania zanieczyszczeń na zewnętrznej powierzchni wizjera należy używać wyłącznie miękkiej ściereczki i wody (<20 °C). Wewnętrzną powierzchnię wizjera czyścić wyłącznie miękką ściereczką. Do tego celu zalecamy ściereczkę z mikrowłókna. Unikać mocnego tarcia. Do czyszczenia nie wolno stosować rozpuszczalników, benzyny lub podobnych substancji oraz płynów do mycia szkła i okien oraz środków do polerowania. Aby nie pogorszyć jakości widzenia oraz sprawności mechaniki wizjera, nie wolno stosować lakierów, naklejek, klejów lub innych agresywnych substancji, które mogłyby uszkodzić zawarty w wizjerze poliwęglan. O ile wizjer wykaże mocne zarysowania lub uszkodzenia innego rodzaju, należy go wymienić ze względów bezpieczeństwa. Podczas jazdy nocą lub w tunelach oraz w warunkach złej widoczności (np. mgła, deszcz) nie wolno używać wizjerów przyciemnianych lub z powłoką lustrzaną.



Uwaga:

Na kask nie wolno nanosić farb, benzyny lub rozpuszczalników ani naklejać etykiet.



Uwaga: Opisany kask nie jest przeznaczony do użytku na terenie USA i Kanady. Kask ten został zbudowany i dopuszczony do obrotu zgodnie z europejską normą ECE, a zatem nie odpowiada przepisom obowiązującym w Stanach Zjednoczonych i w Kanadzie oraz nie jest dopuszczony do użytku na terenie USA i Kanady. Może być stosowany wyłącznie w krajach, w których obowiązuje europejska norma ECE. Nie dotyczy to m.in. Stanów Zjednoczonych i Kanady. Użytkowanie wyrobu w tych krajach nie uprawnia do dochodzenia roszczeń z tytułu odszkodowania w razie wystąpienia szkody przed sądami Stanów Zjednoczonych, Kanady lub krajów trzecich nie związanych przepisami normy ECE.

Zastrzegamy sobie możliwość zmian podyktowanych postępem technicznym - również bez wcześniejszego uprzedzenia. Kask jest objęty gwarancją na okres 2 lat od daty zakupu, pod warunkiem użytkowania zgodnego z przeznaczeniem. Wszystkie świadczenia gwarancyjne są realizowane przez autoryzowanego importera, posiadającego przedstawicielstwo w danym kraju lub po uzgodnieniu telefonicznym (Infolinia) przez producenta. Warunkiem skorzystania ze świadczeń gwarancyjnych jest przedłożenie kserokopii oryginału faktury. Firma SCHUBERTH zastrzega sobie prawo do podjęcia decyzji, czy wadliwe części zostaną naprawione, wymienione lub zrefundowane.

Utrata roszczeń gwarancyjnych następuje w szczególności w przypadku: użytkowania niezgodnego z przeznaczeniem, nadmiernego obciążania produktu, przeróbki produktu przez klienta, nieprzestrzegania zaleceń producenta oraz normalnego zużycia.

ИНСТРУКЦИЯ ПО БЕЗОПАСНОСТИ

Купленный Вами шлем - это высококачественный продукт фирмы SCHUBERTH. Чтобы обеспечить достаточную защиту, шлем должен подходить по размеру и быть хорошо закреплен. После падения или прочего сильного мощного воздействия (удар и т. д.) шлем подлежит замене. Для того чтобы щиток (включая противосолнечный) как можно дольше сохранял способность не запотевать и стойкость к появлению царапин, используйте для чистки его наружной поверхности только мягкую ткань и воду (<20 °C). Внутренняя сторона щитка должна очищаться исключительно мягкой тканью. Мы рекомендуем для этого микрофазную ткань. Избегайте сильное трение. Ни в коем случае не чистите поверхность растворителями, бензином и схожими жидкостями, а также средствами для чистки оконных стекол или полировками. Также нельзя использовать лаки, наклейки, клеи или другие агрессивные материалы, которые могли бы повредить поликарбонат, из которого изготовлен щиток, и вследствие этого ухудшить обзор, функциональность и механику. В целях безопасности сильно оцарапанный или поврежденный щиток подлежит замене. Никогда не используйте тонированные или блестящие щитки при плохих условиях видимости (например, туман, дождь), а также при ночных поездках и в туннелях.



Внимание: Не допускается обработка шлема красящими средствами, бензином или растворителями. Так же ничего не наклеивайте на его поверхность.



Внимание: Шлем не предназначен для использования в США и Канаде. Шлем испытан и допущен к использованию согласно стандартам европейской нормы ECE, и поэтому он не соответствует американским и канадским предписаниям и требованиям и не допущен для использования в США и Канаде. Он может применяться только в странах, в которых действует европейская норма ECE. Эта норма не касается, в числе прочих, США и Канады. Использование продукта в этих странах на дает прав на компенсацию убытков в судах США и Канады в случае повреждения, а также в судах третьих стран, не связанных нормой ECE.

Мы оставляем за собой право изменять продукт в соответствии с техническим прогрессом, в том числе без предварительного уведомления об этих изменениях. Гарантийный срок для приобретенного Вами шлема составляет при правильной эксплуатации 2 года с даты покупки. Гарантийное обслуживание осуществляется авторизованным импортером в соответствующей стране или непосредственно производителем после договоренности по горячей линии. Рекламации принимаются на основании копии документа покупки. SCHUBERTH оставляет за собой право самостоятельно решать, подлежат ли дефектные части ремонту, обмену или компенсации их стоимости.

Рекламации не принимаются при ненадлежащем употреблении и чрезмерной нагрузке на продукт, при изменениях продукта клиентом, несоблюдении рекомендаций производителя и при обычном износе.

SAKERHETSANVISNINGAR

Du har köpt en högkvalitativ hjälm från företaget SCHUBERTH. För att hjälmen ska kunna erbjuda tillräckligt skydd måste den ha bra passform och sitta fast ordentligt. Efter ett fall eller övrig stark kraftpåverkan (slag eller liknande) måste hjälmen bytas ut. För att inte påverka visirets (och solvisirets) slaghållfasthet och för att undvika skrämor bör ytskiktet rengöras endast med en mjuk trasa och vatten (<20 °C). Visirets insida bör endast rengöras med mjuk trasa. Vi rekommenderar trasor i mikrofiber. Undvik att gnida på visiret. Rengör aldrig visiret med lösningsmedel, bensin o.dyl., fönster- och glasputs eller polityr. Använd inte lack, självhäftande etiketter, lim eller liknande aggressiva ämnen som kan skada polykarbonatet i visiret och därmed försämma visirets mekanik och funktion. Av säkerhetsskäl måste visiret bytas ut när det är mycket repigt eller har andra skador. Använd aldrig tonade eller återspeglande visir under dåliga siktförhållanden (dimma, regn) eller vid körning på natten och i tunnlar.



Observera: Hjälmen får inte behandlas med färg, bensin eller lösningsmedel. Klistra heller aldrig fast etiketter på hjälmen.



Observera: Denna hjälm får inte användas i USA eller Kanada. Hjälmen har testats och godkänts i enlighet med den europeiska ECE-standarden och uppfyller inte krav och föreskrifter som gäller i USA eller Kanada. Den får därför inte användas i dessa länder. Hjälmen får endast användas i länder där ECE-standarden tillämpas. USA och Kanada hör inte till dessa länder. Om du använder hjälmen i dessa länder har du i fall av skada ingen rätt att göra anspråk på ersättning i domstolar i USA, Kanada eller i länder som inte tillämpar ECE-standarden.

Vi förbehåller oss rätten att utan föregående meddelande göra ändringar på produkten för att anpassa den till den senaste tekniska utvecklingen. Garantitiden för denna hjälm är två år från och med inköpsdatumet vid korrekt användning. Garantifall behandlas av det behöriga importföretaget i respektive land eller av tillverkaren efter överenskommelse med kundtjänst. Garantin gäller endast om du kan visa upp originalkvittot för köpet. SCHUBERTH förbehåller sig rätten att själv avgöra om de felaktiga komponenterna ska repareras, bytas ut eller gottskrivas.

Garantin upphör att gälla om produkten används på fel sätt, överbelastas eller ändras av kunden, om tillverkarens rekommendationer inte följs samt vid normalt slitage.

VARNOSTNA NAVODILA

Čelada, ki ste jo kupili, je visoko kvaliteten izdelek podjetja SCHUBERTH. Za zagotavljanje zadostne zaščite se mora čelada dobro prilegati in biti varno pritrjena. Po padcu ali drugem močnem delovanju (udarcu ipd.) je treba čelado obvezno zamenjati. Da bi vizir (tudi kot zaščita pred soncem) čim dlje zadržal svoje varovalne lastnosti ter zaščito pred rosenjem in praskami, uporabljajte za čiščenje zunanje površine vizirja izključno mehko krpo in vodo (<20 °C). Notranjo stran vizirja lahko čistite le z mehko krpo. Priporočamo krpo iz mikrovlakn. Izogibajte se močnemu drgnjenju. Čelade v nobenem primeru ne čistite z razredčili, bencinom in podobnimi snovmi, kot tudi ne s čistili za steklo in politurami. Ne uporabljajte lakov, lepil, nalepk ali drugih agresivnih snovi, ki bi lahko vizir, v katerem je polikarbonat, poškodovale in s tem zmanjšale vidljivost in funkcionalnost njegove mehanike. Zaradi varnosti je treba vizir ob močnih praskah ali drugih poškodbah zamenjati. Nikoli ne uporabljajte obarvanih ali zrcalnih vizirjev pri slabi vidljivosti (npr. megla, dež), pri nočni vožnji in vožnji skozi predor.



Opozorilo: Čelade ne smete barvati in čistiti z bencinom ali razredčili. Prav tako nanjo ne lepите nalepk.



Opozorilo: Čelada ni namenjena za uporabo v ZDA in Kanadi. Preizkušena in dovoljena za uporabo je po evropskih standardih ECE, zato ni skladna z ameriškim in kanadskim predpisi in zahtevami ter ni dovoljena za uporabo v ZDA in Kanadi. Lahko se uporablja le v državah, v katerih veljajo evropski standardi ECE, kar med drugim ne velja za ZDA in Kanado. Uporaba izdelka v teh deželah v škodnem primeru ne daje pravice do uveljavljanja odškodnine pred sodišči v ZDA, Kanadi in tretjih deželah, ki niso zavezane standardom ECE.

Pridružujemo si pravico, da izdelek zaradi nadaljnjega tehničnega razvoja spremenimo tudi brez vnaprejšnjega opozorila. Garancijski rok za vašo čelado znaša ob ustreznih uporabi 2 leti od dneva nakupa. Posegi v okviru garancije potekajo preko pooblaščenega uvoznika v državi ali po dogovoru s službo za stranke preko proizvajalca. Predložitev kopije originalnega dokazila o nakupu je predpogoj za pravico do garancije. SCHUBERTH si pridržuje pravico do odločitve, ali bo poškodovane dele popravil, zamenjal ali upošteval kot dobropis.

Pravica do garancije ne pride v poštev ob neustreznih uporabi in preobremenitvi izdelka, spremembi izdelka s strani kupca, neupoštevanju priporočil glede izdelka s strani proizvajalca in normalne obrabe.

GÜVENLİK UYARILARI

Satın aldığınız kask SCHUBERTH şirketinin yüksek kaliteye sahip bir üründür. Yeterli korumayı sağlaması için kask iyi oturmali ve sağlam sabitlenmiş olmalıdır. Düşme veya başka bir şekilde güçlü etkienden (darbe vs.) sonra kask değiştirilmelidir. Vizörün (ve güneş vizörünün) darbeye dayanıklı olma özelliğini ve çizilmezliğini olabildiğince uzun süre koruması için, vizörün dış kısmını temizlerken sadece yumuşak bir bez ve su (<20 °C) kullanınız. Vizörün iç kısmı sadece yumuşak bir bez ile temizlenmelidir. Bunun için bir mikro elyaf bez tavsiye ediyoruz. Kuvvetli ovmayı önleyin. Kesinlikle çözücü maddeler, benzin veya benzeri maddeler, ayrıca pencere ve cam temizleyicileri veya parlatıcılar kullanmayınız. Vizörde kullanılan polikarbonata zarar verecek ve böylelikle görüşü ve vizör mekanizmasını olumsuz etkileyebilecek boya, etiket, yapıştırıcı veya başka sert maddeler kullanmayınız. Güvenlik nedeniyle vizör ağır çizikler veya başka hasarlar olduğunda değiştirilmelidir. Kötü görüş durumlarında (örneğin sis, yağmur), ayrıca gece sürüşlerinde ve tünelden geçerken asla gölgeli veya aynalı vizörler kullanmayın.



Dikkat: Kaska boya, benzin veya çözücü maddeler sürülmemelidir. Üzerine etiket de yapıştırmayınız.



Dikkat: Bu kask ABD'deki ve Kanada'daki kullanım için öngörülmemiştir. Kask Avrupa ECE standardına göre kontrol edilmiş ve onaylanmıştır. Bu nedenle ABD ve Kanada yönetmeliklerini ve gerekliliklerini yerine getirmemekte ve ABD'de ve Kanada'da kullanılmasına izin verilmemektedir. Kask, sadece Avrupa ECE standardının geçerli olduğu ülkelerde kullanılabilir. Bu ABD ve Kanada için de geçerli değildir. Ürün bu ülkelerde kullanıldığında ve zarar meydana geldiğinde, ABD ve Kanada - ayrıca ECE standardının geçerli olmadığı üçüncü ülkelerin - mahkemelerinde tazminat talep edilemez.

Teknik geliştirmeler nedeniyle, önceden bildirmeden de, ürün üzerinde değişiklik yapma hakkını saklı tutmaktayız. Kaskınızı öngörülmediği gibi kullandığınızda garanti süresi satına alma tarihinden itibaren 2 yıldır. Tüm garanti işlemleri ilgili ülkedeki yetkili ithalatçı üzerinden veya müşteri hattıyla mutabakat sonrası üretici tarafından yürütülmektedir. Garanti talebi için orijinal faturanın fotokopisinin ibraz edilmesi önkoşuldur. SCHUBERTH kusurlu parçaların tamir edilmesi, değiştirilmesi veya alacak kaydedilmesi konusundaki kararı verme hakkını saklı tutmaktadır.

Özellikle ürün öngörülmediği gibi kullanılmadığında ve aşırı zorlama durumunda, müşteri tarafından ürün değiştirildiğinde, üreticinin ürün tavsiyeleri dikkate alınmadığında ve normal aşınma söz konusu olduğunda garanti talepleri geçerliliğini yitirmektedir.



Änderungen vorbehalten. Keine Gewährleistung auf Irrtümer und Druckfehler.
Subject to change. Not responsible for mistakes or printing errors.

WWW.SCHUBERTH.COM



SCHUBERTH