

SR1

Manual

DE deutsch 4 - 47

EN english 48 - 91

FR français 92 - 135

IT italiano 136 - 179

NL nederlands 180 - 223

ES español 224 - 267

CZ 268

DK 269

FI 270

GR 271

HU 272

NO 273

PT 274

PL 275

RU 276

SE 277

SL 278

TR 279

deutsch

english

français

italiano

nederlands

español

Kompliment!

Sie haben mit dem SCHUBERTH SR1 eine sehr gute Wahl getroffen. Der SR1 ist das Ergebnis modernster Entwicklungs- und Fertigungsmethoden. Sie besitzen mit diesem Helm ein Qualitätsprodukt, welches für höchste Anforderungen an Sicherheit und Leistungsvermögen im Straßenverkehr sowie beste Performance auf der Rennstrecke ausgelegt ist und Ihnen viel Freude bereiten wird.

Wir wünschen Ihnen eine sichere Fahrt.



F.-J. Görges

Leiter Vertrieb
SCHUBERTH GmbH



E. Van Hoof

Vertrieb International
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


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 ...	5
B. Inhalt	6
C. Der Helm	8
1. Norm	8
2. ECE-Zulassung	8
3. Anatomie des Helms	9
4. Außenschale	9
5. Innenschale	9
6. Aerodynamik	10
7. D-Force Spoiler	10
8. Aeroakustik	11
9. Windabweiser	13
10. Rückhaltesystem	14
11. Visierscheibe	15
12. Innenausstattung	20
13. Belüftungssysteme	25
14. Zusätzliche Sicherheitsausstattung	27
D. Die Wahl des passenden Helms	29
1. Kopfgrößenbestimmung	29
2. Helmgrößenermittlung	30
3. Helmgrößenprüfung	31
E. Auf- und Absetzen	33
1. Aufsetzen des Helms	33
2. Absetzen des Helms	33
F. Vor jeder Fahrt	34
1. Überprüfen des Helms	34
2. Überprüfen des Kinnriemens	34
3. Kontrolle des Visiers	35

G. Für Ihre Sicherheit	36
1. Sicherheitshinweise Helm	36
2. Sicherheitshinweise Visier	38
3. Sicherheitshinweise Modifikation/Zubehör	38
H. Wartung und Pflege	39
1. Außenschale	39
2. Visier	39
3. Innenausstattung	42
4. Verschluss-System	42
5. Aufbewahrung	42
I. Zubehör und Ersatzteile	43
1. Zubehör und Ersatzteile	43
2. Kommunikationssysteme	43
3. Bezug von SCHUBERTH Originalteilen	43
J. SCHUBERTH Service	44
1. Service Center	44
2. Reparaturservice	44
3. Gewährleistung	45
4. SCHUBERTH im Internet	46
K. Wie Sie uns erreichen	47

deutsch

english

français

italiano

nederlands

español

C. DER HELM

1. NORM

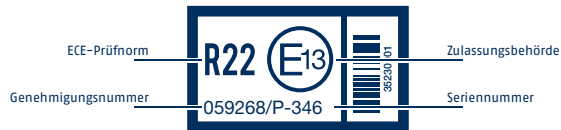
Der SR1 erfüllt die Norm ECE-R 22.05. Diese Prüfnorm gewährleistet die Einhaltung von definierten Sicherheitsstandards hinsichtlich Stoßdämpfung, Visier, Rückhaltesystem sowie Sichtfeld. Die Zulassung garantiert Ihnen zum einen die Zulassung für die Länder der europäischen Union und aller Länder, die die ECE-Norm anerkennen und zum anderen die im Schadensfall wichtige Versicherungskonformität. Bitte beachten Sie, dass dieser SR1 mit ECE-Zulassung speziell auf die ECE-Norm eingestellt und daher insbesondere nicht für die USA, Kanada oder möglicherweise anderen Nicht-EU-Ländern 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.

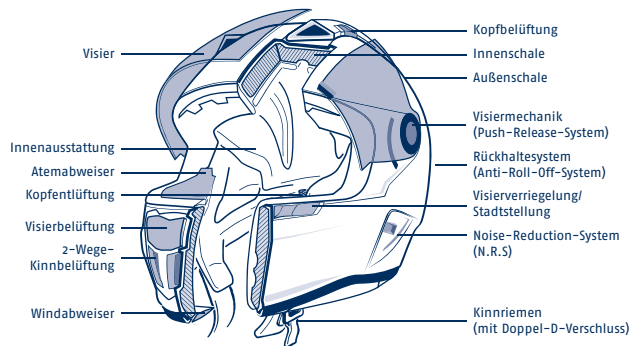
Weitere Informationen und die Bezugsquelle für diese Helme finden Sie im Internet unter:

www.schuberth.com/us/home

2. ECE-ZULASSUNG



3. ANATOMIE DES HELMS



4. AUSSENSCHALE

Die Helmaußenschale des SR1 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 größtmöglichen 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.

6. AERODYNAMIK

Alle SCHUBERTH Motorrad- und Rennsporthelme werden im SCHUBERTH-eigenen Windkanal unter genau definierten Bedingungen entwickelt und optimiert. Der SR1 ist speziell für eine sportliche Sitzhaltung eingestellt und liegt ruhig im Luftstrom. Auch bei hohen Geschwindigkeiten (über 200 km/h) entwickelt der SR1 praktisch keinen Auftrieb. Weitere charakteristische Eigenschaften des SR1 sind ein niedriger Luftwiderstand, eine hohe Richtungsstabilität und geringe Seitenkräfte. Bei unverkleideten Motorrädern wird zudem das Buffeting* im Hochgeschwindigkeitsbereich deutlich minimiert.

* Rütteln des umströmten Körpers 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. D-FORCE SPOILER

Der SR1 kann mit Hilfe des D-Force Spoilers an die jeweilige Sitzposition und Geschwindigkeit so angepasst werden, dass jederzeit ein optimales Verhalten des Helms im Luftstrom gewährleistet ist. Es stehen zwei Positionen mit unterschiedlichen Anstellwinkeln zur Auswahl.

am Helm anliegend: Standard – Abtrieb.
Empfohlen für verkleidete Motorräder und aufrechte Sitzposition.



hochgeklappt: 60% höherer Abtrieb.
Empfohlen für unverkleidete Motorräder und tiefe Sitzposition.



8. AEROAKUSTIK

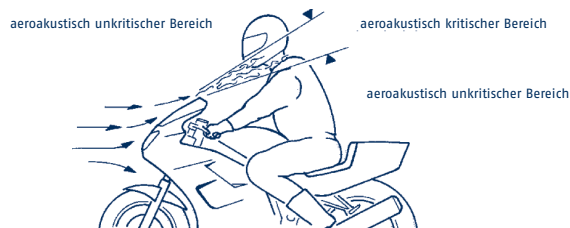
Verschiedene im SCHUBERTH Windkanal entwickelte Maßnahmen sorgen für einen aeroakustisch angenehm leisen Helm bei gleichzeitig optimiertem akustischen Feedback während des Fahrens. Hierdurch wird ein konzentrierteres Fahren – insbesondere bei höheren Geschwindigkeiten – ermöglicht.

☞ **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.

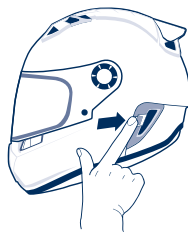
C. DER HELM



NOISE-REDUCTION-SYSTEM (N.R.S)

Das innovative NOISE-REDUCTION-SYSTEM ermöglicht ein Variieren des in den Helm eindringenden Schalls und somit eine unterschiedliche Intensität der wahrgenommenen Geräusche. Es stehen zwei Einstellungen zur Auswahl.

Race (N.R.S geöffnet): In dieser Einstellung findet eine erhöhte Wahrnehmung von akustischen Signalen statt. Empfohlen für die Rennstrecke.



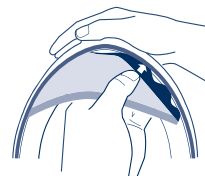
Street (N.R.S geschlossen): Die Akustik im Helm wird in dieser Einstellung auf die Wahrnehmung von wichtigen Verkehrs- und Warnsignalen reduziert. Empfohlen für längere Fahrten.



9. WINDABWEISER (im Lieferumfang enthalten)

Durch die Montage des mitgelieferten Windabweisers lässt sich ein unerwünschtes Einströmen von Fahrtwind in den Helm verhindern. Zusätzlich lassen sich die Fahrgeräusche im Helm weiter reduzieren.

Zur Montage schieben Sie die Haltetasche des Windabweisers schrittweise von der Mitte nach Außen in den Führungsspalt zwischen Helminnen- und Außenschale.



😊 **Tipp:** Um die Geräuschwahrnehmung noch weiter zu minimieren, ist die Passform auf der Helmunterseite extrem wichtig. Achten Sie auf einen guten Helmabschluss. Bei kleineren Kragenweiten empfiehlt sich die Verwendung eines Halstuches.

10. RÜCKHALTESYSTEM

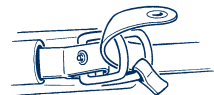
Das Rückhaltesystem des SR1 besteht aus einem Kinnriemen, der zusätzlich mit Nackenbändern am hinteren Teil der Helmschale gesichert ist (Anti-Roll-Off-System – siehe Kapitel C.14.).

KINNRIEMEN MIT DOPPEL-D-VERSCHLUSS

Der Doppel-D-Verschluss ermöglicht bei jedem Anlegen des Kinnriemens ein einfaches und sehr präzises Einstellen der Kinnriemenlänge sowie ein straffes, individuell anpassbares Anlegen am Kinn.

Schließen und Festziehen

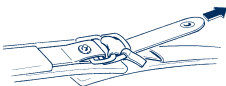
1. Fädeln Sie das freie Kinnriemenende, wie auf den nebenstehenden Bildern dargestellt, durch den Doppel-D-Verschluss.



2. Ziehen Sie den Kinnriemen straff. Der Kinnriemen sollte fest, aber noch bequem anliegen. Führen Sie dann das freie Ende des Gurtbandes durch den ersten Ring des Verschlusses zurück.



-  **Tipp:** Zur Überprüfung des optimalen Sitzes, empfehlen wir den Helm mit beiden Händen seitlich zu greifen und mit leicht rotierenden Bewegungen am Kopf kurz kreisen zu lassen, danach den Kinnriemen nochmals anziehen.

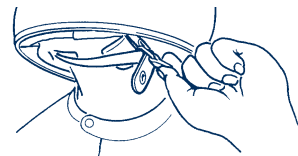


3. Das freie Kinnriemenende wird umgelegt und mit Hilfe des Druckknopfes befestigt. Ein Flattern des Kinnriemens im Fahrtwind wird so verhindert.



Lösen und Öffnen

1. Lösen Sie den Druckknopf und ziehen Sie an der kleinen roten Fahne des Doppel-D-Verschlusses so, dass der Kinnriemen sich lockert.
2. Fädeln Sie nun das freie Kinnriemenende aus dem Doppel-D-Verschluss aus.



-  **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:** Öffnen Sie niemals den Kinnriemen während der Fahrt.

11. VISIERSCHEIBE

Die im Schnitt 2,5 mm starke 3D-Visierscheibe wird im Spritzgussverfahren gefertigt. Das eingesetzte Spezial-Polycarbonat verfügt über eine ausgezeichnete Transparenz, hohe Festigkeit bzw. Zähigkeit, Schlag- und Bruchfestigkeit sowie sehr gute Witterungsbeständigkeit. Zudem bietet es aufgrund seiner UV-absorbierenden Materialeigenschaft einen wirksamen Schutz gegen die für das menschliche Auge schädliche UV-Strahlung. Form und Dickenverteilung des Visiers wurden auf Basis langjähriger Forschung und Entwicklung mit Hilfe von komplexen mathematischen Methoden ermittelt. Das Visier setzt Maßstäbe im Bereich der technischen Optik: Es ist praktisch im gesamten Sichtbereich absolut verzerrungsfrei und besitzt die höchste optische Klasse 1 – Voraussetzung für ermüdungsfreies Sehen bei längeren Fahrten.

BESCHICHTUNG

Die Visierscheibe ist anti-fog und anti-scratch beschichtet. Die außen aufgebraute anti-scratch-Beschichtung erhöht die Oberflächenhärte des Visiers und damit seine Kratzfestigkeit. Dies hat einen erheblichen positiven Einfluss auf die Lebensdauer und Sichtqualität Ihres Visiers.

Auf der Innenseite verfügt das Visier über die speziell entwickelte, hoch leistungsfähige anti-fog-Beschichtung, die ein Beschlagen der Scheibe deutlich vermindert.

☞ **Achtung:** Beim Reinigen der beidseitig beschichteten Scheibe starkes Rubbeln und Reiben vermeiden sowie die Scheibe nicht ins Wasserbad legen (siehe Pflegehinweise Visier – Kapitel H.2.).

☞ **Achtung:** Die aktive anti-fog- und anti-scratch-Beschichtung unterliegt einem in Abhängigkeit von Einsatzintensität und Umweltbedingungen unterschiedlich schnellen Alterungsprozess. Zu Ihrer eigenen Sicherheit empfehlen wir bei nachlassender anti-fog-Wirkung einen Austausch der Visierscheibe.

😊 **Tipp:** Nach einer intensiven Reinigung, Regenfahrt oder langer Fahrt bei kalter Witterung braucht die beschlagshemmende Beschichtung einige Zeit, um wieder vollständig aktiv zu werden. In dieser Zeit kann die Beschichtung keine oder nur wenig durch den Atem entstehende Feuchtigkeit aufnehmen. Trockenes, luftiges Aufstellen beschleunigt den Reaktivierungsprozess der Beschichtung.

Öffnen des Visiers

Das Visier wird geöffnet, indem Sie linksseitig mit dem Daumen unter das am Visier angebrachte Fingertab greifen und die Visierscheibe mit Druck nach oben in die gewünschte Position bringen.

Schließen des Visiers

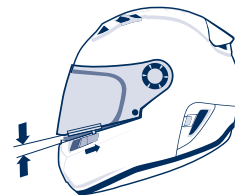
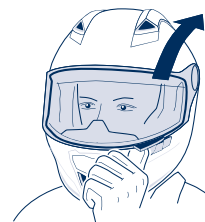
Das Visier wird geschlossen, indem Sie das Fingertab greifen und die Visierscheibe mit einer Handbewegung nach unten drücken.

Visierverriegelung

Zum Verriegeln des Visiers bewegen Sie das Bedienelement bei vollständig geschlossenem Visier mit einer Handbewegung nach hinten. Um das Visier wieder zu entriegeln, bewegen Sie das Bedienelement in die vordere Stellung.

Stadtstellung

Damit auch bei langsamen Fahrten (z.B. in der Stadt) jederzeit eine ausreichende Versorgung mit Frischluft gewährleistet ist, lässt sich das Visier mittels des Arretierungs-Bedienelements in der Stadtstellung arretieren. Bewegen Sie das Bedienelement hierzu bei geöffnetem Visier mit einer Handbewegung nach hinten. Mit einer Schließbewegung setzt der Rastzapfen des Visiers auf dem Bedienelement auf. Dadurch entsteht ein schmaler Spalt zwischen Visier und Visierdichtung.



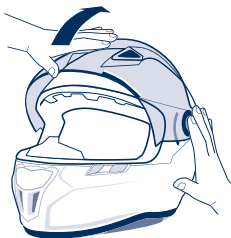
C. DER HELM

VISIERSCHEIBENWECHSEL

Der Visierscheibenwechsel ist mit dem komfortablen Push-Release-System schnell und ohne Hilfsmittel möglich. Zum Wechseln des Visiers ist es hilfreich, den Helm auf einer geraden Fläche abzustellen oder ihn im Sitzen auf Ihren Oberschenkeln abzulegen.

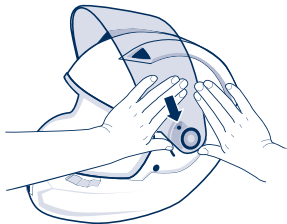
Visierscheiben-Ausbau

1. Betätigen Sie bei geschlossenem Visier auf einer Seite den Druckknopf der Push-Release-Visiermechanik und halten Sie diesen gedrückt.
2. Bewegen Sie das Visier soweit nach oben, bis sich dieses aus der Fixierung löst.
3. Verfahren Sie mit der gegenüberliegenden Seite wie in den Schritten 1. und 2. erläutert.

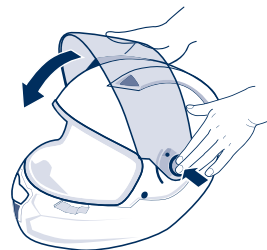


Visierscheiben-Einbau

1. Führen Sie mit beiden Händen den 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 und wieder schließen.

SICHERHEITSHINWEISE

Überprüfen Sie bitte vor jeder Fahrt die Funktionsfähigkeit des Visiers und ob dieses eine ausreichend gute Sicht gewährleistet. Verunreinigungen müssen vor jeder Fahrt entfernt werden. Kontrollieren Sie das Visier auf mechanische Schäden und Risse. Stark verkratzte oder matte Scheiben beeinträchtigen die Sicht erheblich und müssen vor Antritt einer Fahrt aus Sicherheitsgründen 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 Motorrads.

12. INNENAUSSTATTUNG

Die auswechselbare und waschbare Innenausstattung des SR1 gewährleistet neben einer hervorragenden Passform auch gleichzeitig eine bessere Be- und Entlüftung des Helms.

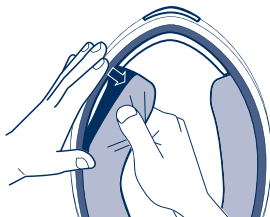
Die Komfort-Wangenpolster sowie Ear-Pads sorgen für eine weiche Polsterung an den Wangen und das Kopfband-Polster für eine gute Anlage rund um den Kopf. Das zentrale Kopfpad gewährleistet die bequeme Auflage auf dem Kopf ohne die Lüftungskanäle zu verdecken (siehe Belüftungssysteme/Kopfbelüftung – Kapitel C.13.). 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 DER INNENAUSSTATTUNG

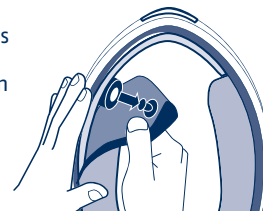
Die Innenausstattung ist mit einer Klemmbefestigung an der Helminnenschale fixiert und kann durch behutsames Herausziehen entnommen werden.

Ausbau Komfort-Wangenpolster

1. Ziehen Sie das Komfort-Wangenpolster behutsam aus seiner Fixierung.



2. Lösen Sie die eingenähten Pins des Komfort-Wangenpolsters aus den rot-markierten Steckvorrichtungen an der Helminnenschale.



3. Verfahren Sie mit dem zweiten Komfort-Wangenpolster wie in den Schritten 1. und 2. erläutert.

Ausbau Kopfband-Polster

1. Ziehen Sie die halbrunde Führungsleiste des Kopfband-Polsters aus den Aussparungen der auf der Helminnenschale befestigten Kunststoffleiste.



2. Ziehen Sie die Haltetasche im Nackenbereich aus dem Führungsspalt zwischen Innenschale und Außenschale.



C. DER HELM

EINBAU DER INNENAUSSTATTUNG

Einbau Kopfband-Polster

Zum Einbau dienen die stirnseitig eingenähte halbrunde Führungsleiste sowie die im Nackenbereich befindliche Haltetasche als Fixierungshilfe.

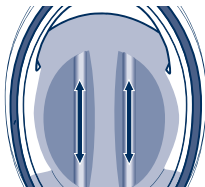
1. Schieben Sie die halbrunde Führungsleiste stückweise unter die Aussparungen der auf der Helminnenschale befestigten Kunststoffleiste.



2. Schieben Sie die Haltetasche des Nackenpolsters schrittweise in den Führungsspalt zwischen Helminnen- und Außenschale.

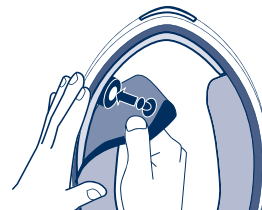


3. Richten Sie das Kopfbandpolster im Helm so aus, dass kein Belüftungskanal verdeckt wird.



Einbau Komfort-Wangenpolster

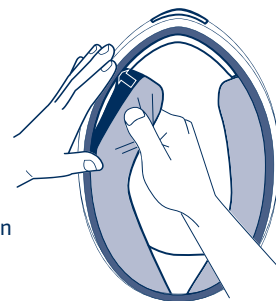
1. Fixieren Sie das Komfort-Wangenpolster mit Hilfe der rot-markierten Steckvorrichtungen.



2. Schieben Sie die Haltetasche des Komfort-Wangenpolsters in den Führungsspalt zwischen Helminnen- und Außenschale. Beginnen Sie hierzu mit dem unteren Teil des Komfort-Wangenpolsters.



3. Schieben Sie die Haltetasche mit einem leichten, zur Helmschale gerichteten Druck in den Führungsspalt zwischen Helminnen- und Außenschale.

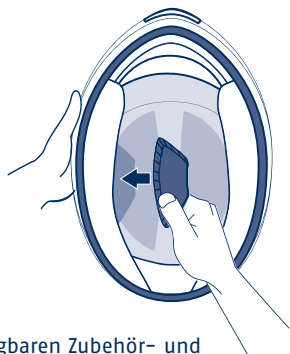


4. Verfahren Sie mit dem zweiten Komfort-Wangenpolster wie in den Schritten 1. bis 3. erläutert.

C. DER HELM

Ear-Pads

Die standardmäßig im Lieferumfang enthaltenen Ear-Pads lassen sich mittels Klettverbindung individuell im Ohrenbereich positionieren. Für eine stärkere Polsterung im Ohrenbereich sind weitere Polsterstärken als Zubehör erhältlich.



- **Achtung:** Eine Übersicht aller verfügbaren Zubehör- und Ersatzteile finden Sie im Internet unter www.schuberth.com im Bereich „Zubehör“ Ihres Helmmodells.
- **Achtung:** Beim Einlegen der Innenausstattung darauf achten, dass sich die Belüftungsaussparungen des Kopfbandes über den Lüftungskanälen im hinteren Teil des Helms befinden und das Kopfband 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.

13. BELÜFTUNGSSYSTEME

Belüftung 1 – Visiereinstellung

Der SR1 besitzt ein mehrstufig verstellbares Visier. Öffnen Sie das Visier – in Abhängigkeit von Geschwindigkeit und Beschlagsneigung – so weit, dass es nicht beschlägt und gleichzeitig Ihre Augen vor unangenehmem Luftzug geschützt sind.

Belüftung 2 – Visierbelüftung

Zur Belüftung des Visiers ist der SR1 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 Innenseite der Visierscheibe wirkungsvoll belüftet. Durch Druck auf den unteren bzw. oberen Teil des Belüftungselements wird der Lufteinlass geöffnet bzw. geschlossen.



Belüftung 3 – Kopfbelüftung

(Proactive-Dynamic-Ventilation-System)

Zur Belüftung der Kopfoberfläche befinden sich an der Oberseite der Helmschale zwei Lufteinlasshauben. Die durch diese Hauben eintretende Luft wird über Kanäle wirkungsvoll an die Kopfoberseite geführt. Im Helminnenraum ermöglicht das fortschrittliche Polsterungssystem den direkten Kontakt zwischen einströmender Luft und Kopfoberfläche, wodurch eine schnellere Aufnahme und Ableitung der Innenraumwärme durch die Entlüftungss-



C. DER HELM

hauben auf der Helmrückseite sowie im eingelassenen Netzstoff im Nackenbereich möglich wird. Durch Bewegen der Belüftungsschieber nach hinten werden die Belüftungskanäle im Helm geöffnet. Stehen die Belüftungsschieber in der vordersten Position, ist die Belüftung geschlossen.

In Abhängigkeit von gefahrener Geschwindigkeit und Sitzposition variiert die Intensität der Belüftung. Das maximale Volumen an Frischluftzufuhr wird durch eine sportliche Sitzhaltung ermöglicht.

Belüftung 4 – Kopfentlüftung

Der SR1 ist mit einem permanenten Entlüftungssystem ausgestattet. Die im Innenraum befindliche bzw. über die Belüftung strömende Luft wird über die Luftkanäle der Innenschale zur Helmrückseite geführt. Der an der Helmrückseite herrschende Unterdruck sorgt für einen permanenten Abzug der Innenraumluft durch die Entlüftungsöffnungen unterhalb des Spoilers sowie den im Nackenpolster eingesetzten Spezial-Netzstoff. Auf diese Weise wird ein angenehmes Helmklima gewährleistet.



Belüftung 5 – Kinnbelüftung (2-Wege-Kinnbelüftung)

Die fortschrittliche 2-Wege-Kinnbelüftung sorgt jederzeit für eine optimale Frischluftzufuhr im Kinnbereich. Die durch den Lufterlass strömende Frischluft kann bei Bedarf durch Luftkanäle in den Komfort-Wangenpolstern so umgeleitet werden, dass die in den Komfort-Wangenpolstern enthaltene Feuchtigkeit und Wärme effektiv aus dem Helm abtransportiert wird.



Schalter Mitte – Belüftung deaktiviert



Schalter Rechts – Wangenpolster-Belüftung



Schalter Links – Kinnbelüftung aktiv

Die gewünschte Einstellung können Sie mit Hilfe des Bedienelements am Kinn wählen.

14. 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 beinhaltet 3 Sicherheitseigenschaften. Voraussetzung hierfür ist immer ein geschlossener und richtig eingestellter Kinnriemen.

- 1) Ein Abstreifen des Helms vom Kopf wird vermieden.
- 2) Aufgrund des geringeren Neigungswinkels wird einem Kontakt zwischen der Kinnpartie des Helms und dem Kinn bzw. dem Hals des Fahrers entgegengewirkt.
- 3) Die unfallbedingten Folgen eines Brustkorbkontakts des Helms werden reduziert.



C. DER HELM

Reflexbereiche

Das charakterstarke Design des SR1 ist u. a. geprägt durch die silberfarbenen Reflexstoff-Applikationen in den hinteren Seitenbereichen des Nackenpolsters/ Akustikkragens. Diese bewirken eine bessere Erkennbarkeit des Motorradfahrers im Straßenverkehr – insbesondere bei ungünstigen Sichtverhältnissen.

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 im Stirn- und Rückenbereich sowie links und rechts verpflichtend am Helm anzubringen.



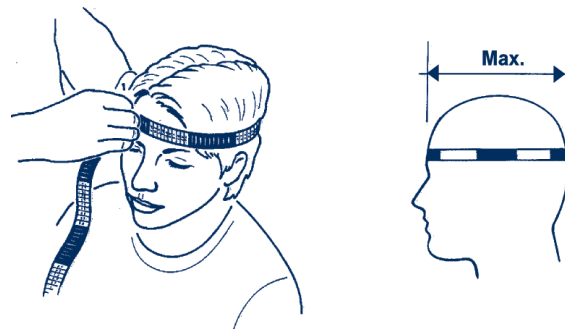
D. DIE WAHL DES PASSENDEN HELMS

Die Wahl des passenden Helms ist eine wichtige Angelegenheit. Nur ein passender Helm ist die Voraussetzung dafür, dass Sie im Falle eines Sturzes oder Unfalls bestmöglich geschützt sind. Mit folgenden Schritten ermitteln Sie den passenden Helm:

1. Schritt: Kopfgrößenbestimmung
2. Schritt: Helmgrößenermittlung
3. Schritt: Helmgrößenprüfung

1. KOPFGRÖSSENBESTIMMUNG

Ihre Kopfgröße bestimmen Sie, indem Sie ein flexibles Maßband (Schneidermaßband) etwa einen Fingerbreit (ca. 2 cm) über den Augenbrauen so um den Kopf legen, dass Sie den größten Kopfumfang erfassen. Der gemessene Wert stellt Ihre Kopfgröße in cm dar.



D. DIE WAHL DES PASSENDEN HELMS

2. HELMGRÖSSENERMITTLUNG

Den SR1 liefern wir in sechs Doppel-Helmgrößen. Die für Ihre Kopfgröße passende Helmgröße entnehmen Sie bitte der folgenden Übersicht:

Kopfgröße in cm	SCHUBERTH Helmgrößen	Alpha Helmgrößen
52 bis 53	52 / 53	XS
54 bis 55	54 / 55	S
56 bis 57	56 / 57	M
58 bis 59	58 / 59	L
60 bis 61	60 / 61	XL
62 bis 63	62 / 63	XXL

Der SR1 wird in 3 Helmschalengrößen gefertigt:

Helmschalen- größe	SCHUBERTH Helmgrößen
S	52 / 53 - 54 / 55
M	56 / 57 - 58 / 59
L	60 / 61 - 62 / 63

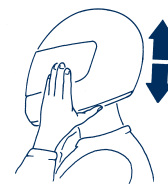
Falls die Kopfgrößenmessung einen Wert liefert, der zwischen zwei Helmgrößen liegt (z.B. 57,5 cm), empfehlen wir, zuerst die kleinere Größe zu probieren.

3. HELMGRÖSSENPRÜFUNG

Überprüfen Sie bitte bei aufgesetztem Helm sowie geschlossenem und richtig eingestelltem Kinnriemen (wichtig: Kinnriemen-Einstellung siehe Kapitel C.10. – Rückhaltesystem), ob der Helm die für Sie richtige Größe aufweist und korrekt sitzt.

- Schritt:** Prüfen Sie, ob alle Polster der Innenausstattung straff, aber ohne zu drücken an Ihrem Kopf anliegen:
 - Komfort-Wangenpolster
 - Kopfbandpolsterung (insbesondere im Stirnbereich).

Sollten Sie einen störenden, wenn nicht sogar schmerzhaften Druck spüren, probieren Sie die nächstgrößere Helmgröße.
- Schritt:** Kontrollieren Sie, ob der Helm Ihnen ein ausreichend großes peripheres Sichtfeld gewährt. Seitliche Einschränkungen der Sicht treten konstruktionsbedingt bei jedem Helm auf, sollten aber nicht als störend oder wahrnehmungseinschränkend empfunden werden.
- Schritt:** Halten Sie den aufgesetzten Helm fest zwischen Ihren Händen und bewegen Sie den Helm nach oben und nach unten. Versuchen Sie auch, den Helm zu drehen. Bei diesen Bewegungen sollten Sie spüren, wie Ihre Kopf- und Gesichtshaut bewegt wird. Lässt sich der Helm zu einfach bewegen, ist der Helm zu groß! Probieren Sie eine kleinere Größe.



D. DIE WAHL DES PASSENDEN HELMS

4. Schritt: Greifen Sie den aufgesetzten Helm am Kinnenteil und versuchen Sie, ihn nach hinten vom Kopf zu ziehen. Gelingt Ihnen das, ist der Helm zu groß oder der Kinnriemen zu weit eingestellt (nicht fest genug angezogen). Bitte benutzen Sie zu Ihrer eigenen Sicherheit eine kleinere Helmgröße bzw. stellen Sie den Kinnriemen neu ein.



5. Schritt: Fassen Sie den Helm mit beiden Händen im hinteren Bereich und versuchen Sie, den Helm nach vorne über den Kopf zu drehen. Lässt sich der Helm so vom Kopf ziehen, ist entweder der Kinnriemen zu weit eingestellt (nicht fest genug angezogen) oder der Helm zu groß. Stellen Sie den Kinnriemen neu ein bzw. wählen Sie eine kleinere Helmgröße.



Wiederholen Sie die Prüfschritte so lange, bis Sie die passende Helmgröße gefunden haben.

Idealerweise überprüfen Sie Ihre Wahl bei einer Probefahrt.

⚠️ Warnung: Fahren Sie niemals mit einem Helm, der nicht richtig passt!

E. AUF- UND ABSETZEN

1. AUFSETZEN DES HELMS

- 👉 Achtung:** Beachten Sie die Ausführungen zur Handhabung des Kinnriemen/Verschluss-Systems (siehe Rückhaltesystem – Kapitel C.10.).

1. Öffnen Sie den Kinnriemen.
2. Fassen Sie die unteren Enden des Kinnriemens und ziehen Sie diese fest auseinander.
3. Der Helm lässt sich nun über den Kopf ziehen.
4. Schließen Sie den Kinnriemen, indem Sie das freie Kinnriemenende durch den Doppel-D-Verschluss fädeln, straff anziehen und befestigen (siehe Rückhaltesystem – Kapitel C.10.).
5. Stellen Sie sicher, dass der Kinnriemen unter dem Kinn verläuft und fest anliegt.

- 👉 Achtung:** Überprüfen Sie den richtigen Sitz und die korrekte Länge des Kinnriemens regelmäßig (siehe Überprüfen des Kinnriemens – Kapitel F.2.).

2. ABSETZEN DES HELMS

1. Öffnen Sie den Kinnriemen, indem Sie an der roten Fahne des Doppel-D-Verschlusses ziehen und den Kinnriemen aus den Metallösen ausfädeln.
2. Fassen Sie nun die Kinnriemenenden und ziehen Sie diese fest auseinander.
3. Der Helm lässt sich jetzt vom Kopf ziehen.

- 😊 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.

F. 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. Bei Bedarf überprüfen wir kostenlos Ihren SR1 auf etwaige Schäden (siehe Sicherheits-Check – Kapitel J.1.).

 **Achtung:** Falls sich Ihr Körpergewicht erheblich reduziert hat, müssen Sie überprüfen, ob Ihr Helm noch die für Sie passende Helmgröße hat (siehe Helmgrößenprüfung – Kapitel D.3.).

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 (siehe Helmgrößenprüfung – Kapitel D.3.).

 **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 nachgibt, ist der Verschluss richtig geschlossen.

3. KONTROLLE DES VISIERS

Überprüfen Sie bitte vor jeder Fahrt die Funktionsfähigkeit des Visiers und ob dieses ausreichend gute Sicht gewährleistet. Verunreinigungen müssen vor jeder Fahrt entfernt werden (siehe Pflegehinweise Visier – Kapitel H.2.).

Kontrollieren Sie das Visier auf mechanische Schäden und/oder Risse. Eine stark verkratzte Visierscheibe beeinträchtigt die Sicht erheblich und muss vor Antritt der Fahrt ausgetauscht werden.

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

 **Warnung:** Stellen Sie sicher, dass das Visier immer in einem einwandfreien Zustand ist. Beschädigte Visiere sind nicht fahrtauglich und somit auszutauschen.

 **Warnung:** Bei schlechter Sicht ist die Fahrt abubrechen.

1. SICHERHEITSHINWEISE HELM

- ⚠️ Fahren Sie niemals ohne 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.
- ⚠️ Benutzen Sie nur einen Helm, der richtig sitzt und passt!
- ⚠️ 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 Helm 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. Bei Bedarf können Sie den SR1 ausreichend frankiert zu einer kostenlosen Überprüfung an das SCHUBERTH Service Center einschicken.

- ⚠️ Der zuvor beschriebene Schutzmechanismus des Helms kann auch beim Fallen des Helms aus einer Höhe (< 1 m) zu kleinen Rissen in der Helmschale führen.
- ⚠️ 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 Jahren ausgetauscht werden. Die Außenschale ist zwar prinzipiell für eine darüber hinausgehende Nutzungsdauer geeignet, aufgrund von Materialermüdungs- und -abnutzungserscheinungen 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 Dekors, der Helminnenschale und der Innenausstattung führen!
- ⚠️ Das direkte Einwirken von Kraftstoffen, Verdünnern und Lösungsmitteln kann zu Strukturzerstörungen der Helmaußen- und Helminnenschale führen. Der Helm darf nicht, auch nicht für Reinigungszwecke, mit derartigen Substanzen in Kontakt gebracht werden!

G. FÜR IHRE SICHERHEIT

2. SICHERHEITSHINWEISE VISIER

- ⚠ Verkratzte und/oder verschmutzte Visiere beeinträchtigen die Sicht – insbesondere bei Nacht oder Gegenlicht – erheblich und erhöhen dadurch die Gefahr eines Unfalls. Tauschen bzw. reinigen Sie diese zu Ihrer eigenen Sicherheit unverzüglich.
- ⚠ 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!

H. WARTUNG UND PFLEGE

1. AUSSENSCHALE

Zur Reinigung und Pflege der Helmaußenschale können Sie Wasser, Seifenlauge, alle handelsüblichen Lackshampoos, -reiniger, -polituren und Kunststoffpflegemittel 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 Verdünner 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. VISIER

Visier-Außenseite

Verwenden Sie einen weichen Lappen und eine milde Seifenlauge zum Entfernen von Verunreinigungen auf der Visier-Außenseite. Zum Trocknen des Visiers benutzen Sie ein fusselfreies weiches Tuch.

Visier-Innenseite

Die Visier-Innenseite ist ausschließlich mit einem weichen, bei Bedarf leicht angefeuchteten Tuch, zu reinigen. Hierbei keine Reinigungsmittel verwenden. Vermeiden Sie zum Schutz der anti-fog-Beschichtung starkes Rubbeln und Reiben.

H. WARTUNG UND PFLEGE

-  **Achtung:** Nach einer intensiven Reinigung, Regenfahrt oder langer Fahrt bei kalter Witterung benötigt die beschlagshemmende Beschichtung einige Zeit, um wieder vollständig aktiv zu werden. In dieser Zeit kann die Beschichtung keine oder nur wenig durch den Atem entstehende Feuchtigkeit aufnehmen.
-  **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:** Vermeiden Sie zum Schutz der anti-fog- und anti-scratch-Beschichtung starkes Rubbeln und Reiben.
-  **Achtung:** Tragen Sie kein anti-fog-Gel, -Spray oder ähnliche Mittel auf die aktive anti-fog-Beschichtung auf. Dies kann zu unerwünschten Reaktionen bis hin zur irreparablen Beschädigung der Beschichtung führen.
-  **Achtung:** Die aktive anti-fog- und anti-scratch-Beschichtung unterliegt einem in Abhängigkeit von Einsatzintensität und Umweltbedingungen unterschiedlich schnellen Alterungsprozess. Zu Ihrer eigenen Sicherheit empfehlen wir bei stark nachlassender anti-fog-Wirkung einen Austausch der Visierscheibe.
-  **Achtung:** Die aktive anti-fog-Beschichtung nimmt auch chemische Substanzen, wie z. B. Lösungsmittel, auf und kann dadurch beschädigt werden. Vermeiden Sie daher die Lagerung in der Nähe von aggressiven Stoffen (z. B. Kraftstoffen).
-  **Achtung:** Auch feuchte Brillenputztücher sind – trotz anders lautender Empfehlung – oft nicht für die Reinigung der Visiere geeignet, da sich die enthaltenen Substanzen nicht

mit der anti-fog- und anti-scratch-Beschichtung vertragen. Vermeiden Sie die Verwendung dieser Tücher.

-  **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-fog-Beschichtung extrem reduziert wird.
-  **Achtung:** Das Visier darf außerhalb der Nutzungszeiten (insbesondere Lagerungszeiten) nicht komplett geschlossen werden, da ansonsten die im Innenraum enthaltene Feuchtigkeit nicht entweichen kann und in verstärktem Maße von der anti-fog-Beschichtung aufgenommen wird. Dies kann zu einer Reduktion der Lebensdauer der Beschichtung führen. Idealerweise positionieren Sie das Visier in der 2. Raststufe oberhalb der Stadtstellung.
-  **Achtung:** Bringen Sie keine Etiketten, Klebebänder oder Aufkleber am Visier an.
-  **Tipp:** Ein nach längerer Nichtbenutzung des Helms bisweilen auftreten der milchiger Belag (durch Reaktion der aktiven anti-fog-Beschichtung mit der Umgebung) lässt sich am leichtesten mit einem trockenen Tuch entfernen.
-  **Tipp:** Hartnäckige Verschmutzungen der Visieraußenseite (z. B. eingetrocknete Insektenreste) lassen sich leicht entfernen, wenn Sie das Visier im geschlossenen Zustand mit einem feuchtnassen 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.

H. WARTUNG UND PFLEGE

3. INNENAUSSTATTUNG

Das Kopfband-Polster, die Komfort-Wangenpolster sowie die Ear-Pads können mittels Handwäsche unter Verwendung eines handelsüblichen Feinwaschmittels (am besten stark mit Wasser verdünnt) bei maximal 30 °C gewaschen werden. Feuchte Innenausstattung bei Raumtemperatur und guter Durchlüftung trocknen lassen.

4. VERSCHLUSS-SYSTEM

Der Doppel-D-Verschluss ist wartungsfrei.

 **Warnung:** Die Metallteile des Doppel-D-Verschlusses dürfen nicht geölt oder gefettet werden.

5. AUFBEWAHRUNG

Bewahren Sie den Helm im mitgelieferten Helmbeutel an einem trockenen und geschützten Ort auf. Achten Sie zur besseren Entlüftung und Schonung der anti-fog-Beschichtung darauf, dass das Visier nicht komplett geschlossen ist. Idealerweise positionieren Sie das Visier in der 2. Raststufe oberhalb der Stadtstellung. Legen Sie den Helm immer so ab, dass er nicht auf den Boden fallen kann.

 **Achtung:** Bewahren Sie den Helm für Kinder und Tiere unzugänglich auf.

I. ZUBEHÖR UND ERSATZTEILE

1. ZUBEHÖR UND ERSATZTEILE

Eine Übersicht aller verfügbaren Zubehör- und Ersatzteile finden Sie im Internet unter **www.schuberth.com** im Bereich „Zubehör“ Ihres Helmmodells.

 **Warnung:** Der Austausch aller anderen Helmbestandteile darf aus Sicherheitsgründen nur durch Ihren Fachhändler vorgenommen werden.

2. KOMMUNIKATIONSSYSTEME

 **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 gemäß Zulassung eines Helms – in Verbindung mit einem speziellen Kommunikationssystem – ist nur gültig, wenn er von einer offiziellen 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.

3. BEZUG VON SCHUBERTH ORIGINALTEILEN

SCHUBERTH Original-Ersatzteile und -Zubehör erhalten Sie bei Ihrem Fachhändler. Den SCHUBERTH Fachhändler in Ihrer Nähe finden Sie im Produktbereich „Motorrad“ in der Rubrik „Händler“ auf der SCHUBERTH Website: **www.schuberth.com**

J. SCHUBERTH SERVICE

1. SICHERHEITS-CHECK

Bei Bedarf können Sie den SR1 ausreichend frankiert zu einer kostenlosen Überprüfung an das SCHUBERTH Service Center einschicken. In diesem Fall erreichen Sie Ihren Ansprechpartner über das SCHUBERTH Service Center. Bitte geben Sie in jedem Fall das Kaufdatum des Helms und den Grund für die Einsendung mit an. Bitte haben Sie Verständnis, dass Sicherheits-Checks nicht im Rahmen des normalen Reparaturservice möglich sind, sondern eine längere Bearbeitungszeit in Anspruch nehmen können.

2. REPARATURSERVICE

Sie besitzen mit dem SR1 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.

3. GEWÄHRLEISTUNG

Die Gewährleistungszeit für Ihren Helm beträgt bei bestimmungsgemäßem Gebrauch 2 Jahre ab Kaufdatum. Sollten Gewährleistungsarbeiten anfallen, so werden diese über Ihren Fachhändler abgewickelt. Die Vorlage des Kaufbelegs ist zwingende Voraussetzung für den Gewährleistungsanspruch. Bitte bewahren Sie die Originalrechnung sorgsam auf. Bei Gewährleistungsansprüchen muss der Originalbeleg (bzw. eine Kopie) dem Helm beigelegt sein. Ohne Kaufbeleg besteht kein Gewährleistungsanspruch.

Durch die Gewährung von einwandfreiem Ersatz oder Reparatur wird die ursprüngliche Gewährleistungszeit nicht verlängert. Beanstandungen müssen Ihrem Fachhändler unverzüglich, innerhalb von 8 Tagen nach Kaufdatum schriftlich mitgeteilt werden. Mängel, die auch bei sorgfältiger Prüfung innerhalb dieser Frist nicht entdeckt werden können, sind Ihrem Fachhändler unverzüglich nach deren Entdeckung schriftlich mitzuteilen. Bitte vergessen Sie bei der Einsendung an Ihren Fachhändler nicht eine ausführliche Reklamationsbeschreibung.

SCHUBERTH bzw. Ihr Fachhändler behält sich das Recht auf Überprüfung der Seriennummer zur Inanspruchnahme der Gewährleistung vor.

Bereits getragene Ware wird nicht umgetauscht, sondern repariert. Es liegt generell im Ermessen von SCHUBERTH bzw. Ihrem Fachhändler, ob reklamierte Teile repariert, ersetzt oder gutgeschrieben werden.

Gewährleistungsansprüche bestehen insbesondere nicht bei:

- unsachgemäßem Gebrauch und Überbeanspruchung des Produkts
- Veränderung des Produkts durch den Kunden
- Nichtbeachtung unserer Produktempfehlungen
- normaler Abnutzung

4. SCHUBERTH IM INTERNET

Wenn Sie immer das Neueste über uns und unser Helmprogramm wissen wollen, erreichen Sie uns über das Internet unter:

www.schuberth.com

Firmensitz	
Telefonzentrale	Anschrift
+49 (0)391 8106-0	SCHUBERTH GMBH Stegelitzer Str. 12 39126 Magdeburg Germany

Service Center	
Telefon	Anschrift
+49 (0)391 8106-555	SCHUBERTH GMBH Service Center Stegelitzer Str. 12 D-39126 Magdeburg Germany

Internet	
	www.schuberth.com

E-Mail	
	kundenservice@schuberth.com

Congratulations!

In selecting the SCHUBERTH SR1 you have made a wise choice. The SR1 is the result of the latest development and production methods. With this helmet you have a quality product designed to provide the highest level of safety and capability in road traffic and the best performance on the racetrack that will provide you with much enjoyment.

We wish you safe riding.



F.-J. Görges

Head of Sales
SCHUBERTH GmbH



E. Van Hoof

International Sales
SCHUBERTH GmbH

A. CORRECT USE OF THIS MANUAL

Please read this manual thoroughly to ensure that you obtain the best protection from your helmet when motorcycling. To avoid missing any aspect relevant to your safety, we recommend that you read this manual in the order in which it appears.

Please note particularly the following symbols and conventions:

 **Warning:** safety instructions

 **Note:** advice

 **Tip:** practical tips

 **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.

 **Note:** We reserve the right to make alterations for purposes of technical development without giving you express notice.

B. CONTENTS

A. Correct use of this manual	49
B. Contents	50
C. The helmet	52
1. Standard	52
2. ECE approval	52
3. Anatomy of the helmet	53
4. Outer shell	53
5. Inner shell	53
6. Aerodynamics	54
7. D-Force spoiler	54
8. Aeroacoustics	55
9. Wind deflector	57
10. Retention system	58
11. Visor shield	59
12. Internal lining	64
13. Ventilation systems	69
14. Additional safety features	71
D. Choosing the correct helmet	73
1. Measuring your head size	73
2. Determining the correct helmet size	74
3. Checking that the helmet size is correct	75
E. Putting on and removing the helmet	77
1. Putting on the helmet	77
2. Removing the helmet	77
F. Before every ride	78
1. Checking the helmet	78
2. Checking the chin strap	78
3. Checking the visor	79

G. For your safety	80
1. Safety information: helmet	80
2. Safety information: visor	82
3. Safety information: modifications/accessories	82
H. Care and maintenance	83
1. Outer shell	83
2. Visor	83
3. Internal lining	86
4. Fastening system	86
5. Storage	86
I. Accessories and parts	87
1. Accessories and parts	87
2. Communications systems	87
3. Obtaining original SCHUBERTH parts	87
J. SCHUBERTH Service	88
1. Safety check	88
2. Repair service	88
3. Warranty	89
4. SCHUBERTH online	90
K. How to contact us	90

C. THE HELMET

1. STANDARD

The SR1 satisfies the ECE-R 22.05 standard. This testing standard guarantees adherence to defined safety standards concerning shock absorption, visor, retention system and the field of vision. This approval both permits you to use the helmet in the EU member states and in all countries that recognise the ECE standard and provides the insurance conformity that is important in the event of an accident. Please note that this SR1 model with ECE approval is specially designed for the ECE standard and is therefore not intended to be used in the USA, Canada or other non-EU countries. It may only be legal for use in countries in which the ECE standard holds validity.

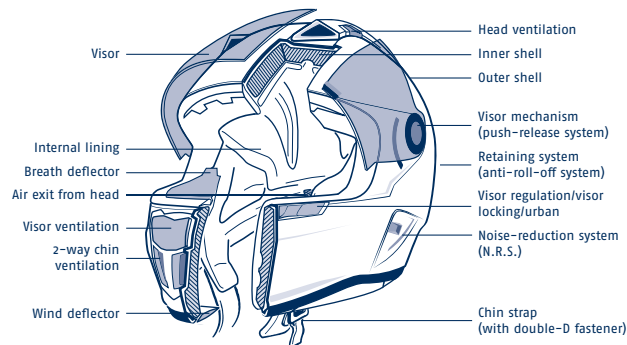
 **Note:** For use in the USA, Canada and other non-EU countries, only SCHUBERTH helmets may be worn that have the appropriate authorisation and technical specification for that region and purpose. For further information on such helmets and where to obtain them, please visit our website at:

www.schuberth.com/us/home

2. ECE-APPROVAL



3. ANATOMY OF THE HELMET



4. OUTER SHELL

The outer shell of the SR1 combines an aerodynamically optimised shape with effective protection. It consists of a special fibreglass-reinforced duroplastic woven material developed by SCHUBERTH that provides the strength necessary for maximum protection.

 **Warning:** This helmet is designed to protect from only one shock or impact. After any fall, accident or other forceful impact the helmet must be replaced.

5. INNER SHELL

The inner shell of the helmet is constructed of multiple parts to optimise shock absorption. A complex arrangement of EPS densities in multiple zones allows force to be absorbed and distributed more effectively to maximize safety. The large side parts allow the helmet to sit comfortably in its optimum position.

C. THE HELMET

6. AERODYNAMICS

All SCHUBERTH motorcycle and motor racing helmets are developed and optimised in SCHUBERTH's own wind tunnel under precisely defined conditions. The SR1 is specially designed for a sporty sitting position and sits calmly in the airstream. Even at high speeds (above 200 km/h) the SR1 generates practically no lift. Other characteristics of the SR1 are low air resistance, high directional stability and low side forces. On motorcycles without fairing, buffeting* is also significantly reduced at high speeds.

* Juddering of the body in the airstream

- 👉 **Note:** Please be aware that on motorcycles with fairing, the strong air turbulence that can be caused by the fairing can substantially alter the aerodynamic characteristics of a helmet.

7. D-FORCE SPOILER

By using the D-Force spoiler the SR1 can be adjusted to a given sitting position and a given speed to ensure optimal helmet performance in the airstream. Two positions with different angles of attack are available.

Down position, close to helmet:
Standard downthrust. Recommended for motorcycles with fairing and an upright sitting position.



Hinged up: 60% higher downthrust. Recommended for motorcycles without fairing and a low sitting position.



8. AEROACOUSTICS

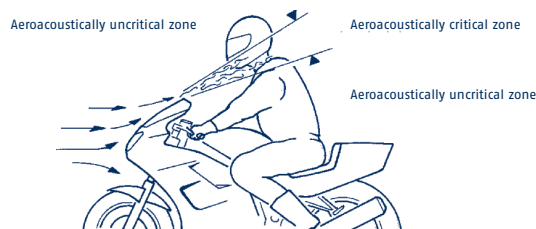
SCHUBERTH has developed a number of measures in the wind tunnel to ensure a pleasantly quiet helmet that also provides optimal acoustic feedback while riding. This enables you to concentrate when riding, particularly at higher speeds.

- 👉 **Note:** The aeroacoustic values achieved may vary with the motorcycle type, fairing, sitting position and body size.

⚠ **Warning:** As a result of the optimised aeroacoustics of the helmet (and thus low level of wind noise in the helmet) it is easy to underestimate your real speed. Do not rely on your hearing to estimate your speed, check the reading on your speedometer.

- 👉 **Note:** Strong air turbulence occurs at the edges of the wind shadow created by motorcycles with fairings. This may significantly reduce the aeroacoustic performance of the helmet. The fairing should be adjusted so that the outgoing turbulence layer does not come into contact with the underside of the helmet.

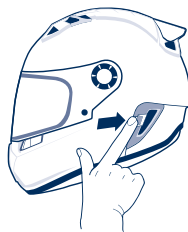
C. THE HELMET



NOISE-REDUCTION-SYSTEM (N.R.S)

The innovative noise-reduction system allows the noise level in the helmet to be varied, thus enabling sounds to be experienced at different intensities. Two settings are available.

Race (N.R.S open): In this setting, acoustic signals are perceived with a heightened intensity. Recommended for race conditions.



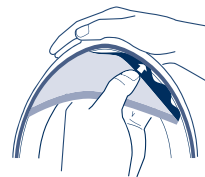
Street (N.R.S closed): In this setting, the acoustics in the helmet are reduced to the perception of important traffic and warning signals. Recommended for longer journeys.



9. WIND DEFLECTOR (included with helmet)

By fitting the wind deflector supplied, undesired entry of wind from the airstream can be prevented. The device also further reduces the noise level in the helmet.

To fit, slide the retaining pocket of the wind deflector gradually outwards from the centre into the guide gap between the interior of the helmet and the outer shell.



😊 **Tip:** The fit of the underside of the helmet is very important for further reducing the noise level in the helmet. Take care to ensure that the helmet is properly closed. For smaller neck sizes we recommend that you wear a scarf.

C. THE HELMET

10. RETENTION SYSTEM

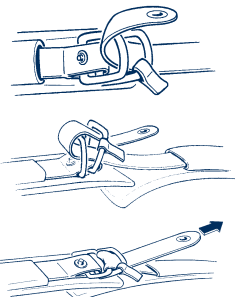
The retention system on the SR1 consists of a chinstrap that is further secured with neckbands at the rear of the shell (anti roll-off system, see section C.14).

CHIN STRAP WITH DOUBLE-D FASTENING

The double-D fastener lets you adjust the length of the chinstrap easily and precisely every time you put on the strap and fits tightly and individually to your chin.

Closing and pulling tight

1. Thread the free end of the chinstrap, as shown in the pictures opposite, through the double-D fastener.
2. Pull the strap tight. The chinstrap should be taut but not uncomfortable. Then feed the free end of the strap back through the first ring of the fastener.



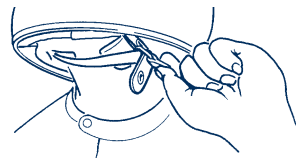
☺ **Tip:** To ensure the correct position we recommend that you grasp the helmet by the sides with both hands and use gentle rotating movements on the head, and then pull the chinstrap tight again.

3. The free end of the strap is tucked away and fastened by means of the snap. This prevents the strap from flapping in the wind.



Loosening and opening

1. Release the snap and pull on the little red lug of the double-D fastener so that the strap is loosened.
2. Now thread the free end of the chin strap out of the double-D fastener.



⚠ **Warning:** Never ride without ensuring that the chin strap is properly fastened, correctly adjusted and in the right position. If the chin strap is not properly adjusted or fastened, it is possible that in the event of an accident the helmet could come loose from your head.

⚠ **Warning:** Never open the chin strap while riding.

11. VISOR SHIELD

The 3D visor shield, with its average thickness of 2.5 mm, is manufactured using an injection moulding technique. The special polycarbonate used has superb transparency, high strength and toughness, high impact and breaking strength and very good resistance to weathering. Thanks to the characteristics of its materials for absorbing UV radiation it also offers effective protection against UV radiation, which is harmful to human eyes. The shape and thickness distribution of the visor are the result of many years of research and development using complex mathematical methods. The visor sets standards for technical optics: it is almost entirely free of distortion throughout the field of vision and is rated optical class 1, the highest available quality and a prerequisite for fatigue-free sight on longer journeys.

C. THE HELMET

COATING

The visor shield features anti-fog and anti-scratch coatings. The anti-scratch coating on the outside increases the surface hardness of the visor and its resistance to scratches. This has a significant positive effect on the useful life and quality of view offered by your visor.

A specially developed, high-performance anti-fog coating has been applied to the interior that substantially reduces condensation mist on the shield.

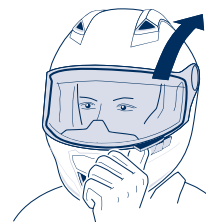
 **Note:** Avoid hard rubbing or scrubbing either side of the shield when cleaning, and do not immerse the visor in water (see visor maintenance notes, section H.2).

 **Note:** The active anti-fog and anti-scratch coatings are prone to ageing, the rate of which depends on the intensity of use and on environmental conditions. For your own safety we recommend that you replace the visor when its anti-fog properties begin to deteriorate.

 **Tip:** After thorough cleaning, riding in rain or a long ride in cold conditions, the anti-fog coating will require a certain amount of time to become fully effective again. During this time the coating may not absorb, or only partially absorb, the moisture produced by breathing. Placing the helmet in an airy, dry place will accelerate the reactivation of the coating.

Opening the visor

To open the visor, grip the finger tab below the visor on the left-hand side using the thumbs and push the visor shield upwards to the desired position.



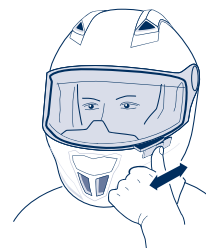
Closing the visor

Grip the finger tab and push the visor shield downwards with a movement of the hand.



Locking the visor

To lock the visor when fully closed, move the operating element towards the rear with a movement of the hand. To release the visor again, move the operating element back to its original position.



Urban mode

To ensure sufficient fresh air in the helmet when moving slowly (e.g. city riding), you can set the visor to the 'urban mode' by means of the locking operating element. To set urban mode, start with the visor open and move the operating element towards the rear with a movement of the hand. The catch pins of the visor engage on the operating element, creating a small gap between the visor and visor seal.



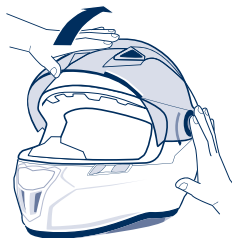
C. THE HELMET

CHANGING THE VISOR SHIELD

The visor shield can be changed easily and with the convenient push-release system. It is helpful when changing the shield to place the helmet on a flat surface or on your lap.

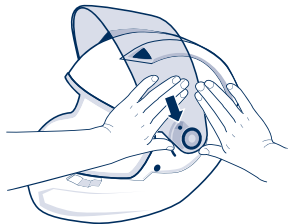
Removing the visor shield

1. Close the visor. Press the button of the push-release visor mechanism on one side and hold it down.
2. Move the visor upwards until it is released from its fixing.
3. Repeat steps one and two above on the opposite side of the visor.

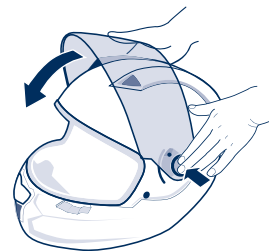


Fitting a new visor shield

1. Using both hands, guide the catch pins of the visor into the recess provided for them in the visor mechanism.



2. Apply light pressure directed towards the helmet and a closing motion until the visor engages audibly.



3. Check the functioning of the visor mechanism by opening it until it hits the end stop and then closing it again.

SAFETY NOTICE

Check the functioning of the visor before every ride and ensure that it offers adequate vision. Remove any dirt before each ride. Check the visor for mechanical damage and cracks. Badly scratched or dulled visors will affect vision and should be replaced before riding for safety reasons.

Warning: Petrol, solvent and fuel vapours may lead to the formation of cracks on the visor. Do not expose the visor to these vapours. You should never place the helmet on the fuel tank of your motorcycle.

C. THE HELMET

12. INTERNAL LINING

The washable, replaceable internal lining of the SR1 offers not only a superb shape but also improved entry and exit of air to and from the helmet.

The cheek comfort padding and ear pads provide soft cushioning to the cheeks and the headband cushion offers good positioning around the head. The central head pad ensures comfortable fitting to the head while ensuring that the air channels do not become blocked (see Ventilation systems/Head ventilation, section C.13).

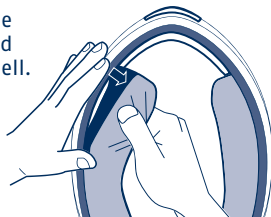
The internal lining consists of skin-friendly materials throughout, particularly in areas that come in contact with the head. These are a soft, breathable COOLMAX® material that transports heat and moisture very well, a special noise-reducing Polygene® material with antibacterial properties and a sweat-absorbing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

REMOVING THE INTERNAL LINING

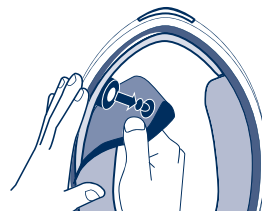
The internal lining is fixed to the inner shell of the helmet by means of a clamp fastening. It can be removed by pulling it gently out.

Removing the cheek comfort pads

1. Loosen the pins stitched into the cheek pads from the red-marked insertion points on the inner shell.



2. Gently pull the cheek pad away from its fixing.



3. Repeat process for the other cheek pad.

Removing the headband cushion

1. Pull the semicircular guide rail of the headband cushion out of the slots of the plastic rail fixed to the inner shell.



2. Pull the retaining strap in the neck area out of the guide slot between the inner and outer shells.



C. THE HELMET

FITTING THE INTERNAL LINING

Fitting the headband cushion

The semicircular guide rail stitched onto the face side is used for fixing the cushion, aided by the retaining strap situated in the neck area.

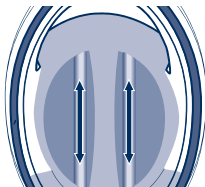
1. Push the semicircular guide rail gradually under the gaps of the plastic rail fixed to the inner shell.



2. Push the retaining strap of the neck cushion gradually into the guide gap between the inner and outer shells.

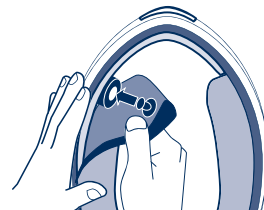


3. Arrange the headband cushion within the helmet ensuring that no air channel is blocked.



Fitting the cheek comfort pads

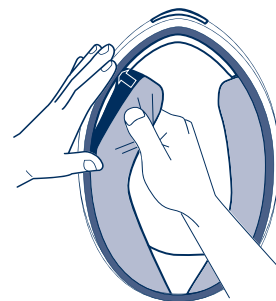
1. Fix the cheek pad with the aid of the red-marked plug-in device.



2. Push the retaining strap of the cheek pad into the guide gap between the inner and outer shells. Begin with the lower part of the pad.



3. Push the retaining strap with a gentle pressure towards the shell into the guide gap between the inner and outer shells.

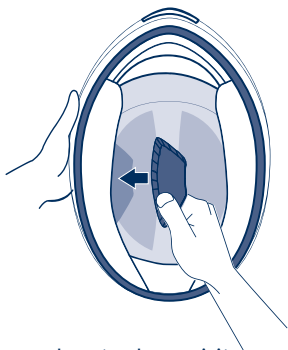


4. Repeat steps 1-3 with the other cheek comfort pad.

C. THE HELMET

Ear-Pads

The ear pads supplied as standard can be positioned individually in the ear area of the helmet by means of a Velcro-type fitting. For stronger padding around the ears, pads with other thicknesses are available as accessories.



👉 **Note:** For an overview of all accessory and parts please visit www.schuberth.com and check the 'Accessories' section of your helmet model.

👉 **Note:** When fitting the internal lining, ensure that the ventilation gaps of the head band are positioned over the ventilation channels in the rear of the helmet and that the headband is situated in the centre between the two ventilation channels.

⚠ **Warning:** Never ride with any part of the internal lining removed.

⚠ **Warning:** Strong heat sources (such as from exhaust) may cause damage to the internal lining.

👉 **Note:** To avoid damage to the internal lining and inner shell, do not hang the helmet over the mirrors or handlebars.

13. VENTILATION SYSTEMS

Ventilation 1 – adjustment of the visor

The SR1 features a visor that can be adjusted to various positions. You can open the visor to suit your speed and the tendency to fogging until fogging does not occur but your eyes remain protected from unpleasant air draughts.

Ventilation 2 – visor ventilation

To ventilate the visor, the SR1 features an inlet vent in the chin area. Regardless of the positioning of the helmet, some 80-90% of the air in the central flow pattern flows into the open air inlet.

A deflector ensures that even at low speeds the airflow ventilates the inner side of the visor shield effectively. Pressing on the lower or upper part of the ventilation element will respectively open or close the air inlet.



Ventilation 3 – head ventilation

(Proactive dynamic ventilation system)

To provide ventilation to the surface of the head, two air inlet fairings are fitted on the upper side of the helmet shell. Air entering these inlets is guided effectively via channels to the top of the head. The advanced cushion system inside the helmet allows direct contact between incoming air and the head, making the collection and removal of heat from the interior through the air outlet vents on the rear of the helmet and in the embedded mesh fabric in the neck area. Moving the ventilation sliders to the rear position opens the



C. THE HELMET

ventilation channels in the helmet; if they are in the forward position, the ventilation is closed.

The level of ventilation varies with the current speed and sitting position. The maximum volume of air intake is obtained by assuming a sports sitting position.

Ventilation 4 – air removal from head area

The SR1 is equipped with a constant air extraction system. Air present in the interior and entering via the ventilation is guided via channels towards the rear of the helmet. The reduced pressure present to the rear of the helmet ensures a constant suction of the air from the inside through the air outlets under the spoiler and in the special mesh material in the neck cushion ensuring a comfortable temperature inside the helmet.



Ventilation 5 – chin ventilation (2-way chin ventilation)

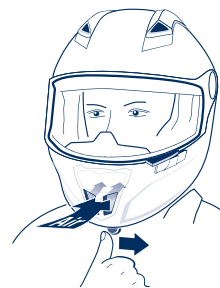
Die fortschrittliche 2-Wege-Kinnbelüftung The advanced two-way chin ventilation provides for fresh air at all times around the chin. If required, fresh air entering the air inlet can be diverted through air channels in the cheek comfort pads in such a way that moisture and heat in the cheek pads can be effectively removed from the helmet. You can set chin ventilation as required by means of the operating element on the chin.



Switch to centre – ventilation disabled



Switch to right – ventilation of cheek pads



Switch to left – chin ventilation enabled

14. ADDITIONAL SAFETY FEATURES

Anti-roll-off system (A.R.O.S.)

The anti-roll-off system developed specially by SCHUBERTH and fitted in every SCHUBERTH motorcycle helmet as a safety device features three safety elements. These always depend on the chin strap being fastened and correctly adjusted.

- 1) The helmet is prevented from being stripped from the head.
- 2) The small angle of inclination prevents contact occurring between the chin section of the helmet and the chin or throat of the rider.
- 3) The consequences of the helmet coming into contact with the ribcage in the event of an accident are reduced.



C. THE HELMET

Reflective areas

One aspect of the characteristic design of the SR1 is the silver-coloured areas of reflective material on the rear areas of the neck cushion and acoustic collar. These aid the rider's visibility in road traffic, particularly where visibility is poor. On single-colour helmets (without graphics) the SCHUBERTH name lettering appears on the front and rear of the helmet in reflective foil.



 **Note:** Keep the safety reflective areas clean.

 **Note:** If you intend to use the helmet in France, you are required by law to affix additional reflective stickers to the front and rear and also on the left and right-hand sides of the helmet.

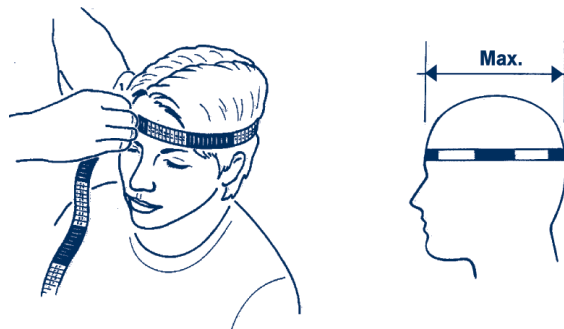
D. CHOOSING THE CORRECT HELMET

It is important to take care in fitting a helmet. Only a helmet that fits properly can provide the best possible protection in the event of a fall or accident. Use the following steps to determine which helmet fits you best:

1. Schritt: Measure the circumference of your head
2. Schritt: Determine the correct helmet size
3. Schritt: Check that the helmet size is correct

1. MEASURING YOUR HEAD SIZE

Use a flexible tape measure to determine the size of your head. Wrap the tape measure around your head so that it lies about 2 cm above the eyebrows, so as to obtain the maximum circumference. This value represents your head size in centimetres.



D. CHOOSING THE CORRECT HELMET

2. DETERMINING THE CORRECT HELMET SIZE

We produce the SR1 in six double helmet sizes. Please use the following table to determine the correct helmet size for you:

Head size in cm	SCHUBERTH helmet sizes	Alpha helmet sizes
52 - 53	52 / 53	XS
54 - 55	54 / 55	S
56 - 57	56 / 57	M
58 - 59	58 / 59	L
60 - 61	60 / 61	XL
62 - 63	62 / 63	XXL

The SR1 is produced in three shell sizes:

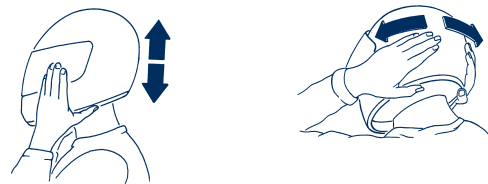
Shell size	SCHUBERTH helmet sizes
S	52 / 53 - 54 / 55
M	56 / 57 - 58 / 59
L	60 / 61 - 62 / 63

If your head measurement falls between two helmet sizes (e.g. 57.5 cm), we recommend that you try the smaller size first.

3. CHECKING THAT THE HELMET SIZE IS CORRECT

Put the helmet on and fasten and adjust the chin strap correctly (this is important; see section C.10, 'Retention systems'). Check that the helmet is the correct size for you and sits properly.

- Step 1: Check that all internal cushion pads lie firmly against your head but without pressing:
(a) Cheek comfort pads
(b) Headband cushion (particularly in forehead area)
Should you feel an uncomfortable (not necessarily painful) pressure, try the next helmet size up.
- Step 2: Check whether the helmet gives you a sufficient peripheral field of vision. Some restriction of lateral vision is inevitable in any helmet design, but this should not be so great as to be perceived as interfering with or limiting your ability to see.
- Step 3: With the helmet on your head, hold it firmly between your two hands and move it upwards and downwards. Try also to twist the helmet. You should feel these movements pulling on your facial skin and scalp. If the helmet moves too easily, it is too large – in this case, try a smaller size.



D. CHOOSING THE CORRECT HELMET

Step 4: With the helmet on your head, grip the chin section and try to push it backwards and off your head. If you can do so, the helmet is too small (or the chin strap is not fastened tightly enough). For your own safety, try a smaller size and/or readjust the chin strap.



Step 5: With the helmet on your head, grasp the rear edge of the helmet with both hands and try to pull it forward over your head. If the helmet can be pulled from your head in this way then either the chin strap is too loose or the helmet is too large. Readjust the chin strap; if this does not help, select a smaller helmet size.



Repeat these steps with different helmet sizes until you find the size suitable for you. Ideally you should take a test ride to check that you have chosen correctly.

Warning: Never ride with a helmet that does not fit properly.

E. PUTTING ON AND REMOVING THE HELMET

1. PUTTING ON THE HELMET

Note: Observe the instructions on operating the chin strap and fastening systems (see 'Retention systems', section C.10).

1. Open the chin strap.
 2. Take hold of the lower ends of the chin strap and pull these apart firmly.
 3. Place the helmet on your head.
 4. Close the chin strap by threading the free end of the strap through the double-D fastener, pull taut and fasten (see section C.10, 'Retention systems').
 5. Ensure that the chin strap passes under your chin and is taut.
- Note:** Check the correct position and length of the chin strap regularly (see section F.2, 'Checking the chin strap').

2. REMOVING THE HELMET

1. Open the chin strap by pulling on the red lug of the double-D fastener and pulling the strap out from the metal eyes.
2. Grasp the ends of the strap and pull them firmly apart.
3. Remove the helmet from your head.

Tip: To avoid scratching objects where the helmet may be placed, we recommend you close the chin strap after you have taken the helmet off.

F. BEFORE EVERY RIDE

For your safety you should check the following points before every ride:

1. CHECKING THE HELMET

Check the helmet regularly for damage. Small superficial scratches will not affect the protection afforded by the helmet. If more serious damage (cracks, dents, chipped and cracked lacquer, etc) is present, however, the helmet should no longer be used. If necessary we will check your SR1 for any damage at no cost (see section J.1, 'Safety Check').

 **Note:** If your body weight has significantly reduced, you must check whether your helmet is still the correct size for you (see 'Checking that the helmet size is correct', section D.3).

2. CHECKING THE CHIN STRAP

(With helmet on and closed)

1. Check that the chin strap passes under your chin.
2. Place your forefinger under the strap and pull.
 - If the chin strap is loose against the chin, it is set too long and must be drawn tighter.
 - If the chin strap slackens or loosens, it is not properly fastened. Open the chin strap completely and close it again. Repeat the check.
3. If the chin strap cannot be closed in such a way that it lies firmly under your chin, you should check whether the helmet is still the correct size for you (see 'Checking that the helmet size is correct', section D.3).

 **Note:** Repeat this check each time you make an adjustment.

 **Warning:** Never ride without the chin strap being fastened and correctly adjusted. The chin strap must sit correctly and must not come loose when pulled. The fastening is only properly closed when the chin strap does not give.

3. CHECKING THE VISOR

Before every ride, check that the visor is fit for function and that it offers sufficiently good vision. Remove dirt before riding (see 'Visor maintenance', section H.2).

Check the visor for mechanical damage and/or cracks. A badly scratched visor shield is detrimental to vision and must be replaced before riding.

 **Warning:** Scratched and/or dirty visors interfere seriously with vision. Change or clean the visor for your safety.

 **Warning:** Ensure that the visor is always in good condition. Damaged visors are not safe for riding and should be replaced.

 **Warning:** If vision is poor, stop riding.

G. FOR YOUR SAFETY

1. SAFETY INFORMATION: HELMET

- ⚠ Never ride without a helmet!
- ⚠ Motorcycling poses specific health risks and hazards for riders and passengers. These risks and hazards can be reduced by wearing a helmet, but they cannot be excluded. No definitive statement can be made about the specific protection offered by a helmet in the event of an accident. A safe riding style that is adapted to road and weather conditions is the prerequisite for your safety.
- ⚠ Use only a helmet that fits correctly.
- ⚠ To assure sufficient protection the helmet must fit well and be securely fastened.
- ⚠ Always fasten the chin strap and check that the fastening system and chin strap are correctly positioned before riding.
- ⚠ Never ride with an unfastened or incorrectly adjusted chin strap. The chin strap must sit correctly and must not come loose when pulled. The fastening is only correctly closed when the strap does not loosen when pulled.
- ⚠ After a fall, accident or any other violent impact to the helmet, its full protective function can no longer be guaranteed. The energy that acts on it in a collision will be absorbed by partial or total structural damage to the outer and possibly inner shells of the helmet, which act like the crumple zone of a car. The design is such that this damage is often not easy to see. The helmet is designed to absorb only one impact. Once the helmet has been subjected to a fall or impact the helmet must be replaced. For safety reasons you should make the old helmet unusable. If necessary you may send the SR1 to the SCHUBERTH Service Centre, carriage paid, for a free inspection.
- ⚠ The protection mechanism of the helmet previously described may cause small cracks in the shell to occur if the helmet is dropped from even a small height (<1 m).
- ⚠ Any helmet that has been subjected to a major impact must be replaced.
- ⚠ No helmet can offer protection against all conceivable impacts. This helmet has been specially developed for motorcycling. It is not suitable for other purposes.
- ⚠ Check the helmet regularly for damage. Small scratches will not affect its protective performance.
- ⚠ The helmet should be replaced after 5 years, depending on the intensity of use and care taken of it. The outer shell is designed for a longer service life in principle; however, since the materials of other components are subject to fatiguing and wear, the overall functioning of the system is subject to deterioration and the conditions in which the helmet are used are beyond our control, we recommend for your own safety that you replace the helmet after the period stated above.
- ⚠ Strong sources of heat (e.g. exhaust heat) can cause damage to the graphics, the inner shell and the internal lining.
- ⚠ Direct contact with fuels, thinners and solvents may cause structural damage to the inner and outer shells of the helmet. Do not allow the helmet into contact with such substances, even for cleaning purposes.

G. FOR YOUR SAFETY

2. SAFETY INFORMATION: VISOR

-  Scratched and/or dirty visors can seriously damage vision – particularly at night or against the light – and increase the risk of an accident. Replace or clean the visor as required immediately for the sake of your safety.
-  Petrol, solvent and fuel vapours can cause cracks to appear on the visor. Do not expose the visor to such vapours or allow contact with these substances. You should never leave the helmet on the fuel tank of your motorcycle.
-  Take care to ensure that your visor is always in good condition. If vision is poor you should stop riding.

3. SAFETY INFORMATION: MODIFICATIONS/ACCESSORIES

-  Original components (particularly on the outer shell, inner shell and retention system) must not be modified or removed. Fitting the helmet with other, non-recommended accessories may compromise its protective function and will nullify the ECE approval and any warranty and insurance claims.
-  Use only original accessories and parts and accessories that are expressly recommended by SCHUBERTH for your helmet.

H. CARE AND MAINTENANCE

1. OUTER SHELL

Use water, soapy water and all generally available lacquer cleaners, shampoos and polishes and vinyl conditioners to clean the outer shell of the helmet. Generally soap and water are sufficient. Be careful when using other substances that these do not come into contact with the visor, as these can damage the visor and its coating.

-  **Note:** Do not use any automotive fuel, thinners or solvents for cleaning. These substances can cause serious damage to the helmet without any visible signs of harm. Use of such substances will compromise the protective function of the helmet.

2. VISOR

Outer visor surface

Use a soft rag and mild soap solution in water to remove dirt from the outer surface of the visor. To dry the visor, use a lint-free cloth.

Inner visor surface

Use only a soft cloth, slightly damp if necessary, to clean the inner surface of the visor. Do not use detergent or cleaning agent. To protect the anti-fog coating, avoid heavy rubbing or scrubbing.

H. CARE AND MAINTENANCE

-  **Note:** After intensive cleaning, riding in the rain or a long journey in cold weather, the anti-fog coating requires a certain period of time to become fully active again. During this time the coating may absorb little or none of the moisture produced by breathing.
-  **Note:** Use only lukewarm (<20°C) water for cleaning. Never clean the visor with petrol, solvents or window or glass cleaners or other alcohol-based cleaning agents.
-  **Note:** To protect the anti-fog and anti-scratch coatings avoid heavy rubbing or scrubbing.
-  **Note:** Do not apply anti-fog gel, spray or similar substances to the anti-fog coating. Doing so may lead to undesirable reactions and possible irreparable damage to the coating.
-  **Note:** The active anti-fog and anti-scratch coatings are prone to ageing, the rate of which depends on the intensity of use and on environmental conditions. For your own safety we recommend that you replace the visor when its anti-fog properties begin to deteriorate significantly.
-  **Note:** The active anti-fog coating absorbs chemical substances such as solvents and can be damaged by them. You should avoid storing the helmet close to aggressive substances (such as fuels).
-  **Note:** Even moist cleaning cloths for glasses (lens cloths) are – despite recommendations to the contrary – not suitable for cleaning the visor, since the substances they contain are not tolerated by the anti-fog and anti-scratch coatings avoid using such cloths.

-  **Note:** The visor must not be immersed in water, even when heavily soiled, since this will result in the surface hardness and thus resistance of the anti-fog coating being severely reduced.
-  **Note:** Except when in use, and particularly during storage, the visor should not be fully closed, as any moisture inside the helmet is then unable to escape and will be absorbed in large quantities by the anti-fog coating. This can cause a reduction in the useful life of the coating. Ideally you should position the visor in the second position above the urban setting.
-  **Note:** Do not affix any labels, adhesive tape or stickers to the visor.
-  **Tip:** If the helmet is not used for a long period, a milky surface may sometimes appear (caused by a reaction of the active anti-fog coating with the surroundings). This can most easily be removed using a dry cloth.
-  **Tip:** Stubborn dirt on the exterior of the visor (e.g. the dried remnants of insects) can be easily removed by covering the visor, while closed, with a moist cloth and leaving for ½ to 1 hour for the dirt to soften.
-  **Note:** It is important to avoid storing the visor in temperatures above 40 °C and in high humidity, as these conditions will cause damage to it.

H. CARE AND MAINTENANCE

3. INTERNAL LINING

The headband cushion, the cheek comfort pads and the ear pads can be hand-washed using a mild detergent (best if well diluted with water) at a maximum temperature of 30 °C. Allow damp linings to dry at room temperature in airy conditions.

4. FASTENING SYSTEM

The double-D fastening system is maintenance-free.

 **Warning:** Do not oil or grease the metal parts of the double-D fastener.

5. STORAGE

Store the helmet in the pouch provided in a safe, dry place. To avoid buildup of moisture inside and to prolong the life of the anti-fog coating, ensure that the visor is not completely closed. Ideally it should be set to the 2nd position above the urban mode setting. Always place the helmet so that it cannot fall onto the floor.

 **Note:** Keep the helmet out of reach of children and animals.

I. ACCESSORIES AND PARTS

1. ACCESSORIES AND PARTS

For an overview of all available accessories and parts, visit **www.schuberth.com** and go to 'Accessories' for your helmet model.

 **Warning:** All other helmet components may only be replaced by your dealer for safety reasons.

2. COMMUNICATIONS SYSTEMS

 **Warning:** Fitting any communications system (including ordinary headsets) into a helmet constitutes a modification to the helmet. The communications system and headsets must therefore be specially tested and approved for use in helmets in accordance with the European helmets standard ECE-R 22.05. Otherwise, installation of such items will invalidate the approval and insurance conformity of the helmet. Proof for an ECE-R 22.05 approval of a helmet – in conjunction with a suitable communications system – is only valid where it is certified by an official approval authority of the EU member states. Other forms of information from these institutions (including the general suitability of communications systems for use in motorcycle helmets) or information from other institutions are of no relevance, and the helmet will lose its approval if these are used.

3. OBTAINING ORIGINAL SCHUBERTH PARTS

You can obtain original SCHUBERTH parts through your dealer. You can find your specialist SCHUBERTH dealers on the SCHUBERTH website **www.schuberth.com** under the 'Motorcycle' product area and the 'Dealer' heading.

1. SAFETY CHECK

If required, you may send your SR1, carriage paid, to the SCHUBERTH Service Centre for a free safety check. You can find the relevant contact person for this via the SCHUBERTH Service Centre. In all cases please include the purchase date of the helmet and the reason for sending it.

Please be aware that such safety checks cannot be undertaken within the framework of ordinary repairs and a longer processing time may be necessary.

2. REPAIR SERVICE

The SR1 is a quality product that has been designed and manufactured to the latest development and production methods. Should a repair be necessary, please contact your dealer.

 **Note:** Where a repair order is received without a clear statement of the fault, we or your dealer are entitled to examine the item and/or to delay fulfilling the order until a consultation can be held with the customer. Where the fault has been clearly stated but further faults are discovered during the repair, we or your dealer are entitled, but not obliged, to repair these without a further order from you, where these are necessary to maintain the effective functioning of the helmet and where the costs of doing so are small relative to that of the original repair. In other cases the consent of the customer is required before extra work is undertaken.

3. WARRANTY

The warranty period for your helmet is 2 years from the date of purchase when the helmet is used for its intended purpose. Should warranty work be required, this will be carried out by your dealer. Presentation of proof of purchase is a condition of work being carried out under the warranty. Please keep the original invoice carefully. In the event of work being carried out under the warranty, the original (or a copy) invoice must be supplied with the helmet. No warranty claim will be accepted without proof of purchase.

The original warranty period is not extended as a result of proper replacement or repair being granted. Complaints must be communicated in writing without delay to your dealer within 8 days of the purchase date. Defects that were not detected even after careful inspection during this period must be communicated to your dealer in writing immediately when discovered. When contacting your dealer please do not forget to include a detailed description of your complaint.

SCHUBERTH or your dealer reserves the right to check the serial number for invoking the warranty.

Items that have already been worn are not replaced and will be repaired. In general the decision whether parts that are the subject of a complaint shall be repaired, replaced or credited shall be at the discretion of SCHUBERTH or your dealer.

Warranty claims are excluded in particular for:

- improper use and overstress of the product,
- modifications to the product by the customer,
- non-observance of our product recommendations
- normal wear and tear

4. SCHUBERTH ONLINE

If you would like to stay up to date with what is new with us and our helmet range, visit our website:

www.schuberth.com

Company headquarters

Phone	Address
+49 (0)391 8106-0	SCHUBERTH GMBH Stegelitzer Str. 12 39126 Magdeburg Germany

Service Centre

Phone	Address
+49 (0)391 8106-555	SCHUBERTH GMBH Service Centre Stegelitzer Str. 12 D-39126 Magdeburg Germany

Website

www.schuberth.com

E-Mail

motorcycle-helmets@schuberth.com

Félicitations !

Vous avez fait un très bon choix en optant pour le SR1 SCHUBERTH. Le SR1 est le résultat des dernières méthodes de développement et de fabrication. Avec ce casque, vous disposez d'un produit de qualité conçu pour répondre aux exigences les plus sévères en matière de sécurité, de rendement sur route et de performance en circuit, qui vous apportera beaucoup de joie.

Nous vous souhaitons un agréable parcours, en toute sécurité.



F.-J. Görges

Directeur des Ventes
SCHUBERTH GmbH



E. Van Hoof

Ventes à l'international
SCHUBERTH GmbH

A. LA MEILLEURE FAÇON D'UTILISER LE MANUEL D'INSTRUCTIONS

Veuillez lire attentivement ces instructions afin de vous assurer que votre casque vous protège efficacement lorsque vous roulez. Pour ne manquer aucun conseil relatif à votre sécurité, nous vous recommandons de lire ce manuel dans l'ordre indiqué.

Veuillez prêter une attention particulière à :

 **Avertissement :** Consignes de sécurité

 **Attention :** Remarques

 **Conseil :** conseils pratiques



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 :** nous nous réservons le droit de procéder à des modifications allant dans le sens d'un progrès technique – et ceci même sans notification expresse.

B. SOMMAIRE

A. La meilleure façon d'utiliser le manuel d'instructions	93
B. Sommaire	94
C. Le casque	96
1. Norm	96
2. Homologation ECE	96
3. Anatomie du casque	97
4. Coque externe	97
5. Coque interne	97
6. Aérodynamique	98
7. Spoiler D-Force	98
8. Aéroacoustique	99
9. Déflecteur	101
10. Système de rétention	102
11. Écran de la visière	103
12. Équipement interne	108
13. Système de ventilation	113
14. Équipement de sécurité supplémentaire	115
D. Le choix du casque qui convient	117
1. Détermination du tour de tête	117
2. Détermination de la taille du casque	118
3. Vérification de la taille du casque	119
E. Mettre et retirer le casque	121
1. Mettre le casque	121
2. Retirer le casque	121
F. Avant chaque utilisation	122
1. Vérification du casque	122
2. Vérification de la mentonnière	122
3. Contrôle de la visière	123

G. Pour votre sécurité	124
1. Consignes de sécurité casque	124
2. Consignes de sécurité visière	126
3. Consignes de sécurité modification/accessoires	126
H. Entretien et soins	127
1. Coque externe	127
2. Visière	127
3. Équipement interne	130
4. Système de fermeture	130
5. Stockage	130
I. Accessoires et pièces détachées	131
1. Accessoires et pièces détachées	131
2. Système de communication	131
3. Fourniture de pièces d'origine SCHUBERTH	131
J. Service SCHUBERTH	132
1. Contrôle qualité	132
2. Service réparations	132
3. Garantie	133
4. SCHUBERTH sur Internet	134
K. Comment nous contacter	135

deutsch

english

français

italiano

nederlands

español

C. LE CASQUE

1. NORME

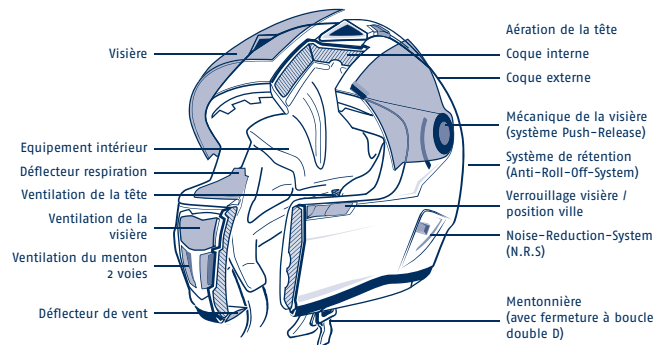
Le SR1 est conforme à la norme ECE R-22.05. Cette norme de contrôle garantit la conformité aux normes de sécurité définies pour l'absorption des chocs, la visière, le système de rétention et le champ de vision. L'homologation vous garantit d'une part la conformité à la norme pour les pays de l'Union européenne et tous les pays qui reconnaissent la norme ECE, d'autre part la conformité aux règles d'assurance importantes en cas de dommages. Veuillez noter que ce SR1 avec homologation ECE a été conçu spécialement pour répondre à la norme européenne ECE et qu'il n'est, par conséquent, pas homologué pour les Etats-Unis d'Amérique, le Canada ou les autres pays ne faisant pas partie de l'UE. Il ne peut être utilisé que dans les pays où la norme européenne ECE est applicable.

Attention : pour une utilisation aux Etats-Unis d'Amérique, au Canada ou dans les autres pays ne faisant pas partie de l'UE, vous ne devez utiliser exclusivement que des casques SCHUBERTH qui disposent de l'homologation et des caractéristiques techniques qui conviennent. Vous pouvez obtenir d'autres d'informations ainsi que celles touchant à l'origine des casques en consultant le site : www.schuberth.com/us/home

2. HOMOLOGATION ECE



3. ANATOMIE DU CASQUE



4. COQUE EXTERNE

La coque externe du SR1 combine une forme aérodynamique optimale avec une excellente protection. Elle est composée d'une matrice spéciale thermodurcissable renforcée en fibres de verre développée par SCHUBERTH, qui donne au casque le haut niveau de résistance nécessaire à votre protection maximale.

⚠ Avertissement : le casque de protection est conçu pour absorber un seul impact ou choc. Après une chute, un accident ou tout autre impact, le casque doit être remplacé.

5. COQUE INTERNE

L'intérieur de la coque du casque est conçu en plusieurs parties afin d'optimiser les propriétés d'absorption des chocs. Grâce à une répartition complexe de la mousse en plusieurs zones autour de la tête, on améliore l'absorption et la répartition des forces, ce qui confère un degré de sécurité élevé. Les grandes sections latérales assurent un ajustement optimal et confortable du casque.

C. LE CASQUE

6. AERODYNAMIQUE

Tous les casques de moto et de course SCHUBERTH sont développés dans la soufflerie SCHUBERTH dans des conditions précisément définies et optimisées. Le SR1 est conçu pour une position de conduite sportive et reste stable dans le flux d'air.

Même à des vitesses élevées (plus de 200 km/h) le SR1 ne subit pratiquement aucun glissement vers le haut. Les autres caractéristiques du SR1 sont une faible résistance à l'air, une excellente stabilité directionnelle et des contraintes latérales réduites. Pour les motos non carénées, le Buffeting* à haute vitesse est en outre considérablement réduit.

* Secousses autour d'un corps dans un courant d'air.

■ **Attention :** veuillez noter que pour les motos carénées, les turbulences importantes résultant du carénage peuvent modifier considérablement les caractéristiques aérodynamiques d'un casque.

7. SPOILER D-FORCE

Le SR1 peut être ajusté à l'aide du spoiler D-Force à la position du siège et à la vitesse de façon à obtenir un comportement optimal du casque dans le flux d'air. Vous pouvez choisir entre deux positions aux angles différents.

Ajustement du casque : position standard. Recommandé pour les motos carénées et la position assise verticale.



Relevé : position 60% plus haute. Recommandé pour les motos non carénées et les positions assises profondes.



8. AEROACOUSTIQUE

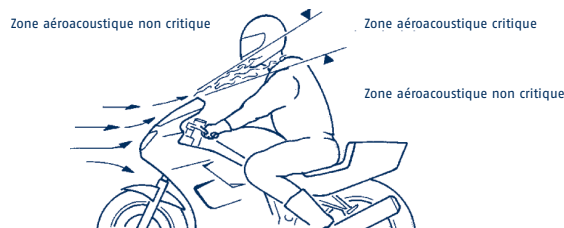
Les différentes mesures développées dans la soufflerie SCHUBERTH visent à fournir un casque reposant et agréable sur le plan acoustique avec feedback acoustique optimisé au cours de la conduite. Ceci permet davantage de concentration lors de la conduite – en particulier à des vitesses plus élevées.

■ **Attention :** les valeurs acoustiques peuvent varier en fonction du type de moto, de l'habillement, de la position assise et de la taille du conducteur.

⚠ **Avertissement :** avec l'optimisation acoustique du casque (et la diminution du bruit du vent qui pénètre dans le casque), la vitesse réelle peut être facilement sous-estimée. Pour l'estimation de la vitesse de conduite, ne vous fiez pas à votre oreille mais à l'indicateur de vitesse.

■ **Attention :** pour les motos carénées, de fortes turbulences apparaissent aux extrémités du flux d'air. Celles-ci peuvent réduire considérablement les performances « aéroacoustiques » du casque. Le carénage de la moto doit être ajusté pour que les turbulences ne soient pas dirigées directement sur la partie inférieure du casque.

C. LE CASQUE



NOISE-REDUCTION-SYSTEM (N.R.S)

Ce système innovant de réduction du bruit permet de modifier le bruit qui entre dans le casque et donc de modifier l'intensité du bruit perçu. Deux options peuvent être choisies.

Course (N.R.S activé) : cette option permet une perception accrue des signaux acoustiques. Recommandé pour la course.



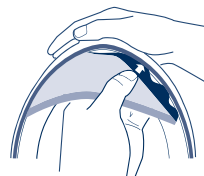
Route (N.R.S fermé) : cette option permet de réduire l'acoustique dans le casque à la perception des signaux importants liés au trafic et aux signaux d'alerte. Recommandé pour les longs trajets.



9. DÉFLECTEUR (inclus à la livraison)

En montant le déflecteur de vent fourni à la livraison, vous pouvez éviter un afflux indésirable de vent dans le casque. Ceci permet également de réduire encore les bruits de la route perçus dans le casque.

Pour le montage, appuyez sur la languette de rétention du déflecteur de vent progressivement du centre vers l'extérieur dans la fente de guidage entre les coques interne et externe du casque.



☺ **Conseil** : afin de minimiser encore la sensation de bruit, l'ajustement de la partie inférieure du casque est extrêmement important. Veillez à fixer convenablement votre casque. Si votre tour de cou est réduit, nous vous conseillons d'utiliser une écharpe.

C. LE CASQUE

10. SYSTÈME DE RÉTENTION

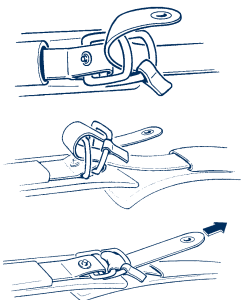
Le système de rétention du SR1 se compose d'une mentonnière, qui se fixe également avec les serres-nuques à la partie inférieure de la coque du casque (Anti-Roll-Off System – voir le chapitre C.14).

MENTONNIÈRE AVEC FERMETURE À BOUCLE DOUBLE D

La fermeture à boucle double D permet à chaque fermeture de la mentonnière un réglage simple et très précis de la longueur de la mentonnière ainsi qu'un réglage serré et personnalisé au niveau du menton.

Fermer et fixer

1. Enfilez l'extrémité libre de la mentonnière, comme indiqué sur l'image ci-contre, dans la boucle double D.
2. Serrez bien la mentonnière. La fixation doit être ferme mais confortable. Ensuite, passez l'extrémité libre de la sangle dans le premier anneau de la fermeture.



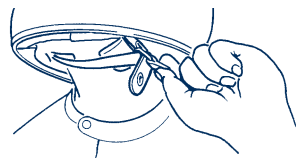
☺ **Conseil :** pour vérifier la fixation optimale, nous vous recommandons de prendre le casque à deux mains sur les côtés et d'effectuer un léger mouvement de rotation de la tête, puis de serrer la mentonnière de nouveau.

3. L'extrémité libre de la sangle est repliée et fixée à l'aide du bouton pression. Ceci empêche le flottement de la sangle dans le vent.



Desserrer et ouvrir

1. Relâchez le bouton pression et faites glisser la petite languette rouge de la fermeture à boucle double D pour que la mentonnière se desserre.
2. Passez maintenant l'extrémité libre de la sangle hors de la fermeture à boucle double D.



⚠ **Avertissement :** ne conduisez jamais sans que la mentonnière soit correctement fermée et ajustée et sans avoir vérifié sa position correcte. Une mentonnière mal ajustée ou mal fermée peut entraîner le détachement du casque en cas d'accident.

⚠ **Avertissement :** n'ouvrez jamais la mentonnière lorsque vous êtes en train de conduire.

11. ECRAN DE LA VISIÈRE

L'écran de visière 3D de 2,5 mm d'épaisseur est fabriqué selon un procédé de moulage par injection. Le polycarbonate spécial utilisé offre une excellente transparence, une haute résistance ou solidité, une haute résistance à l'impact et à la traction ainsi qu'une excellente résistance aux intempéries. Les propriétés de son matériau, capable d'absorber les rayons UV, offrent une protection efficace contre les rayons UV nocifs pour l'œil humain.

La forme et l'épaisseur de la visière ont été déterminées sur la base de plusieurs années de recherche et de développement et à l'aide de méthodes mathématiques complexes. La visière constitue une avancée dans le domaine de l'optique technique : elle est exempte de distorsion sur pratiquement toute l'étendue du champ de vision et fait partie de la plus haute classe optique 1 – condition sine qua non pour une vision sans fatigue lors des longs trajets.

C. LE CASQUE

REVÊTEMENT

L'écran de la visière est revêtu d'un matériau antibuée et anti-rayures. Le revêtement externe anti-rayures augmente la dureté de la surface de la visière et donc sa résistance aux rayures.

Ceci a un impact positif significatif sur la durée de vie et la qualité visuelle de votre visière.

Sur sa surface interne, la visière dispose d'un revêtement spécialement conçu, présentant une haute performance antibuée et qui réduit considérablement la formation de buée sur l'écran.

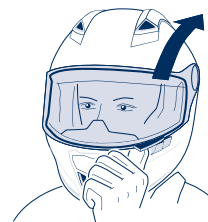
Attention : lors du nettoyage du revêtement des deux côtés de l'écran, évitez de frotter trop vigoureusement et de mettre l'écran dans un bain d'eau (voir Entretien et soins - Visière - Section H.2).

Attention : le revêtement actif antibuée et anti-rayures présente un processus de vieillissement plus ou moins rapide en fonction de l'intensité d'utilisation et des conditions environnementales. Pour votre propre sécurité, nous vous recommandons de changer l'écran de la visière en cas de diminution de l'effet antibuée.

Conseil : après un nettoyage intensif, la pluie ou un long trajet dans le froid, le revêtement antibuée a besoin d'un peu de temps pour être de nouveau totalement actif. Pendant ce laps de temps, le revêtement ne peut pas ou alors seulement dans une moindre mesure absorber l'humidité issue de la respiration. Mettez le casque dans un endroit sec et aéré pour accélérer le processus de réactivation du revêtement.

Ouverture de la visière

Ouvrez la visière en la saisissant avec le pouce du côté gauche sous l'onglet placé sur la visière et en soulevant l'écran de la visière en maintenant une pression vers le haut jusqu'à la position désirée.



Fermeture de la visière

Fermez la visière en saisissant l'onglet et en faisant descendre la visière vers le bas avec un mouvement de la main.



Verrouillage de la visière

Pour verrouiller la visière lorsque la visière est complètement fermée, déplacez le bouton coulissant avec un mouvement de la main vers le bas. Pour déverrouiller la visière, remettez le bouton dans sa position initiale.



Position ville

Pour assurer un approvisionnement suffisant en air frais même lors des déplacements à vitesse réduite (par exemple en ville), il est possible de mettre la visière en position ville au moyen de la manette d'arrêt. Alors que la visière est ouverte, déplacez la manette avec un mouvement de la main vers l'arrière. Lors du mouvement de fermeture, l'axe de verrouillage de la visière reste sur la manette. Il reste ainsi un petit espace entre la visière et le joint d'étanchéité de la visière.



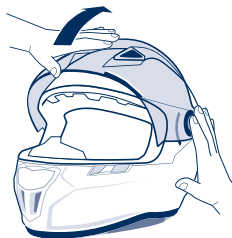
C. LE CASQUE

REPLACEMENT DE L'ECRAN DE LA VISIÈRE

Vous pouvez remplacer la visière rapidement et sans outils à l'aide du système pratique Push-Release. Pour changer la visière, il est préférable de poser le casque sur une surface plane ou le coincer entre vos cuisses.

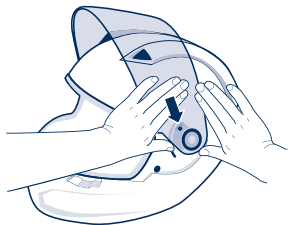
Démontage de l'écran de la visière

1. La visière fermée, appuyez d'un côté sur le bouton-poussoir du mécanisme Push-Release et maintenez-le enfoncé.
2. Déplacez la visière vers le haut jusqu'à ce qu'elle se libère de la fixation.
3. Procédez comme indiqué sur la page ci-contre aux points 1 et 2.

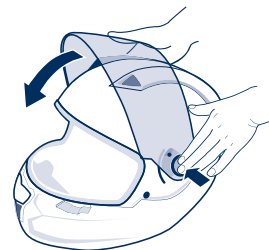


Installation de l'écran de la visière

1. Dirigez avec les deux mains les chevilles d'arrêt de la visière dans les logements prévus du mécanisme de la visière.



2. Appliquez simultanément une légère pression en direction du casque et un mouvement de fermeture – la visière se met en place avec un déclic.



3. Vérifiez le fonctionnement du mécanisme de la visière en ouvrant la visière jusqu'à la butée puis en la refermant.

CONSEILS DE SÉCURITÉ

Veuillez vérifier avant chaque voyage le fonctionnement de la visière et si celle-ci offre une visibilité suffisante. Les impuretés doivent être nettoyées avant chaque utilisation. Vérifiez si la visière ne présente pas de dommages mécaniques ou de fissures. Les écrans fortement rayés ou dépolis gênent considérablement la visibilité et doivent être remplacés avant toute utilisation.

⚠ Avertissement : l'essence, les solvants et les vapeurs de carburant peuvent provoquer des fissures sur la visière. La visière ne doit pas être exposée à ces fumées ! Par conséquent, ne posez jamais votre casque sur le réservoir de votre moto.

C. LE CASQUE

12. ÉQUIPEMENT INTERNE

La doublure intérieure amovible et lavable du SR1 garantit, en même temps qu'un ajustement parfait, une meilleure ventilation du casque.

Les coussins de confort des joues et les coussins d'oreille assurent un agréable rembourrage au niveau des joues, tandis que le rembourrage du serre-tête assure une bonne position autour de la tête. Le coussin de tête central assure une position confortable de la tête sans recouvrir les conduits de ventilation (voir Système de ventilation / Ventilation de la tête – section C.13).

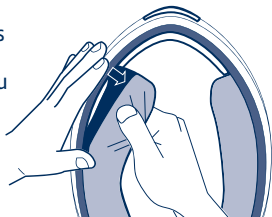
L'équipement interne est composé en tous points (en particulier aux points de contact direct avec la tête) de matériaux respectueux de la peau. Sont ainsi utilisés le tissu Coolmax®, doux, aéré et qui garantit une bonne conductivité de la chaleur et de l'humidité, le tissu Polygene®, spécial antibactérien et réducteur d'odeurs, ainsi que le tissu Interpower®, capable d'absorber la transpiration.

DÉMONTAGE DE L'ÉQUIPEMENT INTERNE

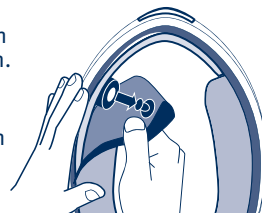
L'équipement interne est fixé selon un procédé de serrage à la coque interne du casque et peut être retiré en tirant doucement.

Démontage des coussins de confort des joues

1. Retirez les attaches cousues du coussin de confort des joues des points de connexion marqués en rouge sur la coque interne du casque.



2. Faites glisser doucement le coussin de confort des joues de sa fixation.
3. Procédez avec le deuxième coussin de confort des joues comme indiqué aux étapes 1 et 2.



Démontage du rembourrage du serre-tête

1. Tirez la languette de guidage semi-circulaire du rembourrage du serre-tête hors des encoches de la languette en plastique fixée à la coque interne du casque.



2. Tirez la languette de retenue près de la nuque hors de la fente de guidage entre la coque interne et la coque externe.



C. LE CASQUE

MONTAGE DE L'ÉQUIPEMENT INTERNE

Montage du rembourrage du serre-tête

Pour le montage, utilisez la languette de guidage semi-circulaire cousue sur les côtés du front ainsi que la languette de retenue au niveau du cou pour aider à la fixation.

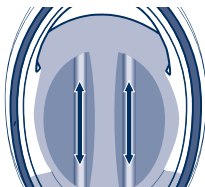
1. Faites glisser la languette de guidage semi-circulaire petit à petit sous les encoches de la languette en plastique fixée à la coque interne du casque.



2. Faites glisser petit à petit la languette de retenue du rembourrage de la nuque dans la fente de guidage entre la coque interne et la coque externe.

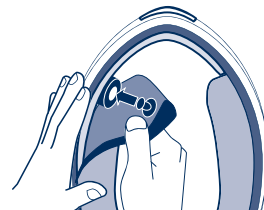


3. Dirigez le rembourrage du serre-tête vers l'extérieur, de sorte qu'aucun conduit de ventilation ne soit obstrué.



Montage des coussins de confort des joues

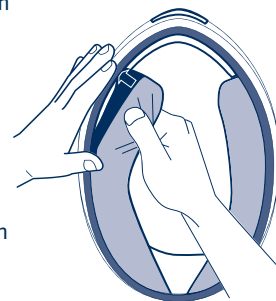
1. Fixez le coussin de confort des joues en vous aidant des points de connexion marqués en rouge.



2. Faites glisser la languette de retenue du coussin de confort des joues dans la fente de guidage entre la coque interne et la coque externe. Commencez par la partie inférieure du coussin de confort des joues.



3. Faites glisser la languette de retenue doucement et en direction de la coque du casque dans la fente de guidage entre la coque interne et la coque externe.



4. Procédez avec le deuxième coussin de confort des joues comme indiqué aux étapes 1 – 3.

C. LE CASQUE

Coussins d'oreille

Les coussins d'oreille fournis de manière standard à la livraison peuvent être positionnés individuellement au niveau des oreilles avec une attache Velcro. Pour un rembourrage renforcé de la région de l'oreille, d'autres coussins sont disponibles parmi nos accessoires.



Attention : vous pouvez trouver un aperçu de tous les accessoires et pièces de rechange disponibles sur le site www.schuberth.com dans la rubrique "Accessoires" de votre modèle de casque.

Attention : lors du montage de l'équipement interne, veillez à ce que les trous de ventilation du bandeau de tête soient situés sur les conduits de ventilation à l'arrière du casque et que le bandeau de tête passe au centre des deux conduits de ventilation.

Avertissement : ne conduisez jamais lorsque des pièces de l'équipement interne ont été enlevées.

Avertissement : une chaleur excessive (par exemple la chaleur des gaz d'échappement) peut causer des dommages à l'équipement interne !

Attention : pour éviter d'endommager l'équipement interne et la coque interne, n'accrochez pas votre casque sur les rétroviseurs ou sur le guidon.

13. SYSTÈME DE VENTILATION

Ventilation 1 – Installation de la visière

Le SR1 dispose d'une visière réglable sur plusieurs niveaux. Ouvrez la visière – en fonction de la vitesse et de la formation de buée – jusqu'à ce que la buée ne se forme plus et qu'en même temps vos yeux soient protégés des courants d'air désagréables.

Ventilation 2 – Ventilation de la visière

Pour la ventilation de la visière, le SR1 est équipé d'une ouverture au niveau du menton. Quelle que soit la position assise, environ 80 à 90% de l'air pénètrent dans le flux central, exactement par cet orifice ouvert.

Un déflecteur assure que le flux d'air ventile efficacement l'intérieur de la visière, même à faible vitesse. Une pression sur la partie inférieure ou supérieure de l'élément de ventilation ouvre ou ferme le flux d'air.



Ventilation 3 – Ventilation de la tête

(Proactive-Dynamic-Ventilation-System) Pour ventiler la partie supérieure de la tête, deux orifices d'admission d'air sont prévus dans la partie supérieure de la coque du casque.

L'air qui pénètre par ces orifices est dirigé efficacement vers la partie supérieure de la tête. Dans l'espace interne du casque, le système de rembourrage avancé permet un contact direct entre l'air qui entre et la partie supérieure de la tête, ce qui permet d'accélérer l'absorption et la dissipation de



C. LE CASQUE

la chaleur intérieure. à travers les orifices de ventilation à l'arrière du casque et dans le maillage intégré dans la région du cou.

En déplaçant les soupapes de ventilation vers l'arrière, on ouvre les canaux de ventilation dans le casque. Si les soupapes de ventilation restent positionnées vers l'avant, la ventilation est fermée. L'intensité de la ventilation dépend de la vitesse de conduite et de la position assise. Les volumes maximaux de transmission d'air frais sont atteints en position assise sportive.

Ventilation 4 – Sortie d'air de la tête

Le SR1 est équipé d'un système de sortie d'air permanent. L'air situé à l'intérieur ou l'air arrivant par la ventilation est conduit par les canaux d'air de la coque intérieure vers la partie arrière du casque.

La dépression qui règne à l'arrière du casque entraîne un rejet permanent de l'air intérieur à travers les orifices de ventilation situés sous le spoiler et à travers le maillage spécial intégré au rembourrage de la nuque. Un climat agréable est ainsi garanti dans le casque.



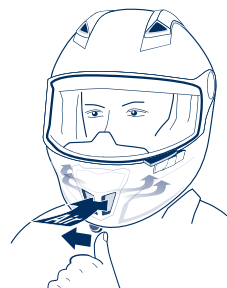
Ventilation 3 – Ventilation du menton

(Ventilation du menton à 2 voies)

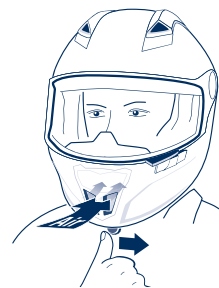
Le système avancé de ventilation du menton à 2 voies garantit à tout moment une alimentation en air frais optimale au niveau du menton. L'air frais circulant par les orifices de ventilation peut être redirigé à volonté à travers les canaux de ventilation des coussins de confort des joues de telle façon que l'humidité et la chaleur contenues dans les coussins de confort des joues soient évacuées hors du casque.



Bouton du milieu –
ventilation du menton désactivée



Bouton de droite –
ventilation des coussins de confort des joues



Bouton de gauche –
ventilation du menton active

Vous pouvez ajuster à votre convenance, avec les éléments de réglage situés au niveau du menton.

14. ÉQUIPEMENT DE SÉCURITÉ SUPPLÉMENTAIRE

Anti-Roll-Off-System (A.R.O.S.)

L'Anti-Roll-Off-System spécialement développé par SCHUBERTH et présent dans tous les casques moto SCHUBERTH en tant qu'équipement de sécurité possède trois propriétés de sécurité. La condition préalable est dans tous les cas une mentonnière bien fermée et bien réglée.

- 1) Cela évite que le casque ne se déboîte de la tête.
- 2) Grâce à l'angle d'inclinaison réduit, cela empêche le contact entre la partie menton du casque et le menton ou le cou du conducteur.
- 3) Les conséquences d'un contact accidentel entre le casque et la cage thoracique sont réduites.



C. LE CASQUE

Zones réfléchissantes

Le design caractéristique du SR1 réside, entre autres, dans les éléments en matériau réfléchissant de couleur argentée situés dans la région inférieure à proximité du coussin du cou / col acoustique. Ceux-ci permettent un meilleur signallement du motard sur la route – en particulier lorsque les conditions de visibilité sont mauvaises. Pour les casques d'une seule couleur (sans décor)

les logos SCHUBERTH à l'avant et à l'arrière du casque sont constitués de feuilles réfléchissantes.

👉 **Attention :** veillez à ce que les éléments de sécurité réfléchissants restent propres.

👉 **Attention :** si vous portez le casque en France, des vignettes de sécurité réfléchissantes doivent obligatoirement être placées à l'avant et à l'arrière, à gauche et à droite du casque.



D. LE CHOIX DU CASQUE QUI CONVIENT

Le choix du casque est important. Un casque adéquat est la condition préalable pour que vous soyez protégé au mieux en cas de chute ou d'accident. Suivez les étapes suivantes pour déterminer le casque qui convient :

Étape 1 : détermination du tour de tête

Étape 2 : détermination de la taille du casque

Étape 3 : vérification de la taille du casque

1. DÉTERMINATION DU TOUR DE TÊTE

Déterminez votre tour de tête en passant autour de celle-ci un ruban à mesurer flexible (échelle de Schneider) environ un pouce (2 cm) au-dessus des sourcils, de façon à mesurer la plus grande circonférence de votre tête. La valeur mesurée correspond à votre tour de tête en cm.



D. LE CHOIX DU CASQUE QUI CONVIENT

2. DÉTERMINATION DE LA TAILLE DU CASQUE

Nous livrons le SR1 en six double-tailles de casque. Vous trouverez la taille de casque qui convient à votre tour de tête en consultant le tableau suivant :

Tour de tête en cm	Taille du casque SCHUBERTH	Tailles de casque Alpha
52 à 53	52 / 53	XS
54 à 55	54 / 55	S
56 à 57	56 / 57	M
58 à 59	58 / 59	L
60 à 61	60 / 61	XL
62 à 63	62 / 63	XXL

Le SR1 est disponible en trois tailles de coque de casque :

Taille de la coque de casque	Tailles du casque SCHUBERTH
S	52 / 53 - 54 / 55
M	56 / 57 - 58 / 59
L	60 / 61 - 62 / 63

Si la mesure du tour de tête donne une valeur qui se situe entre deux tailles de casque (par exemple 57,5 cm), nous vous recommandons d'essayer d'abord la plus petite taille.

3. VÉRIFICATION DE LA TAILLE DU CASQUE

Veillez vérifier en mettant le casque ainsi qu'en fermant et en réglant correctement la mentonnière (important : mise en place de la mentonnière – voir la section C.10 : Système de rétention), que le casque est à la bonne taille et qu'il s'ajuste bien.

- Étape 1 : vérifiez que toutes les garnitures de l'équipement intérieur soient bien fixées, mais sans qu'elles appuient contre votre tête :
- a) coussins de confort des joues
 - b) bandeau de rembourrage de la tête (surtout au niveau du front).
- Si vous sentez une pression dérangeante, voire douloureuse, essayez la taille de casque au-dessus.
- Étape 2 : vérifiez que le casque vous offre une vision périphérique suffisamment étendue. Une limitation de la vision sur le côté est inhérente à la conception sur tous les casques, mais ne devrait pas être dérangeante et ne devrait pas restreindre la perception.
- Étape 3 : tenez fermement le casque entre vos mains et faites-le bouger de haut en bas. Essayez également de faire tourner le casque. Lors de ces mouvements, vous devriez sentir que la peau de votre tête et de votre visage est déplacée. Si le casque se laisse déplacer trop facilement, c'est qu'il est trop grand ! Essayez une taille plus petite.



D. LE CHOIX DU CASQUE QUI CONVIENT

Étape 4 : prenez le casque par le protège-menton et essayez de le retirer vers l'arrière. Si vous réussissez, c'est que le casque est trop grand ou que la mentonnière est trop longue (pas assez serrée). Pour votre propre sécurité, veuillez utiliser un casque plus petit ou ajuster de nouveau la mentonnière.



Étape 5 : saisissez le casque à deux mains à l'arrière et essayez de le retirer de la tête en tirant vers l'avant. Si vous réussissez à enlever le casque de la tête de cette façon, c'est soit que la mentonnière est trop longue (pas assez serrée), soit que le casque est trop grand. Veuillez ajuster de nouveau la mentonnière ou choisir un casque plus petit.



Recommencez les étapes autant de fois que nécessaire, jusqu'à ce que vous ayez trouvé la bonne taille de casque.

Dans l'idéal, vérifiez votre choix en effectuant un parcours d'essai.

⚠ Avertissement : ne conduisez jamais avec un casque qui ne vous convient pas parfaitement !

E. METTRE ET RETIRER LE CASQUE

1. METTRE LE CASQUE

👉 Attention : veuillez respecter les instructions concernant l'utilisation de la mentonnière / du système de fermeture (voir la section Système de rétention – C.10).

1. Ouvrez la mentonnière.
2. Prenez les extrémités inférieures de la mentonnière et séparez-les fermement.
3. Le casque se laisse maintenant placer sur la tête.
4. Fermez la mentonnière en enfilant l'extrémité libre de la mentonnière à travers la fermeture à boucle double D, tirez bien et fixez (voir la section Système de rétention – C.10).
5. Assurez-vous que la mentonnière passe bien sous le menton et qu'elle est serrée.

👉 Attention : vérifiez régulièrement que la mentonnière est convenablement placée et que sa longueur est correcte (voir Vérification de la mentonnière – section F.2).

2. RETIRER LE CASQUE

1. Ouvrez la mentonnière en tirant sur la languette rouge de la fermeture à boucle double D et en libérant la mentonnière des œillets en métal.
2. Saisissez les extrémités de la mentonnière et séparez-les d'un geste ferme.
3. Le casque peut à présent être retiré de la tête.

😊 Conseil : pour éviter le risque de rayures sur le casque, nous vous recommandons de fermer la mentonnière en cas de non utilisation.

F. AVANT CHAQUE UTILISATION

Avant chaque sortie, contrôlez pour votre sécurité les points suivants :

1. VÉRIFICATION DU CASQUE

Vérifiez régulièrement si votre casque n'a pas été endommagé. Les petites égratignures superficielles n'affectent pas les performances de protection de votre casque. En cas de dommages plus importants (fissures, bosses, écaillage et craquelures de la peinture, etc.), le casque ne doit plus être utilisé. En cas de besoin, nous vérifions votre SR1 gratuitement s'il présente un quelconque dommage (voir Contrôle qualité – section J.1).

 **Attention** : si vous avez considérablement perdu du poids, vous devez vérifier si la taille de votre casque est toujours celle qui vous convient (voir Vérification de la taille du casque – section D.3).

2. VÉRIFICATION DE LA MENTONNIÈRE

(avec casque porté et fermé)

1. Vérifiez que la mentonnière passe bien sous le menton.
2. Glissez votre index sous la mentonnière et tirez.
 - Si la mentonnière est lâche sous le menton, c'est qu'elle est trop longue et doit être resserrée.
 - Si la mentonnière se relâche ou si elle se détache, c'est qu'elle n'est pas bien fermée ! Ouvrez complètement la mentonnière et refermez-la de nouveau. Répétez la vérification.
3. Si vous n'arrivez pas à fermer la mentonnière de façon à ce qu'elle soit maintenue fermement contre le menton, vous devez vérifier que votre casque présente toujours la taille de casque qui vous convient (voir Vérification de la taille du casque – section D.3).

 **Attention** : après chaque réglage, procédez à une nouvelle vérification.

 **Avertissement** : ne roulez jamais avec une jugulaire non fermée ou mal réglée ! La jugulaire doit être correctement fixée et ne doit pas se relâcher lorsqu'on la tire. Ce n'est que lorsque la jugulaire ne se relâche pas qu'elle est correctement fermée.

3. CONTRÔLE DE LA VISIÈRE

Veillez vérifier avant chaque voyage les capacités de fonctionnement de la visière et si celle-ci offre une visibilité suffisante. Les impuretés doivent être retirées avant chaque voyage (voir Entretien et soins – Visière, section H.2).

Vérifiez si la visière ne présente pas de dommages mécaniques et/ou de fissures. Un écran de visière fortement rayé gêne considérablement la visibilité et doit être remplacé avant la conduite.

 **Avertissement** : une visière rayée ou sale réduit considérablement la visibilité. Pour votre propre sécurité, remplacez-la ou nettoyez-la immédiatement.

 **Avertissement** : contrôlez que la visière est toujours en parfait état. Une visière endommagée ne convient pas pour la conduite et doit être remplacée.

 **Avertissement** : en cas de mauvaise visibilité vous devez interrompre la conduite.

G. POUR VOTRE SÉCURITÉ

1. CONSIGNES DE SÉCURITÉ CASQUE

- ⚠ Ne conduisez jamais sans casque !
- ⚠ Conduire une moto présente des risques particuliers pour la santé ainsi que des dangers pour le conducteur et le passager. Ces risques et dangers peuvent être réduits par le port d'un casque, mais ils ne peuvent pas être éliminés. Il est impossible de prévoir avec précision l'effet protecteur d'un casque en cas d'accident. Une conduite sûre, adaptée aux conditions de la route et aux conditions météorologiques, constitue l'élément de base de votre sécurité.
- ⚠ N'utilisez qu'un casque qui s'adapte parfaitement et qui vous va !
- ⚠ Pour garantir suffisamment de protection, le casque doit vous aller parfaitement et être bien fixé.
- ⚠ Fermez la mentonnière avant chaque parcours et vérifiez le système de verrouillage et la fixation de la mentonnière !
- ⚠ Ne conduisez jamais avec une mentonnière ouverte ou mal réglée ! La mentonnière doit être correctement fixée et ne doit pas se relâcher lorsqu'on la tire. Ce n'est que lorsque la mentonnière ne se relâche pas qu'elle est correctement fermée.
- ⚠ Après une chute, un accident ou un choc violent sur le casque, son effet de protection n'est plus assuré ! L'énergie issue de la collision est – comme pour la zone de déformation d'une voiture – absorbée par la destruction totale ou partielle de la structure de la coque externe ou interne. En raison de la construction du casque, ces dommages sont rarement visibles pour un observateur. Le casque est conçu pour absorber **un seul** choc. Après une chute, un accident ou tout autre impact, le casque doit par conséquent absolument être

remplacé. Pour des raisons de sécurité, l'ancien casque doit être rendu inutilisable. En cas de besoin, vous pouvez envoyer le SR1 par colis suffisamment affranchi pour une analyse gratuite au Service Center de SCHUBERTH.

- ⚠ Le mécanisme de protection du casque décrit précédemment peut également conduire à de petites fissures dans la coque lorsque le casque tombe d'une certaine hauteur (< 1 m).
- ⚠ Tout casque ayant subi un choc violent doit être changé !
- ⚠ Il n'existe aucun casque offrant une protection contre tous les effets de choc imaginables. Ce casque est spécialement conçu pour la moto. Il n'est pas adapté pour d'autres utilisations.
- ⚠ Contrôlez régulièrement si votre casque n'a pas subi de dommages. Les petites égratignures n'influencent cependant pas les capacités de protection de votre casque.
- ⚠ En fonction de son utilisation et des soins apportés, le casque doit être changé au bout de 5 ans. La coque externe est certes conçue pour être utilisée en principe au-delà de cette période, mais en raison de l'usure et de la détérioration des matériaux d'autres composants tels que le système de fonctionnement global du casque, et des conditions d'utilisation non connues, nous vous conseillons, pour votre propre sécurité, de remplacer le casque après l'expiration de la période mentionnée ci-dessus.
- ⚠ Une chaleur excessive (par exemple la chaleur des gaz d'échappement) peut endommager les décors, la coque interne et l'équipement interne du casque !
- ⚠ Le contact direct avec des combustibles, diluants ou solvants peut endommager la structure de la coque externe et de la coque interne du casque. Le casque ne doit pas être mis en contact avec de telles substances, même à des fins de nettoyage !

G. POUR VOTRE SÉCURITÉ

2. CONSIGNES DE SÉCURITÉ VISIÈRE

- ⚠ Les visières rayées et/ou salies gênent la visibilité – surtout la nuit ou face au soleil – et augmentent donc de manière significative les risques d'accident. Pour votre propre sécurité, remplacez ou nettoyez votre visière immédiatement.
- ⚠ L'essence, les solvants et les vapeurs de carburant peuvent provoquer des fissures sur la visière. La visière ne doit pas être exposée à ces fumées ni entrer en contact avec ces substances ! Par conséquent, ne posez jamais votre casque sur le réservoir de votre moto.
- ⚠ Faites en sorte que la visière soit toujours en parfait état. En cas de mauvaise visibilité, la conduite doit être interrompue !

3. CONSIGNES DE SÉCURITÉ MODIFICATION/ ACCESSOIRES

- ⚠ Les pièces d'origine (en particulier la coque externe, la coque interne et le système de rétention) ne doivent pas être modifiées ni retirées. Le montage de pièces étrangères non recommandées peut annuler l'effet de protection et entraîne l'annulation de l'homologation ECE et de toutes les garanties et prestations d'assurance.
- ⚠ Pour votre casque, n'utilisez que des accessoires et pièces de rechange d'origine ainsi que les accessoires explicitement autorisés par SCHUBERTH !

H. ENTRETIEN ET SOINS

1. COQUE EXTERNE

Pour le nettoyage et l'entretien de la coque externe du casque, vous pouvez utiliser de l'eau, du savon, tous les shampoings, nettoyants, vernis et produits de soin pour plastique vendus dans le commerce. Un nettoyage à l'eau et au savon est en général suffisant. Lorsque vous utilisez les autres produits, veillez à ne pas les mettre en contact avec la visière, car ils peuvent endommager la visière et son revêtement.

- ☞ **Attention :** pour le nettoyage, n'utilisez pas de carburant pour véhicules, de diluants ou solvants. Ces substances peuvent causer de graves dommages au casque sans signes extérieurement visibles. Les propriétés de protection complètes du casque ne sont alors plus assurées.

2. VISIÈRE

Côté externe de la visière

Utilisez un chiffon doux et de l'eau savonneuse pour enlever la saleté du côté externe de la visière. Pour sécher la visière, utilisez un chiffon doux non pelucheux.

Côté interne de la visière

Nettoyez la partie interne de la visière exclusivement à l'aide d'un chiffon doux, au besoin légèrement humidifié. N'utilisez pas de détergents. Pour protéger le revêtement antibuée, évitez de frotter trop vigoureusement.

H. ENTRETIEN ET SOINS

 **Attention** : après un nettoyage intensif, la pluie ou un long trajet dans le froid, le revêtement antibuée a besoin d'un peu de temps pour fonctionner de nouveau à fond. Pendant ce laps de temps, le revêtement ne peut pas, ou alors seulement dans une moindre mesure, absorber l'humidité issue de la respiration.

 **Attention** : pour le nettoyage, n'utilisez que de l'eau tiède (<20°C). Ne nettoyez en aucun cas la visière avec de l'essence, un solvant ou un nettoyant pour vitres ou pour verre, ni aucun autre produit de nettoyage à base d'alcool.

 **Attention** : pour protéger le revêtement antibuée et anti-rayures, évitez de frotter trop vigoureusement.

 **Attention** : n'appliquez pas de gel ou spray antibrouillard, ni aucune autre substance similaire sur le revêtement actif antibuée. Ceci peut causer au revêtement des réactions indésirables, voire des dommages irréparables.

 **Attention** : le revêtement actif antibuée et anti-rayures présente un processus de vieillissement plus ou moins rapide en fonction de l'intensité d'utilisation et des conditions environnementales. Pour votre propre sécurité, nous vous recommandons de changer l'écran de la visière en cas de forte diminution de l'effet antibuée.

 **Attention** : le revêtement actif antibuée absorbe les substances chimiques telles que les solvants et peut ainsi être endommagé. Evitez de le stocker à proximité de substances agressives (carburants par exemple).

 **Attention** : même les chiffons de nettoyage pour lunettes – malgré les recommandations qui en sont faites par ailleurs – ne conviennent souvent pas pour le nettoyage de la visière, car ils contiennent des substances mal tolérées par le revêtement antibuée et anti-rayures. Evitez de les utiliser.

 **Attention** : ne mettez pas non plus la visière à tremper dans l'eau – même si elle est très sale, car ceci diminue la dureté de la surface et réduit considérablement la résistance du revêtement antibuée.

 **Attention** : en dehors des périodes d'utilisation (et en particulier pendant les périodes de stockage), la visière ne doit pas être complètement fermée, car alors l'humidité contenue dans l'espace intérieur ne peut s'échapper et se trouve absorbée dans une large mesure par le revêtement antibuée. Ceci peut conduire à une réduction de la durée de vie du revêtement. Dans l'idéal, positionnez la visière dans la deuxième position, au-dessus de la position ville.

 **Attention** : ne collez pas d'étiquettes, de bandes ou d'autocollants sur la visière.

 **Conseil** : le dépôt laiteux susceptible d'apparaître après une longue période de non utilisation du casque (dû à la réaction du revêtement actif antibuée à l'environnement) peut être éliminé le plus facilement avec un chiffon sec.

 **Conseil** : les salissures tenaces à l'extérieur de la visière (par exemple les restes d'insectes séchés) peuvent être enlevées facilement, si vous recouvrez la visière en position fermée avec un chiffon humide et que vous laissez ramollir la saleté pendant 1/2 heure à 1 heure.

 **Attention** : pour le stockage de la visière, évitez les températures supérieures à 40°C et une humidité de l'air élevée, ces conditions pouvant causer des dommages à la visière.

3. ÉQUIPEMENT INTERNE

Le bandeau de tête, les coussins de confort des joues et les coussins d'oreille peuvent être lavés à la main à 30°C au maximum avec une lessive douce telle qu'on en trouve dans le commerce (de préférence fortement diluée avec de l'eau). Laissez sécher l'équipement interne humide à température ambiante dans un endroit bien ventilé.

4. SYSTÈME DE FERMETURE

La fermeture à boucle double D ne nécessite pas d'entretien.

 **Avertissement :** les parties métalliques de la fermeture à boucle double D ne doivent pas être huilées ni graissées.

5. RANGEMENT

Gardez le casque dans le sac fourni à la livraison et dans un endroit sec et protégé. Veillez à assurer une bonne ventilation et une bonne protection du revêtement antibuée en ne fermant pas complètement la visière. Dans l'idéal, positionnez la visière dans la deuxième position, au-dessus de la position ville. Placez le casque de façon à ce qu'il ne puisse pas tomber au sol.

 **Attention :** maintenez le casque hors de portée des enfants et des animaux.

1. ACCESSOIRES ET PIÈCES DÉTACHÉES

Vous trouverez un aperçu de l'ensemble des accessoires et pièces de rechange disponibles sur www.schuberth.com à la rubrique "Accessoires" de votre modèle de casque.

 **Avertissement :** pour des raisons de sécurité, le remplacement de toutes les autres parties du casque ne peut être effectué que par votre revendeur spécialisé.

2. SYSTÈMES DE COMMUNICATION

 **Avertissement :** l'installation de systèmes de communications (y compris de simples headsets) constitue en soi une modification du casque. Par conséquent, les systèmes de communication et headsets respectifs doivent être testés et certifiés conformes à la norme européenne ECE-R 22.05 spécialement pour une installation sur le modèle de casque concerné ; dans le cas contraire, l'homologation et le certificat d'assurance du casque sont annulés par cette installation. Un certificat de conformité à la norme ECE-R 22.05 pour un casque donné – qui concerne un système spécial de communication – n'est valable que s'il est délivré par une autorité officielle des pays de l'UE. Les autres types d'informations fournies par ces autorités (par exemple en ce qui concerne l'aptitude générale des systèmes de communication à être utilisés dans un casque de moto) ou les informations d'autres autorités ne sont pas pertinentes et le certificat de conformité du casque perd alors sa validité.

3. FOURNITURE DE PIÈCES D'ORIGINE SCHUBERTH

Les pièces détachées et accessoires d'origine SCHUBERTH sont disponibles chez votre revendeur. Pour trouver le revendeur spécialisé le plus proche de chez vous, vous pouvez consulter dans la partie "Moto" la rubrique "Revendeurs" sur le site Web SCHUBERTH : www.schuberth.com

1. CONTRÔLE QUALITÉ

En cas de besoin, vous pouvez envoyer le SR1 par colis suffisamment affranchi pour une vérification gratuite au Service Center de SCHUBERTH. Dans ce cas, votre interlocuteur sera le Service Center de SCHUBERTH. Veuillez, dans tous les cas, indiquer la date d'achat du casque et le motif du retour. Veuillez tenir compte du fait que les contrôles de sécurité n'entrent pas dans le cadre du service de réparation normal, et qu'ils peuvent parfois nécessiter un peu plus de temps.

2. SERVICE RÉPARATIONS

Vous disposez avec le SR1 d'un produit de qualité SCHUBERTH, conçu selon les dernières méthodes de conception et de fabrication. Si votre casque a cependant besoin d'une réparation, veuillez contacter votre revendeur spécialisé.

 **Attention :** si une demande de réparation a été déposée sans indication claire du défaut, nous (ou votre revendeur) nous réservons le droit d'examiner l'article et/ou de reporter l'exécution de cette tâche jusqu'à ce que nous ayons pu contacter le client. Si en cas de dysfonctionnements manifestes lors de la réparation d'autres défauts sont constatés, nous (ou votre revendeur) nous réservons le droit – mais non l'obligation, et sans avoir reçu d'instruction particulière en ce sens – de procéder à leur réparation lorsqu'elle est nécessaire au maintien des fonctionnalités et lorsqu'elle ne modifie pas le coût de la demande de réparation d'origine. Dans les autres cas, un accord préalable du client est nécessaire.

3. GARANTIE

La période de garantie pour votre casque est de 2 ans à compter de la date d'achat pour une utilisation conforme au contrat de vente. Si des prestations de garantie sont nécessaires, celles-ci sont gérées par votre revendeur spécialisé. La présentation d'une preuve d'achat est obligatoire pour pouvoir prétendre à une prestation de garantie.

Veuillez conserver la facture originale dans un endroit sûr. En cas de demande de prestation de garantie, le ticket de caisse original (ou une copie) doit être joint au casque. Sans preuve d'achat la garantie ne peut pas être invoquée.

En cas de remplacement ou de réparation, la période de garantie d'origine n'est pas prolongée. Les réclamations doivent être notifiées par écrit sans tarder à votre revendeur, dans les 8 jours à compter de la date d'achat. Les défauts, qui même après un examen attentif n'ont pas pu être constatés dans ce délai, doivent être signalés par écrit à votre revendeur spécialisé aussitôt après leur découverte. Lors du retour à votre revendeur, veuillez joindre une description détaillée de la réclamation.

SCHUBERTH ou votre concessionnaire se réserve le droit de vérifier le numéro de série avant l'acceptation de la garantie.

Un produit déjà porté ne sera pas remplacé, mais réparé. La question de savoir si les pièces concernées doivent être réparées, remplacées ou doivent faire l'objet d'un avoir, reste généralement à la discrétion de SCHUBERTH ou de votre revendeur spécialisé.

Les demandes de garantie ne sont pas acceptées en cas :

- d'usage inadéquat et d'utilisation abusive
- de modification du produit par le client
- de non-respect de nos recommandations sur le produit
- d'usure normale.

4. SCHUBERTH SUR INTERNET

Si vous souhaitez rester informé des dernières nouveautés concernant notre société et notre gamme de casques, vous pouvez vous rendre visite sur **www.schuberth.com**

Siège de la société	
Standard téléphonique	Adresse
+49 (0)391 8106-0	SCHUBERTH GMBH Stegelitzer Str. 12 39126 Magdeburg Allemagne

Service Center	
Téléphone	Adresse
+49 (0)391 8106-555	SCHUBERTH GMBH Service Center Stegelitzer Str. 12 D-39126 Magdeburg Allemagne

Internet
www.schuberth.com

E-Mail
casques-moto@schuberth.com

Complimenti!

Acquistando lo SCHUBERTH SR1 avete fatto un'ottima scelta. SR1 è il risultato dei sistemi di sviluppo e produzione più moderni. Con questo casco, possedete un prodotto di qualità che è stato pensato per offrire il massimo della sicurezza e dell'efficienza nel traffico stradale così come le migliori prestazioni sul circuito: vi lascerà più che soddisfatti.

Vi auguriamo un viaggio sicuro.



F.-J. Görges

Direttore Vendite
SCHUBERTH GmbH



E. Van Hoof

Vendite internazionali
SCHUBERTH GmbH

A. L'USO CORRETTO DEL MANUALE DI ISTRUZIONI

Leggere per intero e con attenzione le istruzioni per l'uso al fine di essere protetti correttamente dal casco. Per non tralasciare nessun aspetto rilevante per la sicurezza, consigliamo di leggere le presenti istruzioni per l'uso nella sequenza indicata.

Si prega di prestare particolare attenzione a:

 **Attenzione:** Istruzioni di sicurezza

 **Avvertenza:** Note

 **Consiglio:** Consigli pratici


Attenzione:
 Questo casco non è destinato all'uso negli Stati Uniti né in Canada. Questo casco è stato costruito, collaudato e omologato ai sensi della norma europea ECE. Pertanto, non è conforme alle normative e ai requisiti statunitensi o canadesi. Ne è consentito l'utilizzo esclusivamente nei Paesi in cui vige la norma europea ECE. In caso di sinistro, l'uso in altri Paesi non dà diritto ad avanzare richieste di risarcimento presso tribunali statunitensi o canadesi né di altri Paesi terzi non soggetti alla 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.

 **Avvertenza:** ci riserviamo il diritto di apportare modifiche per quanto concerne il progresso tecnico, anche senza una comunicazione esplicita.

B. INDICE

A. L'uso corretto del manuale di istruzioni 137

B. Indice 138

C. Il casco 140

1. Normativa 140
2. Omologazione ECE 140
3. Struttura del casco 141
4. Calotta esterna 141
5. Calotta interna 141
6. Aerodinamica 142
7. Spoiler DForce 142
8. Aeroacustica 143
9. Deflettore 145
10. Sistema di ritenzione 146
11. Visiera 147
12. Rivest. interno 152
13. Sistemi di ventilazione 157
14. Equipaggiamento di sicurezza aggiuntivo 159

D. La scelta del casco giusto 161

1. Determinazione delle dimensioni della testa 161
2. Determinazione della misura del casco 162
3. Verifica della misura del casco 163

E. Indossare e togliere il casco 165

1. Indossare il casco 165
2. Togliersi il casco 165

F. Prima di mettersi in marcia 166

1. Controllo del casco 166
2. Controllo del cinturino sottogola 166
3. Controllo della visiera 167

G. Per la vostra sicurezza 168

1. Indicazioni di sicurezza sul casco 168
2. Indicazioni di sicurezza sulla visiera 170
3. Indicazioni di sicurezza su modifiche/accessori 170

H. Cura e manutenzione 171

1. Calotta esterna 171
2. Visiera 171
3. Rivestimento interno 171
4. Sistema di chiusura 174
5. Conservazione 174

I. Accessori e pezzi di ricambio 175

1. Accessori e pezzi di ricambio 175
2. Sistemi di comunicazione 175
3. Acquisto di pezzi originali SCHUBERTH 175

J. Assistenza SCHUBERTH 176

1. Centro assistenza 176
2. Servizio riparazioni 176
3. Garanzia SCHUBERTH in Internet 177
4. SCHUBERTH in Internet 178

K. Come raggiungerci 179

deutsch

english

français

italiano

nederlands

español

C. IL CASCO

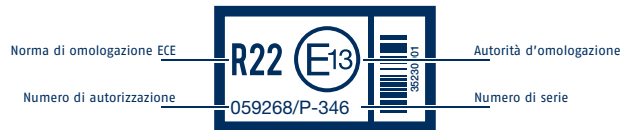
1. NORMATIVA

Il casco SR1 è conforme alla norma ECE-R 22.05. Questa norma di omologazione garantisce il rispetto di precisi standard di sicurezza per quanto riguarda assorbimento degli urti, visiera, sistema di ritenzione e campo visivo. L'omologazione garantisce, da un lato, un'omologazione valida nei Paesi dell'Unione europea nonché in tutti i Paesi in cui è in vigore la norma ECE; dall'altro, la fondamentale conformità assicurativa in caso di sinistro. Si prega di notare che il casco SR1 con omologazione ECE è stato messo a punto precisamente in base alle norme ECE e pertanto non è omologato in particolare per USA e Canada o eventualmente per altri Paesi extra UE. Ne è consentito l'utilizzo esclusivamente nei Paesi in cui vige la norma ECE.

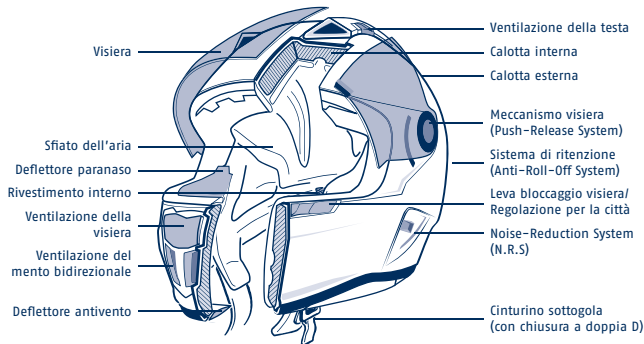
⚠ Attenzione: Per l'utilizzo negli USA, in Canada o eventualmente in altri Paesi non UE, è consentito usare esclusivamente caschi SCHUBERTH che dispongano dell'omologazione e delle caratteristiche tecniche corrispondenti. Trovate ulteriori informazioni e la modalità per acquistare questi caschi sul sito Internet:

www.schuberth.com/us/home

2. OMOLOGAZIONE ECE



3. STRUTTURA DEL CASCO



4. CALOTTA ESTERNA

La calotta esterna del casco SR1 coniuga una forma aerodinamica perfetta con una protezione adeguata. È composta da una speciale matrice in duroplastica rinforzata con fibra di vetro sviluppata da SCHUBERTH, che conferisce al casco l'elevata resistenza necessaria a garantirvi il massimo della protezione.

⚠ Attenzione: Il casco protettivo è pensato per assorbire soltanto un urto o colpo. In seguito a un urto, a un incidente o ad altro tipo di impatto, il casco deve essere sostituito.

5. CALOTTA INTERNA

La calotta interna del casco è composta da più parti, al fine di ottimizzare le proprietà di assorbimento degli urti. Grazie alla complessa schiuma plurizona del corpo principale, si ottengono migliori prestazioni quanto ad assorbimento e ripartizione delle forze, per offrire il massimo della sicurezza. Gli ampi componenti laterali garantiscono il posizionamento ottimale e confortevole del casco.

C. IL CASCO

6. AERODINAMICA

Tutti i caschi per motocicli e sport motoristici SCHUBERTH vengono sviluppati e ottimizzati in presenza di condizioni ben definite all'interno della galleria del vento di proprietà dell'azienda. Il casco SR1 è messo a punto in maniera particolare per una tenuta sportiva e mantiene la stabilità con la corrente d'aria.

Anche ad elevate velocità (oltre i 200 km/h), il casco SR1 non genera praticamente nessuna spinta. Altre qualità caratteristiche del casco SR1 sono: bassa resistenza all'aria, elevata stabilità direzionale e minimo scuotimento laterale. Inoltre, nel caso di moto non carenate, viene sensibilmente ridotto al minimo il buffeting* ad alte velocità.

* Scuotimento del corpo circondato dalla corrente d'aria.

Avvertenza: Si prega di notare che, con le moto carenate, le forti turbolenze originate dalla carena possono modificare considerevolmente le proprietà aerodinamiche di un casco.

7. SPOILER D-FORCE

Con l'ausilio dello spoiler D-Force, il casco SR1 può essere di volta in volta adattato alla posizione di guida e alla velocità, in maniera tale da garantire sempre un comportamento ottimale rispetto al flusso d'aria. È possibile selezionare due posizioni con angolazioni diverse.

Aderente al casco: deviazione standard. Consigliata per motociclette carenate e posizione di guida eretta.



Sollevata: deviazione maggiore del 60%. Consigliata per motociclette scarenate e posizione di guida abbassata.



8. AEROACUSTICA

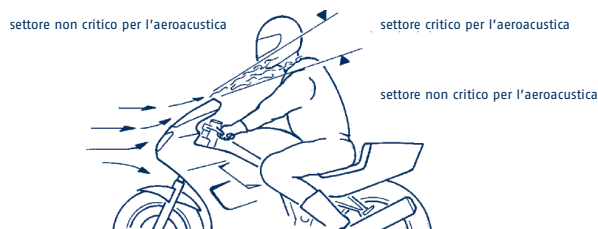
Le diverse caratteristiche sviluppate nella galleria del vento della SCHUBERTH sono alla base di un casco piacevolmente silenzioso per quanto riguarda l'aeroacustica e contemporaneamente di una risposta acustica ottimizzata durante la marcia. In tal modo, si favorisce la concentrazione durante la guida, soprattutto alle velocità più elevate.

Avvertenza: I valori aeroacustici possono variare a seconda del tipo di motociclo, della carenatura, della posizione di guida e della statura.

Attenzione: A causa dell'ottimizzazione aeroacustica del casco (e di conseguenza della minore rumorosità all'interno del casco in marcia) è probabile che si sottovaluti leggermente l'effettiva velocità. Per valutare la velocità di marcia, non affidatevi all'udito, bensì controllatela sul tachimetro.

Avvertenza: Nel caso di moto carenate, nel settore marginale del lato sottovento creatosi si generano forti turbolenze, che possono ridurre considerevolmente l'efficienza aeroacustica del casco. La carenatura della moto deve essere adattata in maniera tale che la turbolenza che sale dal basso non colpisca direttamente la parte inferiore del casco.

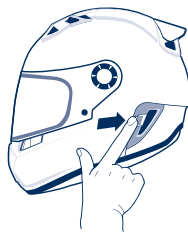
C. IL CASCO



NOISE-REDUCTION-SYSTEM (N.R.S)

L'innovativo NOISE-REDUCTION SYSTEM consente la variazione del suono che penetra all'interno del casco e quindi una diversa intensità dei rumori percepiti. Si possono selezionare due regolazioni.

Race (N.R.S aperto): questa regolazione permette un'elevata percezione dei segnali acustici. Consigliata per i circuiti di gara.



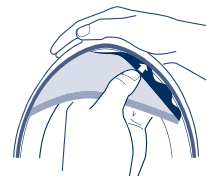
Street (N.R.S chiuso): con questa regolazione, l'acustica all'interno del casco viene ridotta alla percezione dei principali segnali di pericolo e del traffico. Consigliata per viaggi più lunghi.



9. DEFLETTORE ANTIVENTO (in dotazione)

Montando il deflettore antivento in dotazione, si riesce a impedire che nel casco entri un flusso d'aria non desiderato provocato dalla marcia. Oltre a ciò, si riducono ulteriormente i rumori percepiti dentro il casco durante la marcia.

Per montarlo, spingere gradualmente, dal centro verso l'esterno, la linguetta del deflettore antivento nella fessura apposita fra calotta interna e calotta esterna.



😊 **Consiglio:** al fine di ridurre ulteriormente la percezione dei rumori, è estremamente importante che la parte inferiore del casco aderisca bene. Verificare che il casco sia chiuso bene. Nel caso di collo piccolo, si consiglia di usare una fascia.

10. SISTEMA DI RITENZIONE

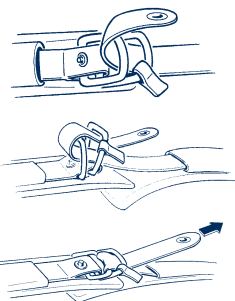
Il sistema di ritenzione del casco SR1 è composto da un cinturino sottogola, che è inoltre assicurato alla parte posteriore della calotta tramite cinghie fissate all'altezza della nuca (Anti-Roll-Off System, vedi Capitolo C.14).

CINTURINO SOTTOGOLA CON CHIUSURA A DOPPIA D

Ogni volta che si indossa il casco, la chiusura a doppia D permette di regolare in maniera semplice e precisissima la lunghezza del cinturino, così come di adattarlo al mento di ogni persona.

Come chiudere e stringere

1. Infilare l'estremità libera del cinturino sottogola attraverso la chiusura a doppia D, come illustrato nella figura qui accanto.
2. Tirare energicamente il cinturino. Il cinturino deve essere ben teso ma comodo per la gola. Poi far passare nuovamente l'estremità libera del cinturino attraverso il primo anello della chiusura.



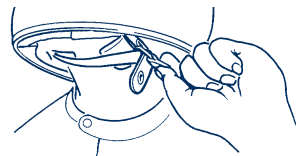
☺ **Consiglio:** per verificare che il casco sia stato indossato in maniera ottimale, consigliamo di afferrarlo ai lati con entrambe le mani e, con lievi movimenti circolari della testa, di lasciarlo ruotare brevemente, dopodiché sistemare di nuovo il cinturino sottogola.

3. L'estremità libera del cinturino sottogola viene ripiegata e fissata con il bottone automatico. In questo modo si eviterà che il cinturino svolazzi a causa della corrente d'aria.



Per sganciare e aprire

1. Sbottonare l'automatico e tirare la linguetta rossa della chiusura a doppia D, in modo tale da allentare il cinturino.
2. A questo punto, sfilare l'estremità libera del cinturino dalla chiusura a doppia D.



⚠ **Attenzione:** non guidare mai senza avere il cinturino sottogola correttamente chiuso e regolato né senza prima averne controllato la corretta posizione. In caso di incidente, il casco può scivolare dalla testa, se il cinturino sottogola non è correttamente regolato o allacciato.

⚠ **Attenzione:** Non aprire mai il cinturino sottogola durante la marcia.

11. VISIERA

La visiera 3D con una sezione da 2,5 mm è realizzata attraverso lo stampaggio a iniezione. Lo speciale policarbonato impiegato vanta straordinaria trasparenza, elevata resistenza e solidità, resistenza agli urti e alle rotture nonché un'ottima resistenza agli agenti atmosferici. Inoltre, grazie alla sua capacità di assorbire i raggi UV dannosi, offre un'efficace protezione per l'occhio umano. La forma e la distribuzione degli spessori della visiera sono state determinate, sulla base di una ricerca e uno sviluppo pluriennali, con l'ausilio di complessi metodi matematici. Questa visiera impone nuovi standard nel settore dell'ottica tecnica: è praticamente priva di distorsioni in tutto il campo visivo e appartiene alla classe 1, la più alta classe ottica, prerequisito per non stancare la vista nei viaggi più lunghi.

C. IL CASCO

RIVESTIMENTO

La visiera è dotata di rivestimenti anti-fog e anti-scratch.

Lo strato anti-scratch applicato all'esterno aumenta la resistenza della superficie della visiera e di conseguenza la sua resistenza ai graffi. Ciò ha un'influenza del tutto positiva sulla durata e sulla qualità ottica della vostra visiera.

Sul lato interno, la visiera è dotata dello speciale strato anti-fog ad elevate prestazioni, che ne riduce sensibilmente l'appannamento.

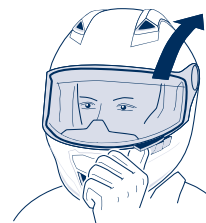
✋ **Avvertenza:** Quando si pulisce questa visiera con rivestimento su entrambi i lati, evitare di strofinare e sfregare eccessivamente e non immergerla nell'acqua (vedi Indicazioni per la cura della visiera, Capitolo H.2.).

✋ **Avvertenza:** Il rivestimento attivo anti-fog e anti-scratch è soggetto a un processo d'usura la cui rapidità varia a seconda dell'intensità d'uso e delle condizioni ambientali. Per la vostra sicurezza consigliamo di sostituire la visiera quando l'azione anti-appannamento inizia a diminuire.

😊 **Consiglio:** dopo una pulizia intensa, l'impiego sotto la pioggia o un lungo viaggio a temperature rigide, il rivestimento anti-appannamento necessita di un po' di tempo prima di tornare completamente attivo. In questo periodo, è possibile che il rivestimento non assorba per nulla o che assorba in minima parte l'umidità originata dal respiro. L'esposizione in un ambiente asciutto e arieggiato accelera il processo di riattivazione del rivestimento.

Apertura della visiera

Per aprire la visiera, è sufficiente agire con il pollice nel punto apposito ubicato sul lato sinistro della visiera e spingerla verso l'altro con una leggera pressione fino alla posizione desiderata.



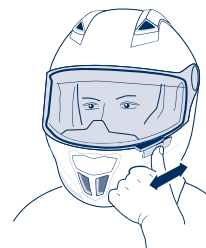
Chiusura della visiera

Per chiudere la visiera, agire sul punto apposito per le dita e abbassarla con un movimento della mano.



Blocco della visiera

Per bloccare la visiera, quando questa è completamente chiusa, spingere l'apposita leva con un movimento all'indietro della mano. Per sbloccare di nuovo la visiera, portare in avanti la leva.



Regolazione per la città

Affinché anche a marcia lenta (es. in città) sia sempre garantita una sufficiente quantità di aria fresca, la visiera può essere bloccata sulla regolazione per la città per mezzo della leva di bloccaggio. A tale scopo, mentre la visiera è aperta, spostare indietro la leva con un movimento della mano. Se si abbassa la visiera come a volerla chiudere, il suo dente di arresto poggia sulla leva. Si forma così una stretta fessura fra visiera e guarnizione della visiera.



C. IL CASCO

SOSTITUZIONE DELLA VISIERA

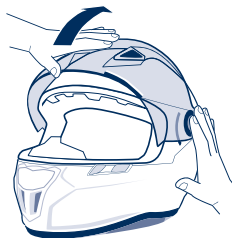
Grazie al pratico sistema Push-Release, è possibile sostituire la visiera in maniera veloce e senza l'ausilio di nessuno strumento. Per sostituire la visiera è consigliabile poggiare il casco su una superficie piana oppure sulla propria coscia mentre si è seduti.

Smontaggio della visiera

1. A visiera chiusa, premere da un lato il pulsante del meccanismo "spingi-rilascia" e tenerlo premuto.

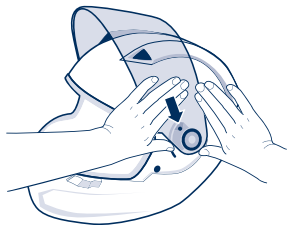


2. Spingere la visiera verso l'altro finché non si sarà sganciata.
3. Ripetere quanto descritto ai punti 1. e 2. anche per il lato opposto.

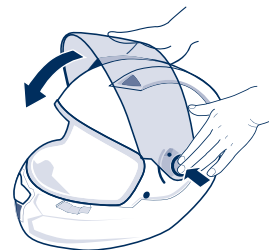


Montaggio della visiera

1. Con entrambe le mani inserire il dente di arresto della visiera nell'apposita fessura prevista nel meccanismo della visiera.



2. Esercitare una leggera pressione verso il casco e contemporaneamente muovere la visiera come per chiuderla, finché non si sente il rumore dell'incastro.



3. Verificare il funzionamento del meccanismo della visiera aprendola una volta fino all'arresto e poi richiudendola.

INDICAZIONI DI SICUREZZA

Prima di mettersi in marcia, verificare sempre il funzionamento della visiera e se questa assicura una visuale sufficientemente buona. Prima di mettersi in marcia, occorre eliminare eventuali impurità. Controllare che la visiera non presenti danni meccanici né crepe. Le visiere molto graffiate od opache compromettono considerevolmente la visuale e, per ragioni di sicurezza, devono essere sostituite prima di mettersi in marcia.

⚠ Attenzione: Le esalazioni di benzina, solventi e carburanti possono provocare crepe. La visiera non deve essere esposta a questo tipo di esalazioni! Pertanto, non poggiare mai il casco sul serbatoio della motocicletta.

C. IL CASCO

12. RIVESTIMENTO INTERNO

Il rivestimento interno, sostituibile e lavabile del casco SR1 garantisce, oltre a una straordinaria adattabilità nella forma, anche ventilazione e sfiato migliori per il casco.

Le confortevoli guance e i pad per le orecchie offrono una morbida imbottitura ai lati del viso, mentre l'imbottitura sul capo garantisce la sistemazione ideale intorno alla testa. Il pad centrale garantisce un appoggio confortevole senza coprire i canali di ventilazione (vedi Sistemi di ventilazione/ventilazione della testa, Capitolo C.13).

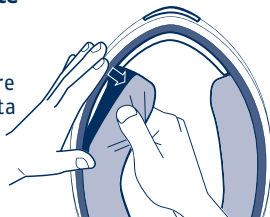
Il rivestimento interno è composto ovunque (soprattutto nei punti a diretto contatto con la testa) da materiale non irritante per la pelle. Viene infatti impiegato un morbido materiale traspirante COOLMAX® in grado di regolare calore e umidità nonché lo speciale Polygene® con effetto antibatterico e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

SMONTAGGIO DEL RIVESTIMENTO INTERNO

Il rivestimento interno è fissato alla calotta interna del casco e può essere tolto tirando con cautela.

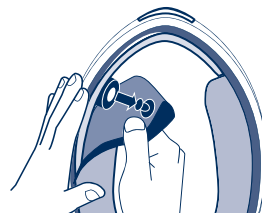
Smontaggio delle guance bottite

1. Staccare i bottoni cuciti della guancia per il comfort dagli agganci contrassegnati dal colore rosso, che si trovano sulla calotta interna del casco.



2. Staccare con cautela la guancia dall'elemento di fissaggio.

3. Ripetere quanto descritto ai punti 1. e 2. con la seconda guancia.



Smontaggio della fascia imbottita per la testa

1. Estrarre l'elemento di guida semicircolare della fascia imbottita per la testa dalle fessure dei bordi in plastica fissati alla calotta interna del casco.



2. Estrarre la linguetta nella zona della nuca dalla fessura appositata fra calotta interna e calotta esterna.



C. IL CASCO

MONTAGGIO DEL RIVESTIMENTO INTERNO

Montaggio della fascia imbottita per la testa

Per il montaggio, a fungere da elementi di fissaggio vi sono l'elemento di guida semicircolare cucito dal lato della fronte e la linguetta che si trova nella zona della nuca.

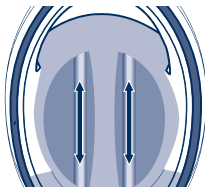
1. Spingere gradatamente l'elemento di guida semicircolare sotto le fessure dei bordi in plastica fissati alla calotta interna del casco.



2. Spingere gradualmente la linguetta dell'imbottitura sulla nuca all'interno della fessura apposta fra calotta interna e calotta esterna del casco.

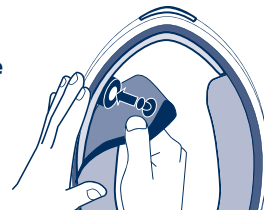


3. Sistemare la fascia imbottita per la testa all'interno del casco, in maniera tale da non coprire nessun canale di ventilazione.



Montaggio delle guance imbottite

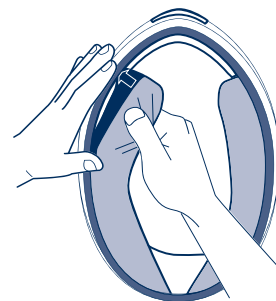
1. Fissare la guancia imbottita con l'ausilio degli agganci contrassegnati dal colore rosso.



2. Spingere la linguetta della guancia imbottita all'interno della fessura apposta fra calotta interna e calotta esterna del casco. Iniziare l'inserimento con la parte inferiore della guancia imbottita.



3. Esercitando una leggera pressione verso il casco, spingere la linguetta all'interno della fessura apposta fra calotta interna e calotta esterna del casco.



4. Ripetere quanto descritto ai punti 1. - 3. con la seconda guancia.

C. IL CASCO

Pad per le orecchie

I pad standard per le orecchie in dotazione possono essere posizionati in maniera personalizzata nella zona delle orecchie tramite chiusura con velcro. Per imbottire ulteriormente la zona delle orecchie, sono disponibili altri pad come accessori.



■ **Avvertenza:** Per una panoramica di tutti gli accessori e pezzi di ricambio disponibili, andate sul sito Internet www.schuberth.com e visitate la sezione "Accessori" del modello del vostro casco.

■ **Avvertenza:** Quando si inserisce il rivestimento interno, verificare che le aperture per la ventilazione poste nella fascia per la testa si trovino in corrispondenza dei canali di ventilazione sulla parte posteriore del casco e che la fascia si estenda in mezzo a entrambi i canali.

⚠ **Attenzione:** Non mettersi mai in marcia senza il rivestimento interno completo.

⚠ **Attenzione:** Un calore elevato (es. derivante dallo scappamento) può danneggiare il rivestimento interno!

■ **Avvertenza:** Per evitare danni al rivestimento interno e alla calotta interna, non appendere il casco agli specchietti né alle manopole del manubrio.

13. SISTEMI DI VENTILAZIONE

Ventilazione 1 – Regolazione della visiera

Il casco SR1 è dotato di una visiera regolabile in più posizioni. A seconda della velocità e della tendenza ad appannarsi, aprire la visiera fino al punto in cui non si appanna più pur continuando a proteggere gli occhi dalla sgradevole corrente d'aria.

Ventilazione 2 – Ventilazione della visiera

Per ventilare la visiera, il casco SR1 è dotato di una presa d'aria sulla mentoniera. Indipendentemente dalla posizione di guida, ca. l'80-90% dell'aria entra con flusso medio esattamente nella presa d'aria aperta.

Una deviazione fa in modo che il flusso d'aria ventili efficacemente il lato interno della visiera già alle basse velocità. Premendo la parte inferiore o superiore dell'elemento di ventilazione, la presa d'aria si apre e chiude rispettivamente.



Ventilazione 3 – Ventilazione della testa

(Proactive-Dynamic-Ventilation System)
Per ventilare la superficie della testa, sulla parte superiore del casco si trovano due calotte per l'ingresso dell'aria. L'aria che entra da queste calotte viene convogliata efficacemente sulla parte superiore della testa tramite appositi canali. All'interno del casco, l'evoluto sistema di imbottitura consente il contatto diretto fra l'aria in ingresso e la superficie della testa per cui diventano possibili un assorbimento e una



C. IL CASCO

deviazione più rapidi del calore interno tramite punti di sfianto sul retro del casco e nella retina inserita nella zona della nuca. Spostando indietro le leve della ventilazione, i canali presenti nel casco si aprono. Se invece le leve si trovano in posizione avanzata, la ventilazione è chiusa.

L'intensità della ventilazione varia a seconda della velocità e della posizione di guida. Il volume massimo di aria fresca in ingresso è reso possibile da una posizione di guida sportiva.

Ventilazione 4 – Sfiato dell'aria

Il casco SR1 è dotato di un sistema permanente di sfianto dell'aria. L'aria presente nello spazio interno, o che entra dalle prese d'aria, viene convogliata nella parte posteriore del casco tramite gli appositi canali della calotta interna. La depressione presente nella parte posteriore del casco garantisce lo sfianto permanente dell'aria interna attraverso le apposite aperture situate sotto lo spoiler e la speciale retina impiegata per l'imbottitura in corrispondenza della nuca. In questa maniera si assicura una temperatura piacevole all'interno del casco.



Ventilazione 5 – Ventilazione del mento

(ventilazione del mento bidirezionale)

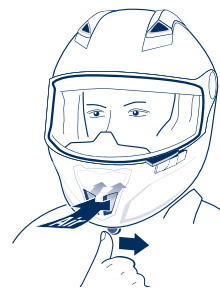
L'evoluto sistema di ventilazione del mento bidirezionale garantisce in ogni momento un ottimale ingresso di aria fresca nella zona del mento. Se necessario, l'aria fresca che entra dall'apertura può essere deviata, attraverso i canali, verso le guance imbottite, in modo tale che l'umidità e il calore presenti in quella zona siano efficacemente fatti fuoriuscire dal casco.



Leva in centro – ventilazione non attiva



Leva a destra – ventilazione delle guance imbottite



Leva a sinistra – ventilazione del mento attiva

Tramite la leva sul mento è possibile scegliere la regolazione desiderata.

14. ULTERIORI CARATTERISTICHE DI SICUREZZA

Anti-Roll-Off System (A.R.O.S.)

L'Anti-Roll-Off System, sviluppato in esclusiva da SCHUBERTH nonché presente come dotazione di sicurezza in ogni casco da motocicletta SCHUBERTH, comprende 3 caratteristiche importanti per la sicurezza. Prerequisito essenziale è sempre tenere il cinturino sottogola chiuso e correttamente regolato.

- 1) Si evita che il casco possa sfilarsi dalla testa.
- 2) Grazie al ridotto angolo di inclinazione, viene contrastato il contatto fra la mentoniera del casco e il mento e/o il collo del guidatore.
- 3) In caso di incidente, si riducono le conseguenze di un contatto del casco con il torace.



C. IL CASCO

Zone riflettenti

Il design caratteristico del casco SR1 è fra le altre cose contraddistinto dalle applicazioni in materiale riflettente argentato nei settori laterali posteriori dell'imbottitura della nuca/del collare acustico. Questi elementi hanno come effetto una migliore riconoscibilità del motociclista nel traffico, in particolare in condizioni di scarsa visibilità.

Nei caschi monocromatici (senza decorazioni), anche le scritte SCHUBERTH sulla parte frontale e su quella posteriore del casco sono realizzate in lamina riflettente.

👉 **Avvertenza:** Mantenere puliti i settori riflettenti di sicurezza.

👉 **Avvertenza:** Se si usa il casco in Francia, è obbligatorio applicare ulteriori adesivi riflettenti di sicurezza sulla parte frontale, su quella posteriore così come a destra e a sinistra del casco.



D. LA SCELTA DEL CASCO GIUSTO

La scelta del casco giusto è un aspetto importante. Solamente un casco adatto rappresenta il presupposto per il massimo della protezione in caso di caduta o incidente. Ecco i passi per determinare il casco giusto:

1° passo: Determinazione delle dimensioni della testa

2° passo: Determinazione della misura del casco

3° passo: Verifica della misura del casco

1. DETERMINAZIONE DELLE DIMENSIONI DELLA TESTA

È possibile determinare le dimensioni della propria testa circondandola con un metro flessibile (metro da sarta) all'incirca un dito (ca. 2 cm) sopra le sopracciglia, in maniera tale da comprendere il perimetro maggiore della testa. Il valore misurato rappresenta la grandezza della testa.



D. LA SCELTA DEL CASCO GIUSTO

2. DETERMINAZIONE DELLA MISURA DEL CASCO

Il casco SR1 è disponibile in sei misure doppie. Nella seguente tabella potete controllare la misura del casco giusta per le dimensioni della vostra testa:

Dimensioni testa in cm	Misure caschi SCHUBERTH	Misure caschi Alpha
da 52 a 53	52 / 53	XS
da 54 a 55	54 / 55	S
da 56 a 57	56 / 57	M
da 58 a 59	58 / 59	L
da 60 a 61	60 / 61	XL
da 62 a 63	62 / 63	XXL

Il casco SR1 è disponibile con 3 diverse dimensioni della calotta:

Dimensione della calotta	Misure caschi SCHUBERTH
S	52 / 53 - 54 / 55
M	56 / 57 - 58 / 59
L	60 / 61 - 62 / 63

Se dalla misurazione della testa risulta un valore intermedio fra due misure di casco (es. 57,5 cm), consigliamo di provare prima di tutto quella più piccola.

3. VERIFICA DELLA MISURA DEL CASCO

Con il casco indossato, chiuso e con il cinturino sottogola correttamente regolato (importante: per la regolazione del cinturino sottogola, vedere il Capitolo C.10., Sistema di ritenzione), controllare se il casco è della misura giusta per voi e se rimane in posizione corretta.

1° passo: Controllare se tutte le imbottiture del rivestimento interno aderiscono alla testa in maniera ben ferma, ma senza premere:

- a) guance imbottite
- b) fascia imbottita per la testa (soprattutto nella zona della fronte).

Qualora si sentisse una pressione fastidiosa, se non addirittura dolorosa, provare la misura più grande.

2° passo: Controllare che il casco offra un campo visivo periferico sufficientemente ampio. Le limitazioni della vista laterale vi sono con tutti i caschi proprio per la loro conformazione, tuttavia non devono essere percepite come di disturbo né menomanti.

3° passo: Dopo avere indossato il casco, tenerlo ben saldo fra le mani e muoverlo verso l'alto e verso il basso. Provare anche a ruotarlo. Con queste mosse si dovrebbe percepire lo spostamento della pelle della testa e del viso. Se il casco si muove troppo facilmente, significa che è troppo grande! Provare una misura più piccola.



D. LA SCELTA DEL CASCO GIUSTO

4° passo: Dopo avere indossato il casco, afferrarlo dalla mentoniera e tentare di sfilarlo dalla testa tirandolo indietro. Se l'operazione riesce, il casco è troppo grande oppure il cinturino sottogola ha una regolazione troppo larga (tirato non abbastanza saldamente). Per la propria sicurezza, utilizzare un casco di misura inferiore o regolare nuovamente il cinturino sottogola.



5. passo: Afferrare il casco da dietro con entrambe le mani e provare a ruotarlo in avanti oltre la testa. Se si riesce a sfilare il casco dalla testa in questo modo, o il cinturino sottogola ha una regolazione troppo larga (tirato non abbastanza saldamente) oppure il casco è troppo grande. Regolare nuovamente il cinturino o scegliere un casco di misura più piccola.



Ripetere i passi di controllo finché non si sarà trovata la giusta misura del casco.

L'ideale sarebbe testare la scelta con un giro di prova in moto.

⚠ Attenzione: Non guidare mai con un casco che non calza perfettamente!

E. INDOSSARE E TOGLIERE IL CASCO

1. INDOSSARE IL CASCO

✋ **Avvertenza:** rispettare le procedure per l'uso del cinturino sottogola/sistema di chiusura (vedi Sistema di ritenzione, Capitolo C.10.).

1. Aprite il cinturino sottogola.
2. Afferrare le estremità inferiori del cinturino e allontanarle saldamente l'una dall'altra.
3. Adesso si può infilare il casco sulla testa.
4. Chiudere il cinturino sottogola infilandone l'estremità libera attraverso la chiusura a doppia D, poi tirare saldamente e fissare (vedi Sistema di ritenzione, Capitolo C.10.).
5. Assicurarsi che il cinturino sottogola passi sotto il mento e che aderisca bene.

✋ **Avvertenza:** Controllare regolarmente che il cinturino sottogola abbia la posizione giusta e la lunghezza corretta (vedi Controllo del cinturino sottogola, Capitolo F.12.).

2. TOGLIERE IL CASCO

1. Aprire il cinturino sottogola tirando la linguetta rossa della chiusura a doppia D e sfilando il cinturino dagli anelli metallici.
2. Afferrare quindi le estremità del cinturino sottogola e allontanarle energicamente l'una dall'altra.
3. Adesso è possibile sfilare il casco dalla testa.

😊 **Consiglio:** Per evitare di graffiare altri oggetti su cui il casco venisse eventualmente appoggiato, consigliamo di chiudere il cinturino sottogola anche dopo avere tolto il casco.

F. PRIMA DI METTERSI IN MARCIA

Per la vostra sicurezza, prima di mettervi in viaggio controllate i seguenti punti:

1. CONTROLLO DEL CASCO

Controllare regolarmente che il casco non sia danneggiato. Piccoli graffi superficiali non compromettono la capacità di protezione del casco. In caso di danni rilevanti (crepe, ammacature, vernice mancante e crepata ecc.), il casco non deve essere più usato. Se necessario, siamo disposti a controllare gratuitamente l'eventuale presenza di danni sul vostro SR1 (vedi Controllo di sicurezza, Capitolo J.1.).

 **Avvertenza:** Nel caso in cui abbiate perso considerevolmente peso, dovete verificare se il vostro casco è ancora della misura adatta a voi (vedi Verifica della misura del casco, Capitolo D.3.).

2. CONTROLLO DEL CINTURINO SOTTOGOLA

(dopo avere indossato e chiuso il casco)

1. Controllare che il cinturino sottogola passi sotto il mento.
2. Infilare l'indice sotto il cinturino sottogola e tirare.
 - Se il cinturino sottogola è lento sul mento, significa che è regolato troppo largo e deve essere tirato più energicamente.
 - Se il cinturino sottogola cede o si sgancia, non è chiuso correttamente! Aprire completamente il cinturino sottogola e chiuderlo di nuovo. Ripetere il controllo.
3. Se il cinturino sottogola non può essere chiuso rimanendo tirato sotto il mento, è necessario verificare che il casco sia ancora della misura giusta per voi (vedi Verifica della misura del casco, Capitolo D.3.).

 **Avvertenza:** Ripetere la prova dopo ogni correzione della regolazione.

 **Attenzione:** Non guidare mai senza avere chiuso e regolato correttamente il cinturino sottogola! Il sottogola deve essere posizionato correttamente e non cedere, se tirato. Solo se il cinturino sottogola non si allenta tirandolo, è chiuso correttamente.

3. CONTROLLO DELLA VISIERA

Prima di mettersi in marcia, controllare sempre la funzionalità della visiera e che sia garantita una visibilità sufficientemente buona; prima di mettersi in marcia è necessario eliminare eventuali impurità (vedi Indicazioni per la cura della visiera, Capitolo H.2.).

Controllare che la visiera non presenti danni meccanici e/o crepe. Una visiera molto graffiata compromette considerevolmente la visibilità e deve essere sostituita prima di mettersi in marcia.

 **Attenzione:** Le visiere graffiate e/o sporche compromettono considerevolmente la visibilità. Per la vostra sicurezza, sostituitele o pulitele immediatamente.

 **Attenzione:** Assicurarsi che la visiera sia sempre in perfette condizioni. Le visiere danneggiate non sono adatte alla guida e devono quindi essere sostituite.

 **Attenzione:** In caso di scarsa visibilità, interrompere il viaggio.

G. PER LA VOSTRA SICUREZZA

1. INDICAZIONI DI SICUREZZA SUL CASCO

-  Non mettersi mai in marcia senza casco!
-  Durante i viaggi in motocicletta, conducente e passeggero sono esposti a particolari rischi e pericoli per la loro incolumità. Tali rischi e pericoli possono essere ridotti, ma non evitati del tutto, indossando il casco. Non è possibile dichiarare in modo definitivo quale sia l'efficacia protettiva di un casco in caso di incidente. Presupposto fondamentale per la vostra sicurezza è una guida sicura e adeguata alle condizioni della strada e del tempo.
-  Utilizzare solo un casco che aderisca e calzi correttamente!
-  Per garantire sufficiente protezione, il casco deve calzare bene ed essere chiuso correttamente.
-  Prima di mettersi in marcia, chiudere sempre il casco e controllare che il sistema di chiusura e il cinturino sottogola siano in posizione corretta!
-  Non guidare mai con il cinturino sottogola aperto o non regolato correttamente! Il sottogola deve essere posizionato correttamente e non cedere, se tirato. Solo se il cinturino sottogola non si allenta tirandolo, è chiuso correttamente.
-  Dopo una caduta, un incidente o un colpo violento sul casco, la sua capacità protettiva non è più garantita completamente. L'energia liberata in caso di collisione (analogamente alla zona ad assorbimento d'urto delle autovetture) viene assorbita dalla distruzione totale o parziale della struttura della calotta interna o esterna del casco. Sovente, in base alla struttura del casco, questi danni non sono visibili. Il casco è pensato per assorbire **soltanto un colpo**. In seguito a un urto, a un incidente o ad altro tipo di impatto, il casco deve quindi essere sostituito completamente. Per ragioni

di sicurezza, il vecchio casco deve essere reso inutilizzabile. Se necessario, è possibile inviare il casco, in un pacco debitamente affrancato, al servizio assistenza SCHUBERTH per una verifica gratuita.

-  Il meccanismo di protezione del casco descritto sopra può provocare piccole crepe nella calotta, anche se il casco cade da un'altezza inferiore al metro.
-  Ogni casco che ha subito un urto violento deve essere sostituito!
-  Nessun casco può offrire protezione contro tutti i tipi di urti possibili. Questo casco è stato sviluppato appositamente per i motociclisti. Non è adatto per altri tipi di utilizzo.
-  Controllare regolarmente che il casco non sia danneggiato. Piccoli graffi non compromettono la capacità di protezione del casco.
-  A seconda delle sollecitazioni e della manutenzione, il casco dovrebbe essere sostituito ogni 5 anni. In linea di principio, la calotta esterna ha una durata maggiore; tuttavia, a causa dell'usura e del deterioramento materiale degli altri componenti così come dell'efficacia generale del sistema del casco nonché a causa di altre condizioni generali non note durante l'utilizzo, consigliamo per la vostra sicurezza di procedere alla sostituzione una volta trascorso il periodo sopra indicato.
-  Un calore elevato (es. derivante dallo scappamento) può danneggiare le decorazioni, la calotta interna e il rivestimento interno!
-  L'azione diretta di carburanti, diluenti e solventi può provocare danni alla struttura della calotta esterna e di quella interna. Il casco non deve entrare mai in contatto con questo genere di sostanze, nemmeno a scopo di pulizia!

G. PER LA VOSTRA SICUREZZA

2. INDICAZIONI DI SICUREZZA SULLA VISIERA

- ⚠ Visiere graffiate e/o sporche compromettono considerevolmente la visibilità (in particolare di notte o controluce) e pertanto aumentano il rischio di incidente. Per la vostra sicurezza, sostituitele o pulitele immediatamente.
- ⚠ Le esalazioni di benzina, solventi e carburanti possono provocare crepe. La visiera non deve essere esposta a questo tipo di esalazioni né entrare in contatto con questo genere di sostanze! Pertanto, non poggiare mai il casco sul serbatoio della motocicletta.
- ⚠ Avere cura di tenere sempre la visiera in condizioni perfette. In caso di scarsa visibilità, interrompere il viaggio!

3. INDICAZIONI DI SICUREZZA SU MODIFICHE/ ACCESSORI

- ⚠ I pezzi originali (soprattutto della calotta esterna e interna e del sistema di ritenzione) non devono essere modificati né eliminati. Il montaggio di pezzi aggiuntivi estranei e non raccomandati può compromettere la capacità protettiva e ha come conseguenza l'annullamento dell'omologazione ECE così come i diritti di garanzia e assicurativi.
- ⚠ Utilizzare esclusivamente accessori e pezzi di ricambio originali nonché accessori che SCHUBERTH ha destinato espressamente al vostro modello di casco.

H. CURA E MANUTENZIONE

1. CALOTTA ESTERNA

Per la pulizia e la cura della calotta esterna del casco è possibile usare acqua (anche saponata) e tutti gli shampoo, i detergenti o i lucidi per vernici disponibili in commercio nonché prodotti per la cura della plastica. Di norma è sufficiente la pulizia con acqua saponata. In caso di impiego di altri detergenti, fare attenzione a non farli entrare in contatto con la visiera, poiché potrebbero danneggiarla insieme al suo rivestimento.

- ☞ **Avvertenza:** Per la pulizia non usare mai carburanti, diluenti né solventi. Queste sostanze possono provocare gravi danni al casco senza che siano visibili chiaramente. La piena capacità protettiva del casco non è a quel punto più assicurata.

2. VISIERA

Lato esterno della visiera

Per rimuovere le impurità sul lato esterno della visiera, utilizzare un panno morbido e acqua lievemente saponata. Per asciugare la visiera, usare un panno morbido che non lasci pelucchi.

Lato interno della visiera

Il lato interno della visiera deve essere pulito esclusivamente con un panno morbido, se necessario leggermente umido. Non utilizzare nessun detergente. Al fine di non danneggiare il rivestimento antiappannamento, evitare di sfregare e strofinare troppo forte.

H. CURA E MANUTENZIONE

-  **Avvertenza:** Dopo una pulizia intensa, l'impiego sotto la pioggia o un lungo viaggio a temperature rigide, il rivestimento anti-appannamento necessita di un po' di tempo prima di tornare completamente attivo. In questo periodo, è possibile che il rivestimento non assorba per nulla o che assorba in minima parte l'umidità originata dal respiro.
-  **Avvertenza:** Per la pulizia, usare soltanto acqua tiepida (< 20 °C). Non pulire mai le visiere con benzina, solventi, detergenti per finestre o vetri né con altre sostanze contenenti alcool.
-  **Avvertenza:** Al fine di non danneggiare il rivestimento antiappannamento e antigraffio, evitare di sfregare e strofinare troppo forte.
-  **Avvertenza:** Non applicare gel, spray o altre sostanze antiappannamento sul rivestimento attivo anti-fog. In caso contrario, vi potrebbero essere reazioni indesiderate o addirittura danni irreparabili al rivestimento.
-  **Avvertenza:** Il rivestimento attivo anti-fog e anti-scratch è soggetto a un processo d'usura la cui rapidità varia a seconda dell'intensità d'uso e delle condizioni ambientali. Per la vostra sicurezza, consigliamo di sostituire la visiera quando l'azione anti-appannamento risulta sensibilmente diminuita.
-  **Avvertenza:** Il rivestimento attivo antiappannamento assorbe le sostanze chimiche, come per esempio i solventi, e può risultarne danneggiato. Evitare quindi di mettere il casco nelle vicinanze di sostanze aggressive (es. carburanti).
-  **Avvertenza:** Spesso nemmeno le salviettine umidificate per la pulizia degli occhiali, nonostante le indicazioni contrastanti, sono adatte a pulire le visiere, perché le sostanze che vi sono contenute non sono compatibili con il

rivestimento anti-fog e anti-scratch. Evitare di usare questo tipo di salviettine.

-  **Avvertenza:** Anche qualora fosse molto sporco, il lato esterno della visiera non deve essere immerso nell'acqua, poiché in caso contrario si ridurrebbero sensibilmente la durezza della superficie e la capacità di resistenza del rivestimento anti-fog.
-  **Avvertenza:** Nei periodi in cui è inutilizzata (in particolare quando viene conservata), la visiera non deve essere completamente chiusa perché altrimenti l'umidità contenuta nello spazio interno non riesce a fuoriuscire e viene assorbita in quantità massiccia dal rivestimento antiappannamento. La conseguenza potrebbe essere una riduzione della durata del rivestimento. L'ideale sarebbe posizionare la visiera sul 2° livello di apertura al di sopra della regolazione per la città.
-  **Avvertenza:** Non applicare etichette né (nastri) adesivi sulla visiera.
-  **Consiglio:** La sostanza lattiginosa che talvolta compare in seguito a un lungo periodo di inutilizzo (per reazione del rivestimento attivo anti-fog con l'ambiente) può essere facilmente rimossa con un panno asciutto.
-  **Consiglio:** Lo sporco ostinato presente sul lato esterno della visiera (es. resti ormai secchi di insetti) può essere rimosso facilmente coprendo la visiera chiusa con un panno umido e lasciando ammorbidire la sporcizia per 30 minuti o 1 ora.
-  **Avvertenza:** Nel luogo in cui si ripone la visiera bisogna assolutamente evitare le temperature superiori ai 40 °C nonché un'elevata umidità, poiché in caso contrario potrebbe venire danneggiata.

H. CURA E MANUTENZIONE

3. RIVESTIMENTO INTERNO

È possibile lavare a mano l'imbottitura della fascia per la testa, le guance imbottite e i pad per le orecchie utilizzando un detersivo delicato disponibile in commercio (meglio se notevolmente diluito con acqua) e a una temperatura massima di 30 °C. Lasciare asciugare il rivestimento interno bagnato a temperatura ambiente e in un luogo ben arieggiato.

4. SISTEMA DI CHIUSURA

La chiusura a doppia D non necessita di manutenzione.

 **Attenzione:** Non occorre lubrificare né ingrassare le parti metalliche della chiusura a doppia D.

5. CONSERVAZIONE

Conservare il casco all'interno del sacco con cui è stato venduto, in un luogo asciutto e riparato. Per una migliore ventilazione e cura del rivestimento anti-fog, controllare che la visiera non sia completamente chiusa. L'ideale sarebbe posizionare la visiera sul 2° livello di apertura al di sopra della regolazione per la città. Riporre sempre il casco in maniera tale che non possa cadere a terra.

 **Avvertenza:** Tenere il casco lontano dalla portata di bambini e animali.

I. ACCESSORI E PEZZI DI RICAMBIO

1. ACCESSORI E PEZZI DI RICAMBIO

Per una panoramica di tutti gli accessori e pezzi di ricambio disponibili, andare sul sito Internet **www.schuberth.com** e visitare la sezione "Accessori" del modello del vostro casco.

 **Attenzione:** Per ragioni di sicurezza, la sostituzione di tutti gli altri componenti del casco è consentita esclusivamente da parte del vostro rivenditore specializzato di fiducia.

2. SISTEMI DI COMUNICAZIONE

 **Attenzione:** L'installazione di sistemi di comunicazione (fra cui figurano anche semplici cuffie) su un casco rappresenta fondamentalmente una sua modifica. Pertanto, i vari sistemi di comunicazione e tipi di cuffie devono essere collaudati e omologati appositamente per l'installazione su un dato modello di casco ai sensi della relativa norma europea ECE-R 22.05, altrimenti con l'installazione decadono l'omologazione e la conformità assicurativa. La documentazione relativa all'omologazione di un casco ai sensi della norma ECE-R 22.05 (unitamente a un apposito sistema di comunicazione) è valida solo se rilasciata da un'autorità d'omologazione ufficiale dei Paesi dell'Unione Europea. Altre informazioni provenienti da queste istituzioni (fra l'altro circa la conformità dei sistemi di comunicazione per l'impiego nei caschi per motocicletta), così come informazioni di altre istituzioni, non hanno alcuna rilevanza e il casco perderà l'omologazione.

3. ACQUISTO DI PEZZI ORIGINALI SCHUBERTH

Trovate i pezzi di ricambio e gli accessori originali SCHUBERTH presso il vostro rivenditore specializzato di fiducia. Trovate i rivenditori specializzati SCHUBERTH presenti nella vostra zona all'interno della sezione "Motocicli" e nella categoria "Rivenditori" sul sito web SCHUBERTH: **www.schuberth.com**

1. CONTROLLO DI SICUREZZA

Se necessario, è possibile inviare il casco, in un pacco debitamente affrancato, al servizio assistenza SCHUBERTH per una verifica gratuita. In questo caso dovete rivolgervi al Servizio Assistenza SCHUBERTH. Si prega di indicare sempre la data di acquisto del casco e il motivo dell'invio.

Contiamo sulla vostra comprensione: i controlli di sicurezza non sono possibili nell'ambito del normale servizio di riparazione, ma potrebbero richiedere tempi più lunghi.

2. SERVIZIO DI RIPARAZIONE

Con il casco SR1 avete acquistato un prodotto di qualità della SCHUBERTH, che è stato costruito e realizzato secondo i più moderni metodi di sviluppo e produzione. Tuttavia, se per il vostro casco dovesse rendersi necessaria una riparazione, potete rivolgervi al vostro rivenditore specializzato di fiducia.

 **Avvertenza:** Qualora ricevessimo un ordine di riparazione senza una chiara indicazione del difetto, siamo autorizzati, insieme al rivenditore specializzato, a esaminare l'articolo e/o a metterlo in attesa fino ad avvenuto riscontro da parte del cliente. Se, nel caso di chiara indicazione del difetto, in fase di riparazione si riscontrassero ulteriori danni, proprio come il rivenditore saremmo autorizzati ma non tenuti a ripararli senza esplicito ordine, qualora ciò fosse necessario per la funzionalità e qualora tale misura fosse scarsamente rilevante rispetto ai costi dell'ordine di riparazione originario. Negli altri casi, è necessario il consenso del cliente.

3. GARANZIA

Il periodo di garanzia per il vostro casco è di 2 anni a partire dalla data di acquisto, solo a condizione di un utilizzo conforme. Se si rendessero necessari interventi in garanzia, sarà il vostro rivenditore specializzato di fiducia a occuparsene. Per poter beneficiare della garanzia, è necessario presentare la ricevuta d'acquisto.

Si consiglia di conservare con cura la ricevuta originale attestante l'acquisto. Per beneficiare della garanzia, bisogna inviare insieme al casco la ricevuta originale (oppure una copia). Senza prova d'acquisto non sussistono le condizioni per far valere la garanzia. In seguito a sostituzione o riparazione, il periodo di garanzia originario non viene prolungato. I reclami devono essere fatti pervenire immediatamente al vostro rivenditore specializzato e comunque per iscritto entro 8 giorni dalla data d'acquisto. Eventuali difetti che, anche a un controllo attento, non possono essere scoperti entro questo lasso di tempo, vanno comunicati per iscritto al rivenditore specializzato non appena rilevati. Non dimenticare di allegare all'invio una descrizione esauriente del motivo del reclamo.

SCHUBERTH o il rivenditore specializzato si riservano il diritto di verificare il numero di serie ai fini della validità della garanzia. La merce usata non viene sostituita bensì riparata. In linea generale, è facoltà della SCHUBERTH o del rivenditore specializzato decidere se i pezzi oggetto di reclamo debbano essere riparati, sostituiti o rimborsati.

I diritti di garanzia vengono meno in particolare nei seguenti casi:

- uso non conforme e sollecitazioni eccezionali del prodotto
- modifiche del prodotto da parte del cliente
- mancata osservanza delle nostre raccomandazioni circa il prodotto
- normale usura

4. SCHUBERTH IN INTERNET

Per essere sempre aggiornati sulle novità della nostra azienda e della nostra gamma di caschi, visitate il sito Internet:

www.schuberth.com

Sede dell'azienda

Centralino	Indirizzo
+49 (0)391 8106-0	SCHUBERTH GMBH Stegelitzer Str. 12 39126 Magdeburg Germania

Servizio Assistenza

Telefono	Indirizzo
+49 (0)391 8106-555	SCHUBERTH GMBH Servizio Assistenza Stegelitzer Str. 12 D-39126 Magdeburg Germania

Internet

www.schuberth.com

E-Mail

caschi-motocicletta@schuberth.com

Gefeliciteerd!

Met uw aankoop van de SCHUBERTH SR1 heeft u de juiste keuze gemaakt. De SR1 is het resultaat van de meest moderne ontwikkelings- en productiemethoden. Deze helm is een product van topkwaliteit dat beantwoordt aan de hoogste veiligheids- en prestatievereisten voor gebruik in het verkeer en voor het leveren van topprestaties op het circuit.

Wij wensen u met deze helm veel plezier en een veilige reis!



F.-J. Görges

Bedrijfsleider
SCHUBERTH GmbH



E. Van Hoof

Internationale distributie
SCHUBERTH GmbH

A. HET JUISTE GEBRUIK VAN DEZE HANDLEIDING

Lees de volledige handleiding aandachtig door, zodat de veiligheid van de helm tijdens het rijden gegarandeerd kan worden. Om geen enkel aspect dat relevant is voor uw veiligheid uit het oog te verliezen, raden wij u aan de handleiding in de aangegeven volgorde door te nemen.

Let hierbij op de volgende symbolen:

 **Waarschuwing:** veiligheidsinstructie

 **Opgelet:** Informatie

 **Tip:** Praktische tips

 **Waarschuwing:**
Deze helm is niet geschikt voor gebruik in de VS en in Canada. Deze helm is geproduceerd, getest en goedgekeurd volgens de Europese ECE-norm en beantwoordt niet aan de voorschriften en vereisten die geldig zijn in de VS en in Canada. Deze helm mag enkel gebruikt worden in landen waar de Europese ECE-norm van toepassing is. Als de helm gebruikt wordt in de VS, in Canada of in andere landen waar de Europese ECE-norm niet van toepassing is, dan kan in geval van schade geen aanspraak gemaakt worden op vervanging.

 **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:** SCHUBERTH behoudt zich het recht voor op technische wijzigingen, ook zonder uitdrukkelijke vermelding vooraf.

B. INHOUD

A. Het juiste gebruik van deze handleiding	181
B. Inhoud	182
C. De helm	184
1. Norm	184
2. ECE-toelating	184
3. De onderdelen van de helm	185
4. Buitenschaal	185
5. Binnenschaal	185
6. Aerodynamica	186
7. D-Force Spoiler	186
8. Aeroakoestiek	187
9. Windgeleider	189
10. Anti-Roll-Off-systeem	190
11. Vizier	191
12. Interieur	196
13. Ventilatiesystemen	201
14. Bijkomende veiligheidsvoorzieningen	203
D. De keuze van de juiste helm	205
1. Hoofdomtrek meten	205
2. Helmmaat berekenen	206
3. Helmmaat controleren	207
E. De helm op- en afzetten	209
1. De helm opzetten	209
2. De helm afzetten	209
F. Voor elke rit	210
1. Controleer de helm	210
2. Controleer de kinriem	210
3. Controleer het vizier	211

G. Voor uw veiligheid	212
1. Veiligheidsinstructie helm	212
2. Veiligheidsinstructie vizier	214
3. Veiligheidsinstructie wijzigingen/toebehoor	214
H. Service en onderhoud	215
1. Buitenschaal	215
2. Vizier	215
3. Interieur	218
4. Sluitsysteem	218
5. Opbergen	218
I. Toebehoor en reserveonderdelen	219
1. Toebehoor en reserveonderdelen	219
2. Communicatiesystemen	219
3. Gebruik originele reserve-onderdelen van SCHUBERTH	219
J. SCHUBERTH Service	220
1. Veiligheidscontrole	220
2. Reparatieservice	220
3. Garantie	221
4. SCHUBERTH op internet	222
K. Hoe u ons kunt bereiken	223

deutsch

english

français

italiano

nederlands

español

C. DE HELM

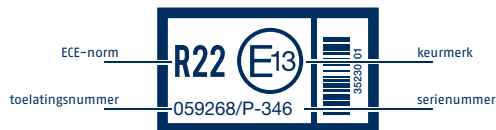
1. NORM

De SR1 voldoet aan de norm ECE-R 22.05. Dit keurmerk garandeert dat de helm beantwoordt aan alle veiligheidsstandaarden met betrekking tot schokdemping, vizier, anti-roll-off-systeem en gezichtsveld. Dit keurmerk garandeert enerzijds de goedkeuring van de helm voor gebruik in landen van de Europese Unie waar de ECE-norm van toepassing is en anderzijds dat de helm aan alle vereisten voldoet die de verzekering stelt in geval van schade. Houd er rekening mee dat de SR1 met ECE-keurmerk speciaal ontwikkeld werd voor de Europese markt en niet voor de VS, Canada en andere niet-Europese landen waar de norm niet van toepassing is. De helm mag enkel gebruikt worden in landen waar de ECE-norm van toepassing is.

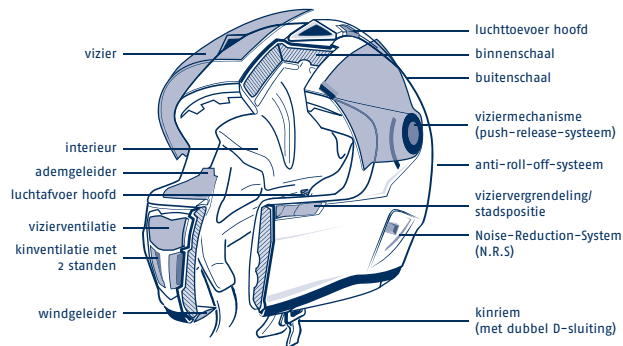
Opgelet: in de VS, Canada en andere niet-Europese landen waar de ECE-norm niet van toepassing is, mogen enkel SCHUBERT-helmen gebruikt worden die voldoen aan de vereisten en de juiste technische kenmerken voor gebruik in die landen.

Voor meer informatie over deze helmen, surf naar www.schubert.com/us/home.

2. ECE-TOELATING



3. DE ONDERDELEN VAN DE HELM



4. BUITENSCHAAL

De buitenschaal van de SR1 combineert een geoptimaliseerde aerodynamische vorm met een efficiënte bescherming. Hij bestaat uit een door SCHUBERTH ontwikkelde, speciaal met glasvezel versterkte duroplast-matrix. Die geeft de helm maximale stevigheid voor een zo hoog mogelijke graad van bescherming.

⚠ Waarschuwing: De helm is alleen geschikt om één slag of stoot te verwerken. Na een valpartij of ongeval of na een ander soort krachthinwerking moet hij vervangen worden.

5. BINNENSCHAAL

De binnenschaal van de helm bestaat uit meerdere delen, om schokken optimaal op te vangen. De complexe schuimvulling in meerdere zones zorgt ervoor dat eventuele schokken beter gedempt en verdeeld worden en biedt een hoge mate van veiligheid. De grote zijstukken zorgen voor optimaal draagcomfort.

6. AERODYNAMICA

Alle motor- en racehelmen van SCHUBERTH worden in de windtunnel van SCHUBERTH zelf ontwikkeld en geoptimaliseerd. De SR1 is speciaal ontwikkeld voor sportief draagcomfort en is heel aerodynamisch. Ook bij hoge snelheden (tot meer dan 200 km/u) ontwikkelt zich in de SR1 praktisch geen druk. Andere kenmerken van de helm zijn een lage luchtweerstand, een hoge richtingsstabiliteit en beperkte zijdelingse krachten. Bij motoren zonder carrosserie wordt het zogenaamde buffeting* bij hoge snelheden aanzienlijk verminderd.

* trilling van het geteste object door de luchtstroom

👉 **Opgelet:** houd er rekening mee dat bij motoren met carrosserie de aerodynamische eigenschappen van een helm aanzienlijk beïnvloed kunnen worden door de sterke luchturbulentie die veroorzaakt wordt door de carrosserie.

7. D-FORCE SPOILER

De SR1 kan met behulp van de D-Force spoiler aan de zitpositie en de snelheid aangepast worden zodat de helm altijd optimaal op de luchtstroom afgestemd is. Er zijn twee posities beschikbaar met telkens een andere instelhoek.

Op de helm aansluitend: standaardhoek. Aanbevolen voor motoren met carrosserie en rechte zithouding.



Omhooggeklapt: 60° meer afremming. Aanbevolen voor motorfietsen zonder carrosserie en diepe zithouding.



8. AEROAKOESTIEK

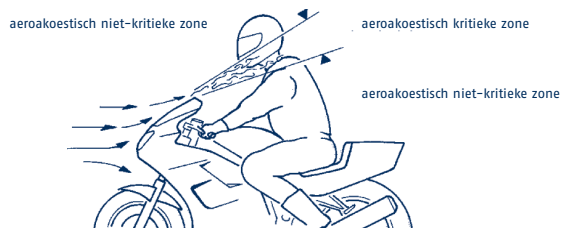
De verschillende maatregelen die in de windtunnel van SCHUBERTH ontwikkeld worden dragen bij tot een aeroakoestisch aangenaam stille helm en een geoptimaliseerde akoestische feedback tijdens het rijden. Hierdoor kan de bestuurder ook bij hoge snelheden heel geconcentreerd rijden.

👉 **Opgelet:** aeroakoestische waarden kunnen variëren afhankelijk van het type motor, de carrosserie, de zithouding en de gestalte van de bestuurder.

⚠ **Waarschuwing:** door de aeroakoestische optimalisering van de helm (en de hiermee gepaard gaande beperktere windruis in de helm) kan de effectieve snelheid makkelijk worden onderschat. Vertrouw voor de inschatting van uw snelheid niet op uw gehoor maar op uw tachometer.

👉 **Opgelet:** Bij motoren met carrosserie treedt sterke luchturbulentie op aan de rand van de wind-schaduw. Dit kan de aeroakoestische werking van de helm aanzienlijk beperken. De carrosserie moet zodanig aangepast zijn dat de vertrekkende luchtstroom niet direct op de onderkant van de helm botst.

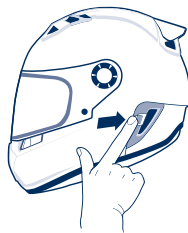
C. DE HELM



NOISE-REDUCTION-SYSTEM (N.R.S)

Het innovatieve NOISE-REDUCTION-SYSTEM zorgt ervoor dat het lawaai dat de helm binnendringt gedempt en de intensiteit van de geluiden beperkt wordt.

Race (NRS geopend): deze instelling zorgt voor een verhoogde waarneming van de akoestische signalen. Aanbevolen voor circuits.



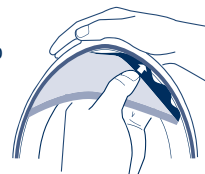
Street (NRS gesloten): deze instelling zorgt ervoor dat de akoestiek beperkt blijft tot de waarneming van belangrijke verkeers- en waarschuwingssignalen. Aanbevolen voor langere ritten.



9. WINDGELEIDER (meegeleverd)

Door de meegeleverde windgeleider te monteren kunt u het ongewenst instromen van wind in de helm tijdens het rijden vermijden. Bovendien worden hierdoor ook de rijgeluiden in de helm beperkt.

Om de windgeleider te monteren schuift u de klep van de windgeleider stap voor stap van het midden naar de rand in de gleuf tussen de binnen- en buitenschaal van de helm.



😊 **Tip:** Om de geluidshinder nog verder te beperken is de pasvorm aan de onderkant van de helm bijzonder belangrijk. Zorg ervoor dat de helm goed aansluit. Bij een kleinere boordwijdte kunt u het best een sjaal dragen.

C. DE HELM

10. ANTI-ROLL-OFF-SYSTEEM

Het anti-roll-off-systeem van de SR1 bestaat uit een kinriem die aan het achterste gedeelte van de helmschaal extra vastgemaakt is met behulp van nekbanden (anti-roll-off-systeem, zie C.14.).

KINRIEM MET DUBBELE D-SLUITING

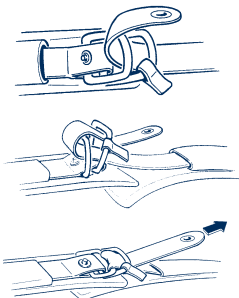
Dankzij de dubbele D-sluiting kan de lengte van de kinriem telkens heel eenvoudig, precies en individueel ingesteld worden zodat de helm stevig vastzit.

Sluiten en vastmaken

1. Steek het losse uiteinde van de kinriem door de dubbele D-sluiting, zoals hiernaast afgebeeld.
2. Trek de kinriem stevig aan. De kinriem moet vast zitten maar wel comfortabel voelen. Trek daarna het vrije uiteinde van de riem terug door de eerste ring van de sluiting.

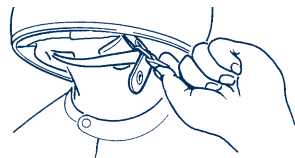
☺ **Tip:** Om de optimale positie uit te proberen wordt aangeraden om uw handen aan weerszijden van de helm te plaatsen en kleine cirkelvormige bewegingen te maken. Span de kinriem daarna nogmaals aan.

3. Het vrije uiteinde van de kinriem wordt omgeplooid en vastgemaakt met behulp van de drukknop om te voorkomen dat het in de wind wappert.



Losmaken en openen

1. Open de drukknop en trek aan het kleine rode lipje van de dubbele D-sluiting om de kinriem los te maken.
2. Trek het vrije uiteinde van de kinriem uit de dubbele D-sluiting.



⚠ **Waarschuwing:** 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.

⚠ **Waarschuwing:** Öffnen Sie niemals den Kinnriemen während der Fahrt.

11. VIZIER

Het gemiddeld 2,5 mm dikke 3D-vizier wordt vervaardigd door middel van spuitgieten. Het gebruikte speciale polycarbonaat biedt een uitstekende transparantie, heeft een hoge stevigheid en viscositeit, is slag- en breukvast en bijzonder weerbestendig. Door zijn uv-absorberende eigenschappen biedt het een efficiënte bescherming tegen uv-stralen die schadelijk zijn voor het menselijke oog. De vorm en de dikte van het vizier zijn berekend op basis van jarenlang onderzoek en ontwikkeling met behulp van complexe mathematische methodes. Het vizier is state of the art ten aanzien van de technische optiek: het is praktisch over het hele gezichtsveld vrij van vervorming en beantwoordt aan de eisen in de hoogste optische klasse 1. Aan die vereiste moet een vizier voldoen om bij lange ritten de ogen niet te vermoeien.

C. DE HELM

COATING

Het vizier is voorzien van een antifog- en antikrascoating. De antikrascoating die aan de buitenkant is aangebracht verhoogt de oppervlaktehardheid van het vizier en dus de krasbestendigheid. Dit heeft een merkbaar positieve invloed op de levensduur en de zichtkwaliteit van het vizier.

Aan de binnenkant is het vizier voorzien van een speciaal ontwikkelde krachtige antifogcoating die het beslaan van het vizier duidelijk vermindert.

- **Opgelet:** Wrijf bij het schoonmaken van het gecoate vizier niet te hard en dompel het vizier niet onder in water (zie H.2. service en onderhoud vizier).
- **Opgelet:** De actieve antifog- en antikrascoating heeft een verschillende levensduur, al naar gelang de gebruiksintensiteit en de weersomstandigheden. Voor uw eigen veiligheid wordt aangeraden om het vizier te vervangen als de antifogcoating niet meer perfect werkt.
- 😊 **Tip:** Na een intensieve schoonmaakbeurt, een rit in de regen of een lange rit bij koud weer duurt het even voor de antifogcoating weer volledig actief wordt. In dit geval kan de coating geen of maar weinig vocht uit de uitgeademde lucht opnemen. Leg de helm op een droge en goed geventileerde plaats om het reactiveringsproces van de coating te versnellen.

Het openen van het vizier

Open het vizier door aan de linkerkant met uw duim de aan het vizier aangebrachte lip te pakken en het vizier tot de gewenste positie naar boven te duwen.



Het sluiten van het vizier

Sluit het vizier door de lip vast te pakken en het vizier in één beweging naar beneden te schuiven.



Het vergrendelen van het vizier

Om het vizier te vergrendelen duwt u het bedieningselement bij volledig gesloten vizier in één beweging naar achteren. Om het vizier weer te ontgrendelen trekt u het bedieningselement weer naar voren.



Stadspositie

Om ervoor te zorgen dat er ook bij trage ritten (bv. in stadscentra) altijd voldoende verse lucht wordt aangevoerd kan het vizier met behulp van het bedieningselement in stadspositie geplaatst worden. Trek hiervoor het bedieningselement bij geopend vizier in één beweging naar achteren. Het vizier wordt met een sluitbeweging vastgezet, waardoor een smalle spleet ontstaat tussen vizier en vizierafdichting.



C. DE HELM

Het vervangen van het vizier

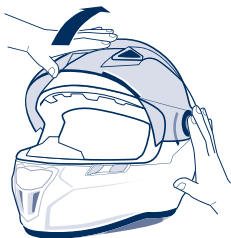
Dankzij het praktische push-release-systeem kan het vizier snel en zonder hulpmiddelen worden vervangen. Plaats de helm op een effen oppervlak of leg hem op uw dijen terwijl u zit.

Het verwijderen van het vizier

1. Druk bij gesloten vizier aan één kant op de knop van het push-release-systeem en houd die knop ingedrukt.



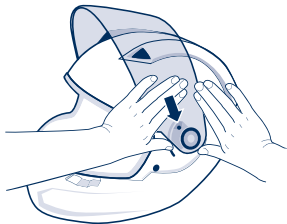
2. Beweeg het vizier zo ver naar boven dat het loskomt.



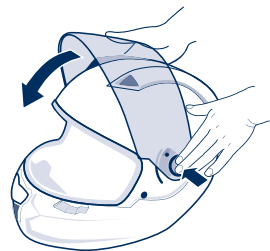
3. Doe hetzelfde aan de andere kant.

Het terugplaatsen van het vizier

1. Druk met beide handen de pennen van het vizier in de daarvoor bedoelde uitsparingen in het viziermechanisme.



2. Oefen lichte druk uit in de richting van de helm terwijl u het vizier sluit. Het vizier klikt hoorbaar op zijn plaats.



3. Test of het viziermechanisme goed werkt door het vizier een keer volledig te openen en opnieuw te sluiten.

VEILIGHEIDSINSTRUCTIES

Controleer vóór elke rit of het vizier goed werkt en of het zicht goed is. Als het vizier vuil is moet het eerst worden schoongemaakt. Controleer het vizier op mechanische schade en scheuren. Een mat of gekrast vizier behindert het zicht en moet om veiligheidsredenen vóór de rit vervangen worden.

⚠ Waarschuwing: Dampen van benzine, oplosmiddelen en brandstoffen kunnen scheuren in het vizier veroorzaken. Het vizier mag niet aan zulke dampen worden blootgesteld. Leg uw helm dus ook nooit op de tank van uw motor.

12. INTERIEUR

Het vervangbare en wasbare interieur van de SR1 garandeert behalve een perfecte pasvorm ook een betere luchttoevoer en -afvoer in de helm.

De comfortabele wangkussens en Ear-Pads bieden een zachte bekleding van de wangen. Het hoofdbandkussen zorgt voor een goede pasvorm rond het hoofd. De centrale hoofd-Pad garandeert dat de helm comfortabel rond het hoofd zit zonder de ventilatiegaten af te dekken (zie ventilatiesystemen/luchttoevoer hoofd, C.13).

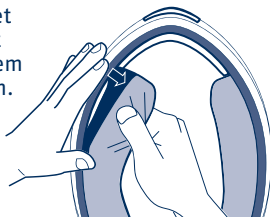
Het interieur – met name de delen die met het hoofd in contact komen – is van huidvriendelijk materiaal gemaakt. Hiervoor worden een zachte, ademende en warmte- en vochtregulerende COOLMAX®-stof, een speciale, antibacteriële en geurvoorkomende Polygene® stof en een zweetabsorberende Interpower®-stof gebruikt.

HET VERWIJDEREN VAN HET INTERIEUR

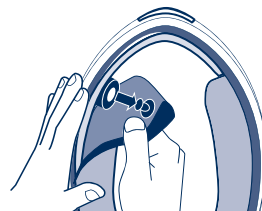
Het interieur is met behulp van een klembevestiging aan de binnenschaal van de helm bevestigd en kan verwijderd worden door er voorzichtig aan te trekken.

Het verwijderen van het comfort-wangkussen

1. Maak de ingenaaide pins van het comfort-wangkussen los uit het rood gemarkeerde insteeksysteem op de binnenschaal van de helm.



2. Trek het comfort-wangkussen voorzichtig uit de bevestiging.



3. Doe hetzelfde met het tweede comfort-wangkussen.

Het verwijderen van de hoofdband

1. Trek de halfcirkelvormige rand voor de hoofdband uit de uitsparingen van de aan de binnenschaal bevestigde kunststofrand.



2. Trek de lip aan de nek uit de spleet tussen binnen- en buitenschaal.



C. DE HELM

HET TERUGPLAATSEN VAN HET INTERIEUR

De terugplaatsen van de hoofdband

Bij het terugplaatsen wordt gebruik gemaakt van de ingenaaide halfronde rand aan de voorkant en van de lip aan de achterkant van de helm.

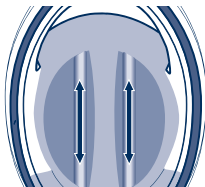
1. Schuif de halfronde rand stukje bij beetje onder de uitsparingen van de kunststofrand die aan de binnenschaal van de helm bevestigd is.



2. Schuif de lip aan het nekkussen stap voor stap in de spleet tussen binnen- en buitenschaal.

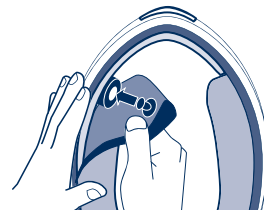


3. Positioneer de hoofdband zodanig dat er geen enkel ventilatiegat wordt afgedekt.



Het terugplaatsen van het comfort-wangkussen

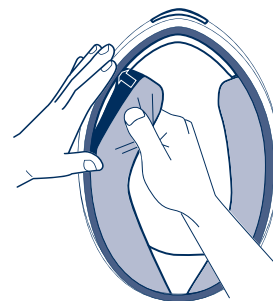
1. Maak het comfort-wangkussen vast met behulp van het rood gemarkeerde insteeksysteem.



2. Schuif de lip van het comfort-wangkussen in de spleet tussen binnen- en buitenschaal. Begin bij het onderste deel van het comfort-wangkussen.



3. Schuif de lip met lichte druk in de richting van de helmschaal, in de spleet tussen binnen- en buitenschaal.

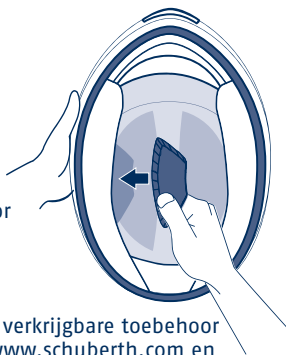


4. Doe hetzelfde met het tweede comfort-wangkussen, in de beschreven drie stappen.

C. DE HELM

Ear-Pads

De Ear-Pads die standaard worden meegeleverd kunnen met behulp van het klittenband individueel gepositioneerd worden. Voor een betere bekleding rond de oren zijn andere Ear-Pads als toebehoor verkrijgbaar.



Opgelet: Voor een overzicht van het verkrijgbare toebehoor en de reserveonderdelen, surf naar www.schuberth.com en klik door naar het onderdeel "toebehoor" voor uw specifieke helm.

Opgelet: Let er bij het plaatsen van het interieur op dat de ventilatieopeningen in de hoofdband zich boven de ventilatiegaten aan de achterkant van de helm bevinden en de hoofdband in het midden tussen beide ventilatiegaten bevestigd wordt.

Waarschuwing: Rij nooit als delen van het interieur verwijderd zijn.

Waarschuwing: Grote hitte (bv. van de uitlaat) kan het interieur beschadigen!

Opgelet: Om schade aan het interieur en de binnenschaal te vermijden hangt u de helm best niet over de spiegel of over het stuur van de motor.

13. VENTILATIESYSTEMEN

Ventilatie 1 – instelling van het vizier

De SR1 is voorzien van een vizier met meerdere standen. Open het vizier – afhankelijk van de snelheid en vorming van aanslag – zo ver dat het niet beslaat en dat uw ogen beschermd zijn tegen onaangename tocht.

Ventilatie 2 – ventilatie van het vizier

Voor de ventilatie van het vizier is de SR1 aan de kin voorzien van een ventilatieopening. Onafhankelijk van de zithouding stroomt ongeveer 80 tot 90% van de lucht via de middelste luchtstroom precies in de ventilatieopening.

De lucht wordt zo omgeleid dat hij zelfs bij lage snelheid de binnenkant van het vizier efficiënt wordt geventileerd. Door te drukken op het onderste resp. bovenste deel van het ventilatie-element wordt de ventilatieopening geopend resp. gesloten.



Ventilatie 3 – luchttoevoer hoofd (Proactive-Dynamic-Ventilation-System)

Voor de ventilatie op het hoofd is de helmschaal aan de bovenkant voorzien van twee luchttoevoerkappen. De lucht die via deze kappen binnenkomt wordt via verschillende kanalen efficiënt naar de bovenkant van de helm geleid. Langs de binnenkant van de helm maakt het innovatieve bekledingssysteem rechtstreeks contact mogelijk tussen de binnenkomende lucht en de bovenkant van het hoofd, waardoor de binnenwarmte sneller wordt opgenomen en afgevoerd langs de kappen



C. DE HELM

aan de achterkant van de helm en langs de in de nek aangebrachte netstof. Door de ventilatiekleppen naar achteren te bewegen worden de ventilatiekanalen in de helm geopend. Als de ventilatiekleppen naar voren geschoven zijn, zijn de ventilatiekanalen gesloten.

Al naar gelang de snelheid en de zithouding varieert de intensiteit van de ventilatie. Bij sportieve zithouding wordt het maximale volume aangevoerde verse lucht bereikt.

Ventilatie 4 – luchtafvoer hoofd

De SR1 is voorzien van een permanent ontluchtingssysteem. De lucht die zich binnenin bevindt of via de ventilatie binnenkomt, wordt via de luchtkanalen in de binnenschaal naar de achterkant van de helm gevoerd. De onderdruk aan de achterkant van de helm zorgt voor een permanente afzuiging van de binnenlucht via de ventilatieopeningen onder de spoiler en via de speciale netstof in de nek. Op die manier wordt een aangename temperatuur in de helm gegarandeerd.



Ventilatie 5 – kinventilatie

(Kinventilatie met 2 standen)

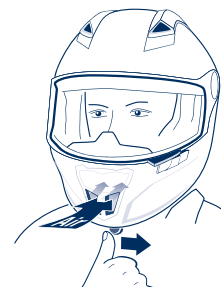
De innovatieve kinventilatie met 2 standen zorgt te allen tijde voor een optimale toevoer van verse lucht langs de kin. De verse lucht die binnenkomt langs de luchtopening kan indien nodig via luchtkanalen zo omgeleid worden dat de vochtigheid en de warmte uit de comfort-wangkussens efficiënt uit de helm worden afgevoerd.



Schakelaar midden – kinventilatie niet actief



Schakelaar rechts – ventilatie van de wangkussens



Schakelaar links – kinventilatie actief

De gewenste instelling kunt u selecteren via het bedienement aan de kin.

14. BIJKOMENDE VEILIGHEIDSVORZIENINGEN

Anti-roll-off-systeem (A.R.O.S.)

Het anti-roll-off-systeem, dat speciaal door SCHUBERTH ontwikkeld is en in elke helm van SCHUBERTH is ingebouwd, biedt drie soorten veiligheid. De vereiste voor een goede werking daarvan is een gesloten en goed ingestelde kinriem.

- 1) Het systeem vermijdt dat de helm van het hoofd glijdt.
- 2) Door de beperkte hellingsgraad wordt contact tussen de kin van de helm en de kin resp. de hals van de bestuurder vermeden.
- 3) Het risico op contact met de borstkas bij een ongeval wordt verminderd.



C. DE HELM

Reflecterende zones

Het typische design van de SR1 wordt onder andere gecreëerd door de zilverkleurige reflecterende banden die achteraan op het nekkussen en de akoestiekraag aangebracht zijn. Deze banden zorgen ervoor dat de motorrijder goed herkenbaar is in het verkeer, in het bijzonder als het zicht beperkt is.

Bij helmen uit één kleur (zonder versiering) zijn de letters SCHUBERTH aan de voor- en achterkant van de helm vervaardigd uit reflecterende folie.



👉 **Opgelet:** Zorg ervoor dat de reflecterende zones schoon zijn.

👉 **Opgelet:** Als u de helm in Frankrijk gebruikt, is het verplicht om bijkomende reflecterende stroken aan de voor- en achterkant en links en rechts aan te brengen.

D. DE KEUZE VAN DE JUISTE HELM

De keuze van de juiste helm is heel belangrijk. Alleen als de helm perfect past is de bescherming bij een val of ongeval optimaal. Ga als volgt te werk om de juiste maat van uw helm te berekenen:

1. Stap 1: hoofdomtrek meten
2. Stap 2: helmmaat berekenen
3. Stap 3: helmmaat controleren

1. HET METEN VAN DE HOOFDOMTREK

Meet uw hoofdomtrek met behulp van een flexibel meetlint op ongeveer vingerbreedte boven de wenkbrauwen. De gemeten waarde is uw hoofdomtrek uitgedrukt in cm.



D. DE KEUZE VAN DE JUISTE HELM

2. HET BEREKENEN VAN DE HELMMAAT

De SR1 is verkrijgbaar in zes maten. Voor de juiste maat, zie onderstaande tabel:

Hoofdomtrek in cm	SCHUBERTH helmmaat	Alpha helmmaat
52 tot 53	52 / 53	XS
54 tot 55	54 / 55	S
56 tot 57	56 / 57	M
58 tot 59	58 / 59	L
60 tot 61	60 / 61	XL
62 tot 63	62 / 63	XXL

De SR1 is verkrijgbaar in drie helmschaalmaten:

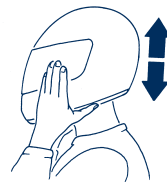
Helmschalen- größe	SCHUBERTH Helmgrößen
S	52 / 53 - 54 / 55
M	56 / 57 - 58 / 59
L	60 / 61 - 62 / 63

Als uw hoofdomtrek tussen twee maten valt (bv. 57,5), wordt aangeraden om eerst de kleinste maat te proberen.

3. HET CONTROLEREN VAN DE HELMMAAT

Controleer of de helmmaat juist is, of de helm goed zit bij het dragen en of de kinriem correct ingesteld en gesloten is (belangrijk: voor de instelling van de kinriem, zie C.10. Anti-roll-off-systeem).

- Stap 1: Controleer of alle kussens aan de binnenkant goed op uw hoofd aansluiten zonder te drukken:
a) comfort-wangkussens
b) hoofdband (met name op het voorhoofd).
Als u een storende of zelfs pijnlijke druk voelt, neem dan een maat groter.
- Stap 2: Controleer of de helm uw perifere gezichtsveld niet belemmert. Elke helm brengt zijdelingse beperkingen van het gezichtsveld met zich mee, maar dit mag niet als storend of beperkend ervaren worden.
- Stap 3: Houd uw helm tussen uw handen vast en beweeg hem naar onderen en naar boven. Probeer de helm ook te draaien. U moet hierbij de huid van uw hoofd en uw gezicht voelen bewegen. Als u de helm kan bewegen zonder wrijving, dan is hij te groot. Probeer in dat geval een maat kleiner.



D. DE KEUZE VAN DE JUISTE HELM

Stap 4: Zet de helm op en houd hem vast aan het kingedeelte. Probeer de helm naar achteren te trekken. Als dat lukt is de helm te groot of is de kinriem niet goed ingesteld (niet vast genoeg aangetrokken). Probeer voor uw eigen veiligheid een kleinere maat of stel de kinriem anders in.



Stap 5: Neem de achterkant van de helm met beide handen vast en probeer hem naar voren over uw hoofd te trekken. Als u de helm dan van uw hoofd kunt trekken is de kinriem niet goed ingesteld (niet vast genoeg aangetrokken) of is de helm te groot. Stel de kinriem anders in of probeer een maat kleiner.



Herhaal deze stappen tot u de passende helmmaat gevonden heeft. In het ideale geval probeert u de helm ook eens uit tijdens een testrit.

⚠ Waarschuwing: Rij nooit met een helm die niet perfect past!

E. HET OP EN AFZETTEN VAN DE HELM

1. DE HELM OPZETTEN

👉 Opgelet: Neem de instructies met betrekking tot de kinriem/ het sluitsysteem in acht (zie C.10. Anti-roll-off-systeem).

1. Open de kinriem.
2. Neem de uiteinden van de kinriem vast en trek ze uit elkaar.
3. U kunt de helm nu opzetten.
4. Sluit de kinriem door het losse uiteinde door de dubbele D-sluiting te steken. Trek stevig aan en bevestig de kinriem (zie C.10. Anti-roll-off-systeem).
5. Zorg ervoor dat de kinriem goed zit en perfect ingesteld is (zie F.2. Controle van de kinriem).

👉 Opgelet: Controleer regelmatig of de kinriem goed zit en correct ingesteld is (zie F.2. Controle van de kinriem).

2. DE HELM AFZETTEN

1. Open de kinriem door aan het rode lipje van de dubbele D-sluiting te trekken en de kinriem uit de metalen gespen te trekken.
2. Neem nu de uiteinden van de kinriem vast en trek ze uit elkaar.
3. U kunt de helm nu afzetten.

😊 Tip: Om te vermijden dat er krassen komen op voorwerpen waarop de helm wordt neergelegd wordt aangeraden de kinriem te sluiten nadat u de helm heeft afgezet.

F. VOOR ELKE RIT

Voor uw eigen veiligheid wordt aangeraden vóór elke rit de volgende zaken te controleren:

1. CONTROLEER DE HELM

Controleer de helm regelmatig op schade. Kleine, oppervlakkige krassen hebben geen invloed op de beschermende werking van uw helm. Bij diepe krassen (barsten, deuken, verdwenen of gebarsten lak enz.) mag de helm niet meer gebruikt worden. Indien gewenst controleren wij uw SR1 gratis op eventuele schade (zie J.1. Veiligheidscontrole).

 **Opgelet:** Als u aanzienlijk vermagerd bent, moet u controleren of uw helm nog de juiste maat heeft (zie D.3. Controle van de helmmaat).

2. CONTROLEER DE KINRIEM

(terwijl u de helm draagt en de kinriem gesloten is)

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 zit is hij te lang ingesteld en moet hij strakker aangetrokken worden.
 - als de kinriem meegeeft of loslaat is hij niet goed gesloten. Open de kinriem en sluit hem opnieuw. Herhaal de test.
3. Als de kinriem niet gesloten kan worden zodat hij stevig onder de kin vastzet, moet u controleren of de helm nog de juiste maat heeft (zie D.3. Controle van de helmmaat).

 **Opgelet:** nadat u iets veranderd heeft moet u de test herhalen.

 **Waarschuwing:** Rij nooit zonder gesloten en correct ingestelde kinriem. De kinriem moet perfect zitten en mag niet losser worden als u eraan trekt. Pas als de kinriem niet losser wordt is hij goed gesloten.

3. CONTROLEER HET VIZIER

Controleer vóór elke rit het vizier en zorg ervoor dat het een voldoende goed zicht garandeert. Vuil moet voor elke rit verwijderd worden (zie H.2. Onderhoudsaanwijzingen vizier).

 **Waarschuwing:** Gekraste en/of vuile vizieren belemmeren het zicht. Maak het vizier schoon of vervang het onmiddellijk, voor uw eigen veiligheid.

 **Waarschuwing:** Zorg ervoor dat het vizier altijd in goede conditie is. Als dat niet het geval is mag het vizier tijdens het rijden niet gebruikt worden en moet het worden vervangen.

 **Waarschuwing:** Bij slecht zicht moet de rit onderbroken worden.

1. VEILIGHEIDSINSTRUCTIE HELM

-  Rij nooit zonder helm!
-  Motorrijden brengt bijzondere gezondheidsrisico's en gevaren met zich mee, zowel voor de bestuurder als voor de passagier. Deze risico's en gevaren kunnen door het dragen van een helm verminderd, maar niet uitgesloten worden. Over de beschermende functie van een helm bij een ongeval kunnen geen sluitende uitspraken gedaan worden. Een rijstijl die aangepast is aan de weg- en weersomstandigheden is de basisvereiste voor uw veiligheid.
-  Draag een helm die goed zit en perfect past!
-  Om de bescherming te kunnen garanderen, moet de helm goed passen en goed bevestigd zijn.
-  Sluit de kinriem voor u gaat rijden. Zorg ervoor dat het anti-roll-off-systeem werkt en de kinriem goed zit.
-  Rij nooit als de kinriem open is of niet goed ingesteld is! De kinriem moet correct zitten en mag niet losser worden als u eraan trekt. Alleen als de kinriem niet losser wordt, is hij goed gesloten.
-  Na een val of ongeval of na krachtinwerking op de helm kan de beschermende functie niet meer gegarandeerd worden! De energie die op de helm inwerkt tijdens een botsing wordt geabsorbeerd door een volledige of gedeeltelijke structurele vernietiging van de buiten- of binnenschaal van de helm (vergelijkbaar met de kreukelzone van een auto). Door de constructie van de helm is de schade vaak niet onmiddellijk zichtbaar. De helm is slechts geschikt om **één** botsing te incasseren. Na een valpartij, een ongeval of een andere krachtinwerking moet de helm vervangen worden. Om veiligheidsredenen moet de oude helm vernietigd worden.

Indien gewenst kunt u de SR1 naar het SCHUBERTH Service Center sturen voor een gratis controle, mits u voldoende frankeert.

-  Het hierboven beschreven beveiligingsmechanisme van de helm kan ook tot kleine scheurtjes in de helmschaal leiden als de helm van op een hoogte van meer dan 1m naar beneden valt.
-  Elke helm die blootgesteld werd aan een ernstige slag moet vervangen worden!
-  Geen enkele helm beschermt tegen alle denkbare krachtinwerkingen. Deze helm is speciaal ontwikkeld voor motorrijders en is niet geschikt voor andere doeleinden.
-  Controleer de helm regelmatig op schade. Kleine krassen hebben geen invloed op de veiligheidsfunctie van uw helm.
-  De helm moet – al naar belang belasting en onderhoud – om de vijf jaar vervangen worden. De buitenschaal heeft in principe een langere levensduur. Met het oog op materiaalmoetheid- en slijtage kunnen andere onderdelen, het volledige systeem van de helm of andere verschijnselen die tijdens het gebruik voor kunnen komen, wordt echter aangeraden om de helm na afloop van de hierboven vermelde tijd toch te vervangen, voor uw eigen veiligheid.
-  Grote hitte (bv. van uitlaatgassen) kan leiden tot beschadiging van de versiering, de binnenschaal en het interieur!
-  Rechtstreekse inwerking van brandstoffen, verdunners en oplosmiddelen kan leiden tot structurele schade aan de buiten- en binnenschaal. De helm mag niet in contact gebracht worden met zulke middelen, ook niet bij het schoonmaken!

2. VEILIGHEIDSinSTRUCTIE VIZIER

-  Een gekrast en/of vuil vizier beïnvloedt het zicht, in het bijzonder 's nachts of bij tegenlicht, en verhoogt de kans op een ongeval. Wissel het vizier uit of maak het onmiddellijk schoon voor uw eigen veiligheid.
-  Dampen van benzine, oplosmiddelen en brandstoffen kunnen scheuren in het vizier veroorzaken. Het vizier mag niet blootgesteld worden aan zulke dampen en mag met dergelijke stoffen niet in aanraking komen. Leg uw helm dus ook nooit op de tank van uw motor.
-  Zorg ervoor dat het vizier altijd in perfecte staat is. Bij slecht zit moet de rit onderbroken worden.

3. VEILIGHEIDSinSTRUCTIE WIJZIGINGEN/TOEBEHOOR

-  Originele onderdelen (in het bijzonder buitenschaal, binnenschaal en anti-roll-off-systeem) mogen niet gewijzigd of verwijderd worden. Het aanbrengen van reserveonderdelen die niet door SCHUBERTH aanbevolen worden, kan de veiligheidsfunctie van uw helm beïnvloeden, maakt het ECE-keurmerk ongeldig en doet alle aanspraak op garantie en verzekering vervallen.
-  Gebruik uitsluitend origineel toebehør, en reserveonderdelen of toebehør die uitdrukkelijk door SCHUBERTH zijn goedgekeurd.

1. BUITENSCHAAL

Voor het schoonmaken en het onderhoud van de buitenschaal van de helm kunt u gebruik maken van water, zeepsop en alle in de handel verkrijgbare, gangbare shampoos en reinigingsmiddelen voor lak, alsmede onderhoudsmiddelen voor kunststof. Reinigen met water en zeep is normaal gesproken voldoende. Als u andere middelen gebruikt moet u erop letten dat ze niet in aanraking komen met het vizier, omdat ze het vizier en de coating zouden kunnen beschadigen.

-  **Opgelet:** gebruik geen brandstoffen voor motorrijtuigen, verdunners of oplosmiddelen. Deze middelen kunnen de helm ernstig beschadigen zonder dat dit uiterlijk zichtbaar is. In dat geval kan de beschermende functie van de helm niet meer gegarandeerd worden.

2. VIZIER

Buitenkant van het vizier

Gebruik een zachte doek en een milde zeep om vuil op de buitenkant van het vizier te verwijderen. Om het vizier af te drogen gebruikt u een pluivrije zachte doek.

Binnenkant van het vizier

De binnenkant van het vizier mag alleen schoongemaakt worden met een zachte en indien nodig licht vochtige doek. Gebruik geen schoonmaakmiddelen. Vermijd hard wrijven om de antifogcoating niet te beschadigen.

H. SERVICE EN ONDERHOUD

-  **Opgelet:** Na een intensieve schoonmaakbeurt, een rit in de regen of een lange rit bij koud weer duurt het altijd even voor de antifogcoating weer volledig actief wordt. Eerder kan de coating geen of maar weinig vocht uit de uitgeademde lucht opnemen.
-  **Opgelet:** LET OP: Gebruik bij het schoonmaken lauw water (minder dan 20°C). Maak het vizier nooit schoon met benzine, oplosmiddelen, venster- en glasreinigers of ander alcoholhoudende schoonmaakmiddelen.
-  **Opgelet:** Vermijd sterk wrijven om de antifog- en antirascoating niet te beschadigen.
-  **Opgelet:** Breng geen antifoggel, -spray of andere middelen aan op de actieve antifogcoating. Dat kan leiden tot ongewenste reacties en kan onherstelbare schade aan de coating aanbrengen.
-  **Opgelet:** De actieve antifog- en antirascoating hebben een verschillende levensduur, afhankelijk van de gebruiksiintensiteit en de weersomstandigheden. Voor uw eigen veiligheid wordt aangeraden om het vizier te vervangen als de antifogcoating niet meer perfect werkt.
-  **Opgelet:** De actieve antifogcoating neemt ook chemische middelen, bv. oplosmiddelen, op en kan hierdoor beschadigd worden. Leg de helm niet in de buurt van zulke agressieve middelen (bv. brandstoffen).
-  **Opgelet:** Ook vochtige brillenpoetsdoekjes zijn – ondanks andersluidende aanbevelingen – vaak niet geschikt voor het reinigen van het vizier omdat de antifog- en antirascoating de stoffen die in deze doekjes zitten niet verdragen. Vermijd het gebruik van dergelijke doekjes.

-  **Opgelet:** Ook als het vizier sterk vervuild is, mag het niet ondergedompeld worden omdat de oppervlaktehardheid en de weerstandscapaciteit van de antifogcoating hierdoor erg verminderd worden.
-  **Opgelet:** Als het vizier niet gebruikt wordt (in het bijzonder bij opslag) mag het niet volledig gesloten worden omdat de vochtigheid die zich binnenin bevindt dan niet kan ontsnappen en in hoge mate door de antifogcoating opgenomen wordt. Dit kan leiden tot een verkorte levensduur van de coating. U zet het vizier het beste in stand 2 boven de stadspositie.
-  **Opgelet:** Breng geen etiketten, kleefband of stickers aan op het vizier.
-  **Tip:** Als de helm voor lange tijd niet gebruikt wordt, kan zich een melkachtige film op het vizier vormen (door de reactie van de actieve antifogcoating met de omgeving). Deze film verwijdert u het best met een droge doek.
-  **Tip:** Hardnekkig vuil aan de buitenkant van het vizier (bv. opgedroogde resten van insecten) kan gemakkelijk verwijderd worden door het vizier te sluiten, het met een vochtige doek te bedekken en het vuil na een half uur tot een uur te verwijderen.
-  **Opgelet:** Vermijd hoge temperaturen (boven 40 °C) en een hoge luchtvochtigheid op de plaats waar de helm wordt opgeborgen om schade aan het vizier te vermijden.

H. SERVICE EN ONDERHOUD

3. INTERIEUR

De hoofdband, het comfort-wangkussen en de Ear-Pads kunnen met de hand op maximum 30 °C gewassen worden met een normaal wasmiddel voor fijne was (bij voorkeur sterk verdund). Laat het interieur drogen bij kamertemperatuur en op een voldoende geventileerde plaats.

4. SLUITSYSTEEM

De dubbele D-sluiting is onderhoudsvrij.

 **Waarschuwing:** De metalen onderdelen van de dubbele D-sluiting mogen niet geolied of ingevet worden.

5. OPBERGEN

Berg de helm op een droge en veilige plaats op in de meegeleverde helmhoes. Zorg ervoor dat het vizier niet volledig gesloten is voor een betere ventilatie en ter bescherming van de antifogcoating. Plaats het vizier in stand 2 net boven de stadspositie. Zorg ervoor dat de helm niet op de grond kan vallen.

 **Opgelet:** Berg de helm op buiten het bereik van kinderen en dieren.

I. TOEBEHOOR EN VERVANGENDE ONDERDELEN

1. TOEBEHOOR EN VERVANGENDE ONDERDELEN

Voor een overzicht van al het verkrijgbare toebehoor en alle vervangende onderdelen, surf naar **www.schuberth.com** en klik door naar het onderdeel "toebehoor" voor uw specifieke helm.

 **Waarschuwing:** de onderdelen van de helm mogen enkel vervangen worden door een vakman.

2. COMMUNICATIESYSTEMEN

 **Waarschuwing:** Het inbouwen van communicatiesystemen (hiertoe behoren ook eenvoudige headsets) in een helm wordt beschouwd als een wijziging van de helm. De communicatiesystemen en headsets moeten volgens de Europese helmnorm ECE-R 22.05 getest en goedgekeurd zijn voor inbouw in het desbetreffende helmmodel. Is dit niet het geval, dan vervalt de goedkeuring en stemt de helm met inbouw niet meer overeen met de vereisten die de verzekering daaraan stelt. Het bewijs van een volgens de norm ECE-R 22.05 goedgekeurde helm die uitgerust is met een speciaal communicatiesysteem is uitsluitend geldig als dat schriftelijk bevestigd is door een officiële goedkeuringsinstantie van de EU-landen. Andersluidende informatie van deze instituten (o.a. over de algemene geschiktheid van communicatiesystemen voor inbouw in motorhelmen) of informatie van andere instituten zijn niet relevant. Handelt u toch volgens deze informatie, dan vervalt de toelating van de helm.

3. GEBRUIK VAN ORIGINELE RESERVEONDERDELEN VAN SCHUBERTH

Originele reserveonderdelen en toebehoor van SCHUBERTH zijn verkrijgbaar bij uw vakspecialist. Voor een SCHUBERTH-vakspecialist in uw buurt, surf naar **www.schuberth.com** en klik door naar de rubriek «dealers» onder «motoren».

1. VEILIGHEIDSCONTROLE

Indien gewenst kunt u de SR1, mits voldoende gefrankeerd, opsturen naar het SCHUBERTH Service Center voor een gratis controle. Neem hiervoor contact op met het SCHUBERTH Service Center. Vermeld in elk geval de aankoopdatum van de helm en geef de reden op waarom u de helm opstuurt. Veiligheidscontroles worden niet uitgevoerd in het kader van een gewone reparatie en vergen dus iets meer tijd. Wij hopen dat u daarvoor begrip heeft.

2. REPARATIESERVICE

Met de SR1 van SCHUBERTH heeft u een kwaliteitsproduct in handen dat volgens de modernste ontwikkelings- en productiemethodes is ontworpen en vervaardigd. Mocht uw helm toch om een of andere reden gerepareerd moeten worden, neem dan contact op met uw speciaalzaak.

 **Opgelet:** Bij reparatieaanvragen zonder duidelijke vermelding van het defect hebben wij resp. uw speciaalzaak het recht om het product te onderzoeken en/of de reparatie uit te stellen tot wij overlegd hebben met de klant. Als er bij een duidelijke vermelding van het defect tijdens de reparatie ook nog andere defecten worden vastgesteld, dan hebben wij resp. uw speciaalzaak het recht – zijn echter niet verplicht – om dit bijkomende defect / deze bijkomende defecten te repareren zonder dat wij hiertoe expliciet de opdracht gekregen hebben, als dit nodig is in verband met de door de helm geboden veiligheid en voor zover dit slechts beperkte meerkosten met zich meebrengt in vergelijking met het repareren van het oorspronkelijke defect. In alle andere gevallen moet de klant zijn toestemming geven.

3. GARANTIE

De garantietermijn voor uw helm bedraagt bij gebruik volgens de voorschriften 2 jaar vanaf aankoop–datum. Reparaties die onder de garantie vallen worden via uw speciaalzaak geregeld. Om aanspraak te maken op de garantietermijn moet u uw aankoopbewijs kunnen voorleggen. Bewaar uw originele aankoopbewijs zorgvuldig. Om aanspraak te kunnen maken op de garantie moet de helm vergezeld zijn van het originele aankoopbewijs (of een kopie). Zonder aankoopbewijs kunt u geen aanspraak maken op garantie.

Het verlenen van een gratis vervangend product of een reparatie brengt geen verlenging van de oorspronkelijke garantietermijn met zich mee. Klachten moeten onmiddellijk, binnen de 8 dagen na aankoopdatum, schriftelijk aan uw speciaalzaak worden meegedeeld. Defecten die ook na zorgvuldige controle binnen deze termijn niet vastgesteld kunnen worden, moeten onmiddellijk na vaststelling schriftelijk meegedeeld worden aan uw speciaalzaak. Vergeet bij het terugsturen van het product naar uw speciaalzaak ook de uitvoerige klachtenomschrijving niet. SCHUBERTH resp. uw speciaalzaak behoudt zich het recht voor om het serienummer te controleren met het oog op de geldigheid van de garantie.

Reeds gebruikte producten worden niet geruild maar gerepareerd. SCHUBERTH resp. uw speciaalzaak beslist of de onderdelen waarover een klacht is ingediend, gerepareerd vervangen of gecrediteerd worden.

In de volgende gevallen vervalt het recht op garantie:

- Verkeerd gebruik of overbelasting van het product
- Wijzigingen aan het product uitgevoerd door de klant
- Het niet in acht nemen van onze productaanwijzingen
- Normale slijtage

4. SCHUBERT OP INTERNET

Als u op de hoogte wilt blijven van het laatste nieuws over ons bedrijf en ons helmprogramma, surf dan naar:

www.schuberth.com.

Zetel

Telefooncentrale	Adres
+49 (0)391 8106-0	SCHUBERTH GMBH Stegelitzer Str. 12 39126 Magdeburg Duitsland

Service Center

Telefoon	Adres
+49 (0)391 8106-555	SCHUBERTH GMBH Service Center Stegelitzer Str. 12 D-39126 Magdeburg Duitsland

Internet

www.schuberth.com

E-Mail

motorfietshelmen@schuberth.com

¡Enhorabuena!

Con el Schubert SR1 usted ha hecho una excelente elección. El SR1 es el resultado de los más modernos métodos de desarrollo y fabricación. Con este casco usted posee un producto de alta calidad que ha sido diseñado para satisfacer las máximas exigencias de seguridad y rendimiento en el tráfico, así como el mejor desempeño en la pista de carreras, brindándole la mayor satisfacción.

Le deseamos un viaje seguro.



F.-J. Görges

Jefe de Ventas
SCHUBERTH GmbH



E. Van Hoof

Ventas Internacionales
SCHUBERTH GmbH

A. USO CORRECTO DEL MANUAL DE INSTRUCCIONES

Por favor, lea atentamente este manual de instrucciones para que su casco le pueda proteger correctamente cuando se desplace en su motocicleta. A fin de no pasar por alto ningún aspecto relevante para su seguridad, le recomendamos leer este manual en el orden establecido.

Preste especial atención a lo siguiente:

 **Advertencia:** Indicaciones de seguridad

 **Atención:** Indicaciones

 **Consejo:** Consejos prácticos

 **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 a efectuar cambios en el marco del progreso técnico – incluso sin anuncio previo expreso.

B. CONTENIDO

A. Uso correcto del manual de instrucciones	225
B. Contenido	226
C. El casco	228
1. Norma	228
2. Homologación ECE	228
3. Anatomía del casco	229
4. Casco exterior	229
5. Casco interior	229
6. Aerodinámica	230
7. Spoiler D-Force	230
8. Aeroacústica	231
9. Derivabrisas	233
10. Sistema de retención	234
11. Visera	235
12. Equipamiento interior	240
13. Sistemas de ventilación	245
14. Equipamiento de seguridad adicional	247
D. Selección del casco adecuado	249
1. Determinación del tamaño de cabeza	249
2. Determinación del tamaño de casco	250
3. Prueba del tamaño de casco	251
E. Ponerse y quitarse el casco	253
1. Ponerse el casco	253
2. Quitarse el casco	253
F. Antes de cada viaje	254
1. Revisión del casco	254
2. Revisión del casco	254
3. Control de la visera	255

G. Para su seguridad	256
1. Indicaciones de seguridad casco	256
2. Indicaciones de seguridad visera	258
3. Indicaciones de seguridad modificación / accesorios	258
H. Mantenimiento y conservación	259
1. Casco exterior	259
2. Visera	259
3. Equipamiento interior	262
4. Sistema de cierre	262
5. Almacenamiento	262
I. Accesorios y piezas de recambio	263
1. Accesorios y piezas de recambio	263
2. Sistemas de comunicación	263
3. Obtención de piezas originales SCHUBERTH	263
J. Servicio SCHUBERTH	264
1. Centro de servicio	264
2. Servicio de reparación	264
3. Garantía	265
4. SCHUBERTH en Internet	266
K. Cómo contactarnos	267

C. EL CASCO

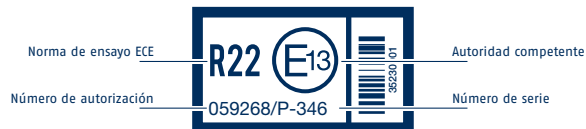
1. NORMA

El SR1 cumple con la norma ECE-R 22.05. Esta norma de ensayo garantiza el cumplimiento de los estándares de seguridad definidos en cuanto a amortiguación, visera, sistema de retención y campo visual. La homologación le garantiza, por un lado, la aprobación para los países de la Unión Europea y para todos los países que reconozcan la norma ECE, y, por otro lado, la conformidad de seguro necesaria en caso de siniestro. Por favor, tenga en cuenta que este SR1 con homologación ECE está adaptado especialmente a la norma ECE y que, por lo tanto, no está aprobado en particular para los EE.UU. y Canadá, y posiblemente tampoco para otros países fuera de la UE. Debe ser usado exclusivamente en países en los que tenga validez la norma ECE.

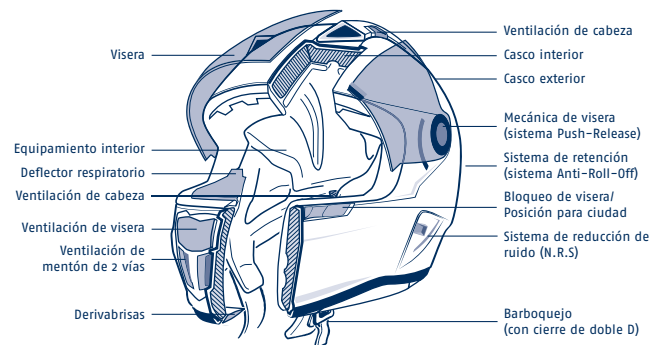
Atención: Para el uso en los EE.UU., Canadá o posiblemente en otros países fuera de la UE, única y exclusivamente se deben utilizar cascos SCHUBERTH que cuenten con la correspondiente autorización y adaptación técnica. En Internet puede encontrar información adicional y datos sobre el proveedor de tales cascos bajo la siguiente dirección:

www.schuberth.com/us/home

2. HOMOLOGACIÓN ECE



3. ANATOMÍA DEL CASCO



4. CASCO EXTERIOR

El casco exterior del SR1 combina una forma aerodinámica óptima con una protección consecuente. Está formado por una matriz duroplástica especial, reforzada con fibra de vidrio, desarrollada por SCHUBERTH, que confiere al casco la gran resistencia necesaria para ofrecer la máxima protección posible.

Advertencia: El casco protector está diseñado para absorber solamente **un** golpe o impacto. Después de una caída o accidente será necesario su cambio.

5. CASCO INTERIOR

Para optimizar las propiedades de amortiguación de choques, el casco interior está estructurado en varias partes. A través de un complejo espumaje de zonas múltiples del cuerpo principal se logra una mejor absorción y distribución de fuerzas, ofreciendo al usuario un nivel máximo de seguridad. Las grandes piezas laterales contribuyen a un óptimo y agradable ajuste del casco.

6. AERODINÁMICA

Todos los cascos SCHUBERTH para motocicleta y deporte de carreras son desarrollados y optimizados bajo condiciones exactamente definidas en el túnel aerodinámico propio de SCHUBERTH. El SR1 está adaptado especialmente para una posición deportiva en el asiento y se mantiene estable en la corriente de aire. Incluso a altas velocidades (más de 200 km/h) el SR1 prácticamente no desarrolla ningún empuje vertical. Otras propiedades características del SR1 son su reducida resistencia al aire, su elevada estabilidad direccional y las reducidas fuerzas laterales. En motocicletas sin carenado también se minimiza claramente el buffeting* cuando se alcanzan altas velocidades.

* Sacudidas del cuerpo expuesto a la corriente de aire.

👉 **Atención:** En las motocicletas con carenado, tenga en cuenta que las fuertes turbulencias de aire producidas por el carenado pueden modificar considerablemente las propiedades aerodinámicas de un casco.

7. SPOILER D-FORCE

Mediante el spoiler D-Force, el SR1 puede ser adaptado a la respectiva posición sobre el asiento y velocidad, de tal manera que en todo momento esté garantizado el óptimo comportamiento del casco en la corriente de aire. Se puede elegir entre dos posiciones con diferentes ángulos de incidencia.

Pegado al casco: Fuerza de descenso estándar. Se recomienda para motos con carenado y para una posición erguida en el asiento.



Posición elevada: 60 % más de fuerza de descenso. Se recomienda para motos sin carenado y para una posición baja en el asiento.



8. AEROACÚSTICA

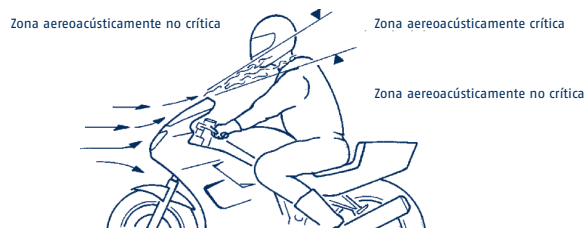
Diversas propiedades desarrolladas en el canal aerodinámico de SCHUBERTH contribuyen a producir un casco con ruido aeroacústico agradablemente reducido, al mismo tiempo que se optimiza el feedback acústico para el conductor durante la marcha. Esto permite una conducción concentrada – en particular a velocidades más altas.

👉 **Atención:** Los valores aeroacústicos pueden variar dependiendo del tipo de motocicleta, el carenado, la posición sobre el asiento y el tamaño corporal.

⚠ **Advertencia:** Debido a la optimización aeroacústica del casco (y la consiguiente reducción de ruidos aéreos en el casco) se puede subestimar ligeramente la velocidad real. Al estimar su velocidad de desplazamiento no confíe en su sentido del oído, sino que debe controlarla mediante su tacómetro.

👉 **Atención:** En las motocicletas con carenado se producen fuertes turbulencias de aire en la zona posterior. Las mismas pueden reducir considerablemente el rendimiento aeroacústico del casco. El carenado de la moto debería adaptarse de tal manera que la capa de turbulencia emergente no impacte directamente en el lado inferior del casco.

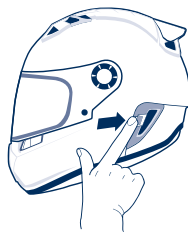
C. EL CASCO



SISTEMA REDUCTOR DE RUIDOS (N.R.S)

El innovador sistema reductor de ruidos permite variar la intensidad del sonido que penetra en el casco y, por consiguiente, la intensidad de los ruidos percibidos. Se puede elegir entre dos ajustes.

Race (N.R.S abierto): Con este ajuste aumenta la percepción de las señales acústicas. Recomendado para la pista de carreras.



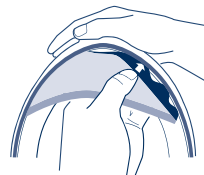
Street (N.R.S cerrado): Con este ajuste, la acústica dentro del casco se limita a la percepción de señales de tráfico y de advertencia importantes. Recomendado para viajes más largos.



9. DERIVABRISAS (INCLUIDO EN EL SUMINISTRO)

Con el montaje del derivabrisas incluido en el suministro se puede prevenir la penetración no deseada del viento en el casco. Asimismo se pueden reducir adicionalmente los ruidos de marcha percibidos en el interior del casco.

Para el montaje, empuje la platina de sujeción del derivabrisas poco a poco desde el centro hacia fuera dentro de la ranura guía entre el casco interior y el casco exterior.



😊 **Consejo:** Para minimizar todavía más la percepción de ruidos, el ajuste en la parte inferior del casco resulta extremadamente importante. Por lo tanto, procure mantener un buen cierre del casco en esa zona. Para medidas de cuello más pequeñas, se recomienda el uso de un pañuelo.

C. EL CASCO

10. SISTEMA DE RETENCIÓN

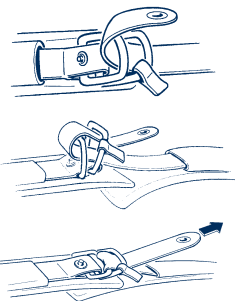
El sistema de retención del SR1 está formado por un barboquejo asegurado adicionalmente a la parte posterior del casco mediante correas de nuca (sistema Anti-Roll-Off –véase el capítulo C.14.).

BARBOQUEJO CON CIERRE EN DOBLE D

Cada vez que se aplica el barboquejo, el cierre en doble D permite un ajuste fácil y rápido de la longitud de correa, así como una adaptación firme e individual al mentón.

Cierre y ajuste

1. Pase el extremo libre del barboquejo por el cierre en doble D, según se muestra en las ilustraciones adyacentes.
2. Tire de la correa hasta que el barboquejo quede tirante. El barboquejo debería ajustarse de modo firme pero cómodo. Luego pase el extremo libre de la correa hacia atrás por el primer anillo del cierre.



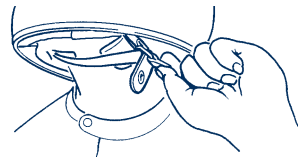
😊 **Consejo:** Para comprobar el óptimo ajuste, recomendamos sujetar el casco lateralmente con ambas manos y hacerlo girar sobre la cabeza con movimientos ligeramente rotativos, después de lo cual se vuelve a ajustar el barboquejo.

3. El extremo libre de la correa se dobla y se sujeta mediante un botón de presión. De esta manera se previene el aleteo del barboquejo en el viento.



Soltar y abrir

1. Suelte el botón de presión y tire de la pequeña banda roja del cierre en doble D, de tal manera que se afloje el barboquejo.
2. A continuación, extraiga el extremo libre de la correa del cierre en doble D.



⚠ **Advertencia:** Nunca debe iniciar un viaje sin antes haber cerrado, ajustado y comprobado el correcto ajuste del barboquejo. A causa de un barboquejo ajustado incorrectamente o mal cerrado, el casco se puede soltar de la cabeza en caso de accidente.

⚠ **Advertencia:** Nunca abra el barboquejo durante la marcha.

11. VISERA

La visera 3D con un espesor promedio de 2,5 mm se fabrica por moldeado en inyección. El policarbonato especial utilizado ofrece una excelente transparencia, una gran resistencia a los golpes y a la rotura, así como una muy buena capacidad contra el vaho. Adicionalmente, debido a sus propiedades absorbentes de la radiación UV, este material ofrece una protección eficaz contra la radiación UV nociva para el ojo humano. La forma y distribución de espesores de la visera fue determinada a base de numerosos años de investigación y desarrollo a través de complejos métodos matemáticos. Esta visera fija nuevas normas en el ámbito de la óptica técnica: Está libre de distorsiones en prácticamente todo el campo visual y tiene la máxima clase óptica nivel 1 – requisito imprescindible para una visión sin cansancio durante viajes más largos.

C. EL CASCO

REVESTIMIENTO

La visera tiene un revestimiento contra el vaho y las rayaduras. El revestimiento contra rayaduras aplicado en el lado exterior aumenta la dureza superficial de la visera y, con ello, su resistencia. Esto ejerce un considerable efecto positivo sobre la duración y la calidad visual de su visera.

El lado interior de la visera está dotado con un revestimiento contra el vaho altamente eficaz, desarrollado especialmente, que reduce notablemente el empañamiento de la pantalla.

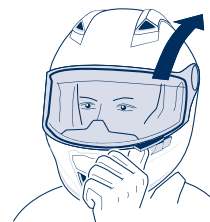
✋ **Atención:** Para la limpieza de ambas caras debe evitar frotarlas con fuerza y tampoco debe colocar la pantalla sumergida en agua (ver instrucciones de conservación de la visera – capítulo H.2.).

✋ **Atención:** El revestimiento activo antiempañadura y antirrayadura está sujeto a un proceso de envejecimiento, cuya rapidez depende de la intensidad del uso y de las condiciones ambientales. Por su propia seguridad le recomendamos cambiar la visera cuando el efecto contra el vaho comience a debilitarse.

😊 **Consejo:** Después de una limpieza intensiva, un viaje bajo la lluvia o un viaje prolongado con tiempo frío, el revestimiento antiempañadura se toma algún tiempo hasta recuperar su plena actividad. Durante ese tiempo, el revestimiento no podrá absorber ninguna o sólo poca humedad del aliento. La colocación en un lugar seco y ventilado acelerará el proceso de reactivación.

Apertura de la visera

La visera se abre insertando el dedo pulgar por el lado izquierdo debajo de la orejeta dactilar dispuesta en la visera y empujando la visera hacia arriba a la posición deseada.



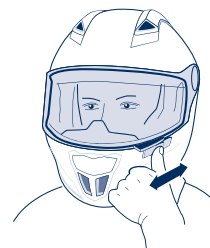
Cierre de la visera

La visera se cierra sujetando la orejeta dactilar y empujando la visera hacia abajo con un movimiento de la mano.



Bloqueo de la visera

Para bloquear la visera debe mover el elemento de mando con la mano hacia atrás con la visera completamente cerrada. Para volver a desbloquear el elemento de mando, mueva este hasta la posición delantera.



Posición de ciudad

Para que en todo momento esté garantizado un suministro suficiente de aire fresco incluso en viajes a baja velocidad (p. ej. En la ciudad), la visera se puede bloquear en la posición para ciudad mediante el elemento de mando de bloqueo. A tal efecto, mueva este dispositivo con la mano hacia atrás con la visera abierta. Con un movimiento de cierre, el pivote de retención de la visera se apoya sobre el elemento de mando. De esta manera se forma una ranura estrecha entre la visera y el casco.



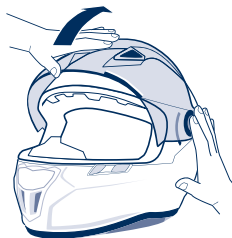
C. EL CASCO

CAMBIO DE LA PANTALLA

El cambio de la pantalla es posible de manera rápida y sin herramientas gracias al cómodo sistema push-release. Para cambiar la visera es conveniente colocar el casco sobre una superficie plana o apoyarlo sobre sus muslos estando sentado.

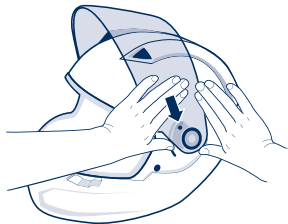
Desmontaje de la visera

1. Con la visera cerrada, accione en un lado el botón de presión de la mecánica push-release y manténgalo pulsado.
2. Mueva la visera hacia arriba hasta que se suelte de su sujeción.
3. Proceda con el lado opuesto según se indicó en los pasos 1 y 2.

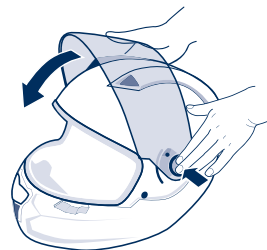


Montaje de la visera

1. Con ambas manos introduzca los pivotes de retención de la visera en la hendidura prevista para ello en los mecanismos de la visera.



2. Aplicando una leve presión en dirección hacia el casco mientras efectúa un movimiento de cierre, la visera encajará de manera audible.



3. Compruebe el correcto funcionamiento de los mecanismos abriendo la visera hasta el tope una vez y cerrándola nuevamente.

INDICACIONES DE SEGURIDAD

Antes de cada viaje debe comprobar la capacidad de funcionamiento de la visera y si la misma ofrece una visión suficientemente buena. Cualquier suciedad deberá ser eliminada antes de cada viaje. Revise la visera en busca de daños mecánicos y fisuras. Las pantallas fuertemente rayadas o demasiado opacas perjudican considerablemente la visión y deben ser cambiadas por motivos de seguridad antes de emprender un viaje.

⚠ Advertencia: Advertencia: Los vapores de gasolina, disolventes o combustibles pueden producir agrietamientos en la visera. ¡La visera no debe ser expuesta a tales vapores! Por esta razón, nunca coloque su casco sobre el tanque de su motocicleta.

12. EQUIPAMIENTO INTERIOR

El equipamiento interior lavable y cambiable del SR1 no sólo garantiza un excelente ajuste, sino también una mejor ventilación del casco.

El acolchado para las mejillas y las almohadillas de las orejas proveen al usuario el máximo confort, mientras que la banda acolchada de cabeza proporciona un buen ajuste alrededor de la cabeza. La almohadilla central de cabeza garantiza un cómodo apoyo sin tapar los canales de ventilación (ver Sistemas de ventilación / Ventilación de cabeza – capítulo C.13.).

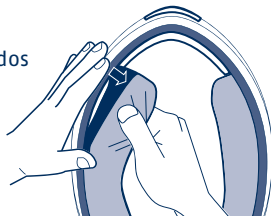
El equipamiento interior está formado enteramente (en particular donde hay contacto directo con la cabeza) de un material dermatológicamente neutro. Para ello se utiliza un tejido COOLMAX® con excelentes propiedades de suavidad, permeabilidad y transporte de calor y humedad, así como un tejido especial Polygene® con acción antibacteriana y desodorante y un material absorbente de sudor Interpower®.

DESMONTAJE DEL EQUIPAMIENTO INTERIOR

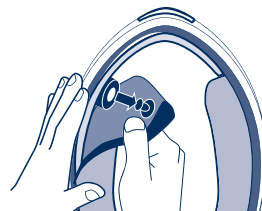
El equipamiento interior está fijado en el casco interior mediante un sistema de sujeción y puede extraerse tirando del mismo con cuidado.

Desmontaje de la almohadilla de mejilla confort

1. Suelte los pines cosidos en la almohadilla de la mejilla de los dispositivos de inserción marcados en rojo en el casco interior.



2. Remueva la almohadilla de la mejilla con cuidado de su fijación.



3. Proceda con la otra almohadilla de mejilla según se indica en los pasos 1 y 2.

Desmontaje de la banda de cabeza acolchada

1. Extraiga la guía semicircular de plástico situada en la parte superior de la zona acolchada de la cabeza de sus acalajes con cuidado.



2. Empuje la lengüeta de retención en la zona de la nuca fuera de la ranura de guía entre el casco interior y el casco exterior.



C. EL CASCO

MONTAJE DEL EQUIPAMIENTO INTERIOR

Montaje de la banda de cabeza acolchada

Como ayuda para su fijación en el montaje sirve la guía semicircular cosida en la zona de la frente, así como la lengüeta de sujeción dispuesta en la zona de la nuca.

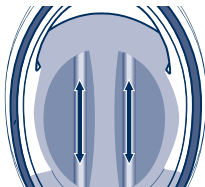
1. Empuje la guía semicircular poco a poco debajo de las hendiduras del de plástico fijadas en el interior del casco.



2. Empuje la lengüeta de retención del acolchado de nuca poco a poco dentro de la ranura guía entre el casco interior y el casco exterior.

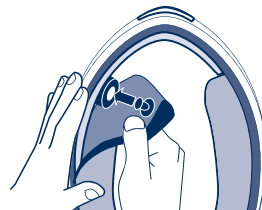


3. Oriente la banda de cabeza acolchada dentro del casco de tal forma que no se tape ningún canal de ventilación.



Montaje de las almohadillas de las mejillas

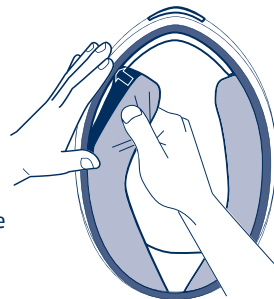
1. Fije la almohadilla usando los anclajes marcados en rojo.



2. Empuje la lengüeta de retención de la almohadilla de la mejilla dentro de la ranura guía entre el casco interior y el casco exterior. A tal efecto, comience con la parte inferior de la almohadilla.



3. Empuje la lengüeta de retención con una ligera presión en dirección hacia la corteza del casco dentro de la ranura guía entre el casco interior y el casco exterior.



4. Proceda con la otra almohadilla de la mejilla según se indica en los pasos 1 - 3.

C. EL CASCO

Almohadillas de las orejas

Las almohadillas de las orejas incluidas de forma estándar pueden ser sujetadas individualmente con un cierre de velcro en la zona de las orejas. Para un acolchado óptimo en la zona de las orejas están disponibles como accesorios otros espesores de acolchado de forma adicional.



■ **Atención:** En Internet, en www.schuberth.com, usted puede encontrar una vista general de todos los accesorios y piezas de recambio disponibles para su modelo de casco en el apartado de "accesorios".

■ **Atención:** Al instalar el equipamiento interior, procure que las hendiduras de ventilación de la banda de cabeza queden dispuestas sobre los canales de ventilación en la parte posterior del casco y que la banda de cabeza quede centrada entre ambos canales de ventilación.

⚠ **Advertencia:** Nunca debe usar el casco si se han retirado partes del equipamiento interior.

⚠ **Advertencia:** Un calor demasiado fuerte (p. ej. el calor del escape) puede producir daños en el equipamiento interior.

■ **Atención:** Para prevenir daños en el equipamiento interior, no cuelgue el casco sobre el espejo o el puño del manillar.

13. SISTEMAS DE VENTILACIÓN

Ventilación 1 – Ajuste de la visera

El SR1 tiene una visera ajustable en forma escalonada. Dependiendo de la velocidad y las condiciones de vaho, abra la visera hasta el punto en que no se empañe y que al mismo tiempo proteja sus ojos contra la corriente de aire desagradable.

Ventilación 2 – Ventilación de la visera

Para ventilar la visera, el SR1 está equipado con una entrada de ventilación ubicada en la región del mentón. Independientemente de la posición sobre el asiento, aproximadamente entre un 80-90 % del aire de la línea de corriente central fluyen directamente dentro de la ventilación cuando esta está abierta. Un deflector se encarga de que la corriente de aire ventile eficazmente el lado interior de la visera incluso a baja velocidad. Presionando sobre la parte inferior o superior del elemento de ventilación, la entrada de aire se abre o se cierra, respectivamente.



Ventilación 3 – Ventilación de cabeza

(Proactive-Dynamic-Ventilation-System) para ventilar la superficie de la cabeza, en la parte superior del casco hay dos capuchones de entrada de aire. El aire que entra por esos capuchones es conducido eficazmente a la parte superior de la cabeza a través de los canales correspondientes. En el espacio interior del casco, el avanzado sistema de acolchado hace posible el contacto directo entre el



C. EL CASCO

aire entrante y la superficie de la cabeza, resultando una absorción y evacuación más rápida del calor interior a través de los capuchones de ventilación en el lado posterior del casco así como en el tejido reticular integrado en la zona de la nuca. Moviendo las tapas de ventilación hacia atrás se abren los canales de ventilación en el casco. Cuando las tapas de ventilación están en la posición delantera, la ventilación está cerrada.

La intensidad de la ventilación varía dependiendo de la velocidad de marcha y de la posición sobre el asiento. El volumen máximo de aire fresco entrante se obtiene cuando se ocupa una posición deportiva sobre el asiento.

Ventilación 4 – Purga de aire

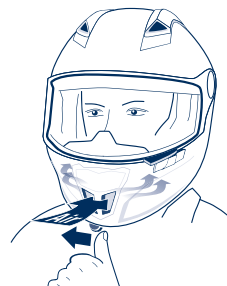
El SR1 está equipado con un sistema de extracción de aire permanente. El aire presente en el espacio interior o que entra a través de la ventilación es conducido a través de los canales interiores hacia la parte posterior del casco. La presión negativa que prevalece en esta parte da como resultado la evacuación permanente del aire interior a través de las aperturas situadas debajo del spoiler, así como del tejido reticular especial integrado en el acolchado de la nuca. De esta manera se garantiza un agradable clima en el interior del casco.



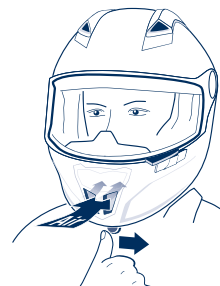
Ventilación 5 – ventilación del mentón

(Ventilación de mentón de 2 vías)

El avanzado sistema de ventilación del mentón de 2 vías provee en todo momento un óptimo suministro de aire fresco en la zona del mentón. De ser necesario, el aire fresco que fluye por las entradas de ventilación puede ser desviado por



Conmutador derecha –
ventilación de almohadillas de mejilla



Conmutador izquierda –
ventilación de mentón activa

canales ubicados en las almohadillas de las mejillas, de tal manera que el calor y la humedad contenidos en dichas almohadillas se extraigan del casco de una manera eficaz y eficiente.

Haga el ajuste deseado usando el elemento de control en el mentón.

14. EQUIPAMIENTO DE SEGURIDAD ADICIONAL

Sistema Anti-Roll-Off (A.R.O.S.)

El sistema anti-roll-off desarrollado especialmente por SCHUBERTH e integrado en cada casco de moto SCHUBERTH como parte del equipamiento de seguridad abarca 3 características de seguridad. La condición previa para ello siempre es un barboquejo correctamente cerrado y ajustado.

- 1) Previene que el casco pueda deslizarse fuera de la cabeza.
- 2) Debido al reducido ángulo de inclinación previene el contacto directo entre la mentonera del casco y el mentón o el cuello del conductor.
- 3) Se reducen las consecuencias de un choque entre el casco y el tórax durante un accidente.



C. EL CASCO

Zonas reflectantes

El atractivo diseño del SR1 está caracterizado entre otras cosas por las aplicaciones de material reflectante plateado en las áreas laterales posteriores del acolchado de la nuca / cuello acústico. Las mismas facilitan el reconocimiento del motociclista entre el tráfico – en particular bajo condiciones de visibilidad desfavorables.

Adicionalmente, en cascos de un sólo color (sin decoración) el rótulo SCHUBERTH en el lado anterior y posterior está realizado en material reflectante.

■ **Atención:** mantenga siempre limpias las zonas reflectantes de seguridad.

■ **Atención:** Para el uso del casco en Francia es obligatoria la colocación de otras pegatinas de seguridad reflectantes adicionales en las superficies anterior, posterior y laterales del casco.



D. SELECCIÓN DEL CASCO ADECUADO

La selección del casco adecuado es un asunto importante. La selección de un casco de tamaño adecuado es la condición previa para que usted esté protegido lo mejor posible en caso de una caída o accidente. Con los siguientes pasos puede determinar el casco adecuado:

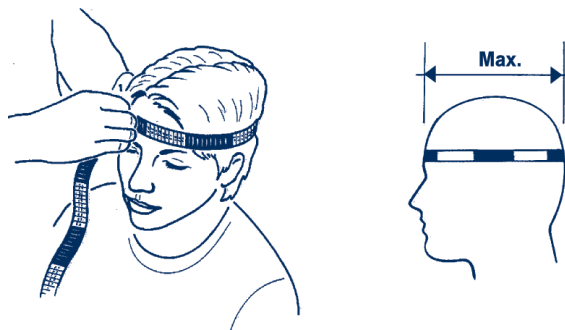
Paso 1: Determinación del tamaño de cabeza

Paso 2: Determinación del tamaño del casco

Paso 3: Prueba del tamaño de casco

1. DETERMINACIÓN DEL TAMAÑO DE CABEZA

Puede determinar su medida de cabeza aplicando una cinta de medir flexible (cinta de sastre) aprox. a la distancia del ancho de un dedo (aprox. 2 cm) por encima de sus cejas alrededor de la cabeza, de tal manera que abarque la mayor circunferencia de la cabeza. El valor medido representa su tamaño de cabeza en cm.



D. SELECCIÓN DEL CASCO ADECUADO

2. DETERMINACIÓN DEL TAMAÑO DE CASCO

Suministramos el SR1 en seis tamaños dobles. Puede ver el tamaño de casco adecuado para su tamaño de cabeza en la siguiente tabla:

Tamaño de cabeza en cm	Tamaños de casco SCHUBERTH	Tamaños de casco Alpha
52 a 53	52 / 53	XS
54 a 55	54 / 55	S
56 a 57	56 / 57	M
58 a 59	58 / 59	L
60 a 61	60 / 61	XL
62 a 63	62 / 63	XXL

El SR1 se fabrica en 3 tamaños de casco:

Tamaño de casco	Tamaños de casco SCHUBERTH
S	52 / 53 - 54 / 55
M	56 / 57 - 58 / 59
L	60 / 61 - 62 / 63

Si una medición del tamaño de cabeza da como resultado un valor situado entre dos tallas (p. ej. 57,5 cm), le recomendamos probar primero la talla más pequeña.

3. PRUEBA DEL TAMAÑO DE CASCO

Con el casco puesto y el barboquejo correctamente cerrado y ajustado (importante: para el ajuste del barboquejo ver capítulo C.10. – Sistema de retención), compruebe si el casco tiene el tamaño adecuado para usted y se ajusta correctamente.

Paso 1: Verifique que todo el acolchado interior se ajusta a su cabeza de manera firme pero sin apretar:

- a) Almohadillas de las mejillas
- b) Banda de cabeza acolchada (en particular en la frente).

Si percibe alguna presión molesta o incluso dolorosa, pruebe con el siguiente tamaño de casco.

Paso 2: Compruebe que el casco le ofrece un campo visual periférico suficientemente amplio. Condicionados por la construcción, todos los cascos presentan restricciones visuales laterales, pero éstas no deberían percibirse como molestas o sensorialmente limitantes.

Paso 3: Sujete el casco colocado firmemente entre sus manos y mueva el casco hacia arriba y hacia abajo. Trate también de hacer girar el casco. Al hacerlo, usted debería sentir cómo la piel de su cara y su cabeza responde a estos movimientos. Si el casco se deja mover con demasiada facilidad, ello significa que el casco es demasiado grande. Pruebe un tamaño más pequeño.



D. SELECCIÓN DEL CASCO ADECUADO

Paso 4: Sujete el casco colocado por la parte del mentón y trate de quitarlo de la cabeza empujándolo hacia atrás. Si logra hacer esto, el casco es demasiado grande o el barboquejo está demasiado holgado (no está suficientemente apretado). Por su propia seguridad deberá usar un casco más pequeño o ajustar correctamente el barboquejo.



Paso 5: Sujete el casco con ambas manos por la parte posterior y trate de deslizar el casco hacia adelante sobre la cabeza. Si el casco se puede quitar de la cabeza de esta manera, o bien el barboquejo está demasiado holgado (no están suficientemente apretados) o el casco es demasiado grande. Reajuste el barboquejo correctamente o elija un tamaño de casco apropiado.



Repita estos pasos de prueba hasta que haya encontrado el tamaño de casco adecuado.

En el caso ideal, compruebe su selección en un viaje de prueba.

⚠ Advertencia: ¡Nunca viaje con un casco que no se ajuste correctamente!

E. PONERSE Y QUITARSE EL CASCO

1. PARA PONERSE EL CASCO

☞ Atención: Tenga en cuenta las indicaciones para el manejo del barboquejo / sistema de cierre (ver Sistema de retención – capítulo C.10.).

1. Abra el barboquejo.
2. Sujete los extremos inferiores del barboquejo y sepárelos con firmeza.
3. Ahora podrá deslizar el casco sobre la cabeza.
4. Cierre el barboquejo haciendo pasar el extremo libre de la correa por el cierre en doble D, ajustándolo y fijándolo debidamente (ver Sistema de retención – capítulo C.10.).
5. Asegúrese de que el barboquejo pase correctamente por debajo del mentón y que esté bien ajustado.

☞ Atención: Compruebe regularmente el correcto ajuste y longitud del barboquejo (ver Revisión del barboquejo – capítulo F.2.).

2. PARA QUITARSE EL CASCO

1. Abra el barboquejo tirando de la banda roja del cierre en doble D y remueva la correa de los aros de metal.
2. Fassen Sie nun die Kinnriemenenden und ziehen Sie diese fest auseinander.
3. Ahora sujete los extremos de correa del barboquejo y sepárelos con firmeza.

☺ Consejo: Para prevenir que otros objetos sobre los que se pueda colocar el casco se rayen, recomendamos que el barboquejo se cierre también después de haberse quitado el casco.

F. ANTES DE CADA VIAJE

Para su seguridad, debe controlar los siguientes puntos antes de cada viaje:

1. REVISIÓN DEL CASCO

Controle el casco regularmente en busca de daños. Las pequeñas rayas superficiales no perjudican el efecto protector de su casco. En caso de daños severos (fisuras, abolladuras, pintura desprendida o agrietada, etc.), el casco no podrá ser usado. De ser necesario, ofrecemos la revisión gratuita de su SR1 en busca de posibles daños (ver Verificación de seguridad – capítulo J.1.).

 **Atención:** Si usted ha reducido considerablemente su peso corporal, será necesario que compruebe si el casco todavía tiene el tamaño adecuado para usted (ver Prueba del tamaño de casco – capítulo D.3.).

2. REVISIÓN DEL BARBOQUEJO

(CON EL CASCO PUESTO Y CERRADO)

1. Compruebe si el barboquejo pasa correctamente por debajo de su mentón.
2. Introduzca el dedo índice debajo del barboquejo y tire del mismo.
 - Si el barboquejo está flojo en el mentón, ello significa que está ajustado demasiado largo y deberá apretarse.
 - Si el barboquejo cede o se suelta, ello significa que no está bien cerrado. Abra el barboquejo completamente y vuelva a cerrarlo. Repita la prueba.
3. Si el barboquejo no se puede cerrar de tal manera que quede bien ajustado debajo del mentón, deberá comprobar si el casco todavía tiene el tamaño adecuado para usted (ver Prueba del tamaño de casco – capítulo D.3.).

 **Atención:** Repita la prueba después de cada acción correctiva.

 **Advertencia:** ¡Nunca viaje sin que el barboquejo esté correctamente cerrado y ajustado! El barboquejo debe estar aplicado correctamente y no debe ceder a la tracción. Sólo si el barboquejo no cede, el cierre estará correctamente cerrado.

3. CONTROL DE LA VISERA

Antes de cada viaje debe revisar la capacidad de funcionamiento de la visera y si la misma ofrece una visión suficientemente buena. Antes de cada viaje deberá eliminarse cualquier suciedad (ver Indicaciones de conservación de la visera – capítulo H.2.).

Controle la visera en busca de daños mecánicos y/o fisuras. Una luna de visera fuertemente rayada perjudica considerablemente la visión y deberá ser cambiada antes de emprender el viaje.

 **Advertencia:** Las viseras rayadas y/o sucias perjudican considerablemente la visión. Las mismas deben ser cambiadas o limpiadas de inmediato por su propia seguridad.

 **Advertencia:** Asegúrese de que la visera siempre esté en óptimas condiciones. Las viseras dañadas no son aptas para el uso y, por lo tanto, deben ser cambiadas.

 **Advertencia:** Con mala visibilidad deberá interrumpir el viaje.

G. PARA SU SEGURIDAD

1. INDICACIONES DE SEGURIDAD: CASCO

-  ¡Nunca viaje sin casco!
-  Cuando se viaja en motocicleta existen riesgos y peligros especiales para la salud del conductor y del acompañante. Estos riesgos y peligros pueden ser disminuidos, aunque no eliminados, mediante el uso de un casco. No es posible emitir declaraciones definitivas sobre el efecto protector de un casco en caso de accidente. Una manera de conducir segura, adaptada a las condiciones del tiempo y de la carretera, representan una condición previa indispensable para su seguridad.
-  ¡Sólo debe usar un casco que se ajuste bien a su cabeza!
-  A fin de garantizar una protección suficiente, el casco debe tener el tamaño adecuado y estar bien asegurado.
-  ¡Antes de cada viaje debe cerrar el barboquejo y comprobar el sistema de cierre!
-  ¡Nunca viaje con el barboquejo abierto o ajustado incorrectamente! El barboquejo debe estar colocado correctamente y no debe ceder a la tracción. Sólo si el barboquejo no cede se podrá decir que el cierre está bien cerrado.
-  Después de una caída o un accidente, o después de alguna aplicación de fuerza violenta sobre el casco, ya no podrá garantizarse el efecto protector pleno del casco. La energía que actúa durante una colisión es absorbida – de manera similar a las zonas deformables de un automóvil – por la destrucción estructural completa o parcial del casco exterior o interior. Condicionado por la construcción del casco, estos daños muchas veces no son visibles para el observador. El casco está diseñado para absorber **solamente una** única acción de choque. Por lo tanto, el casco deberá ser cambiado

por principio después de una caída, accidente u otra influencia de fuerza. Por razones de seguridad, el casco antiguo deberá ser inutilizado. Si fuese necesario, también puede enviar el SR1 debidamente franqueado para una revisión gratuita al centro de servicio SCHUBERTH.

-  El casco previamente descrito también puede resultar dañado con pequeñas fisuras en la parte exterior si cae desde una cierta altura (< 1 m).
-  ¡Todo casco que haya sufrido un fuerte golpe deberá ser reemplazado!
-  Ningún casco ofrece protección contra todas las influencias de choque imaginables. Este casco fue desarrollado especialmente para viajar en motocicleta. No es adecuado para otros usos.
-  Revise el casco regularmente en busca de daños. Los pequeños arañazos no perjudican el efecto protector del casco.
-  Dependiendo del uso y del cuidado, el casco debería ser reemplazado al cabo de 5 años. Aunque la corteza del casco básicamente resulta adecuada para un tiempo de uso más prolongado, debido a efectos de fatiga del material y desgaste de otros componentes y del sistema protector en su totalidad, además de otras condiciones de uso desconocidas, le recomendamos que cambie el casco por su propia seguridad después de haber transcurrido el tiempo previamente señalado.
-  ¡La exposición a un calor demasiado fuerte (p. ej. el calor del escape) puede dar lugar a daños en la decoración, la corteza interior del casco y el equipamiento interior!
-  La exposición directa a combustibles, diluyentes y disolventes puede originar la destrucción estructural del casco exterior e interior. ¡El casco no debe ser puesto en contacto con sustancias de esa clase, ni siquiera para su limpieza!

G. PARA SU SEGURIDAD

2. INDICACIONES DE SEGURIDAD: VISERA

- ⚠ Las viseras rayadas y/o sucias perjudican considerablemente la visión – en particular durante la noche o a contraluz – y, por consiguiente, aumentan el riesgo de accidente. Por su propia seguridad debe cambiar o limpiar la visera de inmediato.
- ⚠ Los vapores de gasolina, disolventes y combustibles pueden producir fisuras en la visera. ¡La visera no debe ser expuesta a esos vapores ni ser puesta en contacto con tales sustancias! Por consiguiente, nunca debe colocar el casco sobre el tanque de su motocicleta.
- ⚠ Asegúrese de que la visera siempre se encuentra en óptimas condiciones. ¡Si la visibilidad es mala, deberá interrumpir el viaje!

3. INDICACIONES DE SEGURIDAD: MODIFICACIONES / ACCESORIOS

- ⚠ Los componentes originales (en particular en el casco exterior, el casco interior y el sistema de retención) no deben ser modificados ni eliminados. El montaje de accesorios ajenos no recomendados puede anular el efecto protector y dar como resultado la extinción de la homologación ECE y de todos los derechos de garantía y seguro.
- ⚠ ¡Sólo debe usar accesorios y piezas originales que hayan sido autorizados expresamente por SCHUBERTH para su casco!

H. MANTENIMIENTO Y CONSERVACIÓN

1. CASCO EXTERIOR

Para la limpieza y el cuidado del casco exterior puede usar agua, agua jabonosa, así como todos los champús, limpiadores, pulimentos para lacas y otros productos para el cuidado de plásticos comercialmente disponibles. Normalmente es suficiente la limpieza con agua y jabón. Cuando use los demás productos mencionados, tenga cuidado de que no entren en contacto con la visera, puesto que pueden producir daños en la visera y su revestimiento.

- 👉 **Atención:** Para la limpieza no debe utilizar combustibles para vehículos, diluyentes ni disolventes. Estas sustancias pueden producir daños severos en el casco sin presentar signos externos visibles. En tal caso ya no estará dado el efecto protector pleno del casco.

2. VISERA

Cara exterior de la visera

Use un paño suave y una lejía jabonosa poco concentrada para eliminar suciedad en la cara exterior de la visera. Para secar la visera puede usar un paño suave y libre de pelusa.

Cara interior de la visera

La cara anterior de la visera debe ser limpiada exclusivamente con un paño suave, ligeramente húmedo si es necesario. No use productos limpiadores. Para proteger el revestimiento antiempañadura, evite frotar con fuerza.

H. MANTENIMIENTO Y CONSERVACIÓN

-  **Atención:** Después de una limpieza intensiva, un viaje bajo la lluvia o un viaje prolongado, el revestimiento antiempañadura requiere un cierto tiempo para recuperar su plena actividad. Durante ese tiempo, el revestimiento no puede absorber ninguna humedad formada por el aliento.
-  **Atención:** Para la limpieza sólo debe usar agua tibia (< 20 °C). Nunca limpie la visera con gasolina, disolventes, limpiadores para cristales u otros productos limpiadores que contengan alcohol.
-  **Atención:** Para proteger el revestimiento antiempañadura y antirrayas, evite frotar con demasiada fuerza.
-  **Atención:** No aplique gel o spray antiempañamiento u otros productos similares sobre el revestimiento interior de la pantalla. Esto puede originar reacciones indeseables, pudiendo llegar incluso a causar el daño irreparable del revestimiento.
-  **Atención:** El revestimiento activo antiempañadura y antirrayas está sujeto a un proceso de envejecimiento de velocidad variable, dependiendo de la intensidad de uso y de las condiciones ambientales. Por su propia seguridad le recomendamos cambiar la luna de la visera cuando el efecto antiempañadura comience a debilitarse fuertemente.
-  **Atención:** El revestimiento antiempañadura activo también absorbe sustancias químicas, como p. ej. disolventes, y de esa manera puede sufrir daños. Por lo tanto, evite el almacenamiento del casco o la visera cerca de sustancias agresivas (p. ej. combustibles).
-  **Atención:** Asimismo, los paños húmedos para limpiar gafas a menudo tampoco resultan adecuados para la limpieza de viseras – a pesar de las recomendaciones en sentido contrario

las sustancias contenidas en ellos no son compatibles con los revestimientos antiempañadura y antirrayas. Evite el uso de estos paños.

-  **Atención:** Atención: Incluso cuando la cara exterior de la visera esté muy sucia, la misma no deberá ponerse a remojar en un baño de agua, puesto que ello reducirá extremadamente la dureza superficial y por ende también el revestimiento antiempañadura.
-  **Atención:** La visera no debe cerrarse completamente cuando no esté en uso (en particular durante los tiempos de almacenamiento), ya que de lo contrario no podrá escapar la humedad contenida en el espacio interior, siendo absorbida con mayor intensidad por el revestimiento antiempañadura. Esto puede dar lugar a una reducción de la duración del revestimiento. Lo ideal es que coloque la visera en la 2ª posición de encaje por encima de la posición de ciudad.
-  **Atención:** No pegue ninguna clase de etiquetas, bandas adhesivas o pegatinas en la visera.
-  **Consejo:** La capa lechosa que ocasionalmente aparece después de un período prolongado sin uso (por la reacción del revestimiento antiempañadura activo con el medio ambiente) se puede eliminar perfectamente con un paño seco.
-  **Consejo:** La suciedad persistente en la cara exterior de la visera (p. ej. restos secos de insectos) se puede eliminar fácilmente si cubre la visera cerrada con un paño semimojado y lo deja actuar durante aprox. 1/2 a 1 hora para ablandar la suciedad.
-  **Atención:** Nunca almacene la visera en lugares con temperaturas superiores a 40 °C y con elevada humedad relativa, ya que esto puede causar daños en la visera.

H. MANTENIMIENTO Y CONSERVACIÓN

3. EQUIPAMIENTO INTERIOR

La banda de cabeza acolchada, las almohadillas de las mejillas y las almohadillas de las orejas se pueden lavar a mano con un detergente comercial para ropa delicada (preferentemente fuertemente diluido en agua) a un máximo de 30 °C. Deje secar el equipamiento interior húmedo a temperatura ambiente y con buena ventilación.

4. SISTEMA DE CIERRE

El sistema de cierre en doble D no requiere mantenimiento.

 **Advertencia:** Las partes metálicas del cierre en doble D no deben ser untadas con aceite ni grasa.

5. ALMACENAMIENTO

Almacene el casco en la bolsa incluida en la entrega en un lugar seco y protegido. Para una mejor ventilación y conservación del revestimiento antiempañadura, procure que la visera no quede completamente cerrada. Lo ideal es que coloque la visera en la 2ª posición de encaje por encima de la posición de ciudad. Siempre debe colocar el casco de tal manera que no pueda caer al suelo.

 **Atención:** Guarde el casco fuera del alcance de niños y animales.

I. ACCESORIOS Y PIEZAS DE RECAMBIO

1. ACCESORIOS Y PIEZAS DE RECAMBIO

En Internet, bajo **www.schuberth.com**, usted puede encontrar una vista general de todos los accesorios y piezas de recambio disponibles para su modelo de casco en el área de "accesorios".

 **Advertencia:** Por motivos de seguridad, el cambio de todos los demás componentes del casco sólo deberá ser realizado por su distribuidor autorizado.

2. SISTEMAS DE COMUNICACIÓN

 **Advertencia:** La instalación de sistemas de comunicación dentro de un casco (incluyendo head-sets sencillos) en principio representa una modificación del mismo. Por lo tanto, los respectivos sistemas de comunicación deben haber sido probados y autorizados conforme a la norma europea para cascos ECE-R 22.05 para su instalación en el respectivo modelo de casco, ya que de lo contrario se extinguirá la correspondiente homologación y conformidad de seguro para el casco después de la modificación. El comprobante de una homologación del casco conforme a la norma ECE-R 22.05 – en conexión con un sistema de comunicación especial – sólo tiene validez si ha sido certificado por una autoridad competente en los países de la UE. Cualquier otra clase de informaciones de dichas instituciones (entre otras cosas, en relación a la aptitud general de sistemas de comunicación para el uso en cascos de motocicleta) o las declaraciones de otras instituciones no tienen ninguna relevancia y el casco perderá su autorización.

3. OBTENCIÓN DE PIEZAS DE RECAMBIO ORIGINALES DE SCHUBERTH

Puede obtener accesorios y piezas de recambio originales de SCHUBERTH de su distribuidor autorizado. Encuentre a su distribuidor autorizado SCHUBERTH más próximo en la sección de productos "Motocicletas" dentro del apartado "Distribuidores" en la página web de SCHUBERTH: **www.schuberth.com**

1. VERIFICACIÓN DE SEGURIDAD

Si lo desea, puede enviar el SR1 debidamente franqueado al Centro de Servicio SCHUBERTH para una revisión gratuita. A tal efecto, puede comunicarse con la persona de contacto correspondiente a través del Centro de Servicio SCHUBERTH. Por favor, indique siempre la fecha de compra del casco y el motivo del envío.

Le rogamos tener comprensión por el hecho de que las verificaciones de seguridad no son posibles en el marco del servicio de reparaciones normal, sino que pueden demorarse algo más.

2. SERVICIO DE REPARACIONES

Con el SR1 usted es propietario de un producto de calidad SCHUBERTH, construido de acuerdo a los más modernos métodos de desarrollo y fabricación. Si aún así se llegase a requerir una reparación en su casco, le rogamos dirigirse a su distribuidor autorizado.

 **Atención:** En caso de que se reciba un pedido de reparación sin una clara indicación del defecto, nosotros o su distribuidor autorizado obtendremos el derecho a examinar el producto y/o a aplazar la ejecución del pedido hasta haber consultado con el cliente. Si se suministra una indicación clara del defecto y durante la reparación se determinan otros daños o defectos, nosotros o su distribuidor autorizado tendremos el derecho, pero no la obligación, de subsanar tales defectos sin necesidad de una solicitud especial, cuando ello se requiera para conservar la capacidad de funcionamiento del artículo y el coste sea insignificante en relación al coste del pedido de reparación original.

De lo contrario será necesaria la aprobación del cliente.

3. GARANTÍA

El plazo de garantía para su casco es de 2 años a partir de la fecha de compra, siempre y cuando se utilice conforme a la finalidad de uso especificada. En caso de requerirse trabajos cubiertos por la garantía, los mismos deberán tramitarse a través de su distribuidor autorizado. La presentación del comprobante de compra es un requisito indispensable para hacer valer los derechos de garantía. Le rogamos guardar muy bien la factura original. Cuando se hagan valer los derechos de garantía, el comprobante original (o una copia del mismo) deberá incluirse en el envío del casco. Sin comprobante de compra no hay derecho de garantía.

La concesión de una sustitución o reparación sin objeciones no prolongará el plazo de garantía original. Cualquier reclamación deberá ser notificada por escrito a su distribuidor autorizado en el plazo de 8 días después de la fecha de compra. Los defectos que no puedan ser detectados dentro del plazo mencionado deberán ser notificados por escrito al distribuidor autorizado inmediatamente después de que sean descubiertos. Por favor, no olvide incluir una descripción detallada de la reclamación cuando haga el envío a su distribuidor autorizado.

SCHUBERTH o su distribuidor autorizado, respectivamente, se reservan el derecho a examinar el número de serie para hacer valer el derecho de garantía.

La mercancía ya usada no será reemplazada, sino reparada. En general, quedará sujeto a la discreción de SCHUBERTH o de su distribuidor autorizado, respectivamente, si las piezas reclamadas se reparan, sustituyen o acreditan en cuenta.

En particular no habrá ningún derecho de garantía en los siguientes casos:

- el uso indebido o el esfuerzo excesivo del producto
- la modificación del producto por el cliente
- la no observación de nuestras recomendaciones para el producto
- el desgaste normal

4. SCHUBERTH EN INTERNET

Siempre que quiera enterarse de lo más reciente sobre nosotros y conocer nuestro programa de cascos, nos puede visitar en Internet en: **www.schuberth.com**

Sede de la empresa

Central telefónica	Dirección
+49 (0)391 8106-0	SCHUBERTH GMBH Stegelitzer Str. 12 39126 Magdeburg Alemania

Centro de Servicio

Teléfono	Dirección
+49 (0)391 8106-555	SCHUBERTH GMBH Centro de Servicio Stegelitzer Str. 12 D-39126 Magdeburg Alemania

Internet

www.schuberth.com

Correo electrónico

cascos-motocicletas@schuberth.com

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 sil (rána, atd.). Aby si průzor (stejně jako sluneční průzor) zachoval po co možná nejdelší časové období své vlastnosti zabraňující zamlžování 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 leštidla. 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 dovezce 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 dobropisovány.

Záruční nároky odpadají obzvlášť při neobdobném použití a nadměrném namáhání výrobku, změně výrobku zákazníkem, nedodržení doporučení výrobce týkající se výrobku a normálního opotřebení.

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. Rengør 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 visirmekanikkens 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 fejlbehæftede 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.

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 häikäisy suojava) pystyy pitämään mahdollisimman kauan iskunestävän ominaisuutensa ja jotta se pysyy naarmuuntumattomana, on lipan ulkopinnan puhdistukseen käytettävä ainoastaan pehmeää pyyhettä ja vettä (< 20 °C). Kypärällippan 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 käytä 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 vahingonkorvauksen 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 takuu aika kestä säätöjen mukaisessa käytössä 2 vuotta ostopäivämäärästä laskien. Kaikki takuun piiriin kuuluvat työt suoritetaan kussakin maassa valtuutetun maahantuntajan toimesta tai asiakkaan kanssa hotline välityksellä tehdyn sopimuksen mukaan valmistajan toimesta. Edellytyksenä takuuvaatimuksiin on alkuperäisen ostokuitin kopion näytö. 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 huomioimat tuottajan esittämät tuotesuosituksukset eivätkä takuuvaatimukset myöskään koske normaalia kulumista.

To kranos pou agorásate eínai éna proíon uphlís poiótltas tou Oíkou SCHUBERTH. Gia na diasfaalístei eparkhís prostaásia to kranos prépei na efarmlózei kalá ka na éxei sterewtheí me asfáleia. Metá apó pésimio h apó kápoia álle isxurhí áskhsh dúnamhs (xhtúphm ktl.) to kranos prépei na allaxhtei. Gia na diatrháse h proswpída (epístis ka h antihlaikhí proswpída) gia éna katá to dwnatón megaló khronikó díasthma tis antithambwtikés ka antixaraktikés idiótltés tñs, xrhsoipoiéite gia ton katharismó tou exwterikou tñs αποκλειστικά ka móno éna malakó paní ka neró (< 20 °C). H eswterikhí mería tñs proswpídas tha prépei na katharízetai αποκλειστικά ka móno me malakó paní. Emeís sunistóume gi' autó paní apó mikróines. Aποφεύγετε to epímono trífhim. Mhn katharístete se kamiá períptwsh me dialútes, benzính ka parómoies ouσίes oute me απορρυπαντικά tζαμίων h stílwbwtiká. Mh xrhsoipoiásete berνίκia, autokóllheta, mésa kóllhshs h álles dραστικές ouσίes pou proswbálloun ka katastréfhoun stñn proswpída ta xrhsoipoióumena poluanthrakiká polumērí ka tha mporóusan éτσι na epidrásoun arnhtiká stñn oratóteta ka tñ leitourgikóthta tou mhchanismó tñs proswpídas. Gia λόγους asfaleías prépei se períptwsh megalón wratzounión h állovn zhμίων na antikatasthái h proswpída. Mh xrhsoipoiéite poté wfmé proswpídes h proswpídes antanákklashs se kakés sunthkes oratótetas (p.x. omíxh, broxh) kathws ka se wuxterínés diaδρομές ka diaδρομές méssa se tóunel.

Προσοχή! To kranos den epitrepéetai na érthe se eparfh me xrwmata, benzính h dialútes. Epístis den epitrepéetai na epikollhthóun s' autó etikétes.

Προσοχή! To parón kranos den proorizetai gia xrhsh stis HPA ka ton Kanadá. To parón kranos eínai eλεγμένο ka egkekriméno báse tou ewρωπαϊκού protóπου ECE, gi' autó den antapokrinéetai stis amerikanikés ka kanadikés prodiaγραφές ka apaitáseis ka den éxei egkrixeí h tñ xrhsh stis HPA ka ton Kanadá. Epitrepéetai na xrhsoipoiéetai móno se wóres, stis opoies isxúei to ewρωπαϊκό protópu ECE. Autó den isxúei metázú állovn stis HPA ka ton Kanadá. H xrhsh tou proíontos stis wóres autés den katohurwnei se períptwsh bláfhhs to dikaiwma problóhs αξíwsevn antikatástashs enwíon twv dikasthríwn twv HPA ka tou Kanadá kathws ka trítwn, sto protópu ECE mh desmimévnwn wórwv.

Tñroumé to dikaiwma allaghís tou proíontos sta pláisia peiraítérw technikhs exéλιξης epístis wρίς peiraítérw proghóuμένη γνωστοποίηση. H díarkεια parохής egghshs gia to kranos sas anérxetai se períptwsh armolóuousa xrhshs se 2 étē apó tñn hmeromhnia agorás. Óles oi ergasίες episkeuhs sta pláisia tñs egghshs diekpepaíountai mésw tou éxousioudothiménon eisagwgeía stñn ekástote wúra h katópin συμφωνίας me tñn wrammí epikoinonías twv pelatíwn apeuθeías apó ton kataскеυαστή. Gia tñn αξíwsh parохής egghshs proúποτίθetai, óti prépei na προσκομισθεί φωτωαντίγραφο του αυθεντικού παραστατικού αγοράς. H SCHUBERTH tñrei to dikaiwma na αποφασίσει h ídia, an tha episkeuáσει, an antikatásthsei h an tha sas πιστώσει ta mérh pou férovn eláttwma.

Αξίwσεις parохής egghshs den mporóvn na προβληθóvn se períptwsh anápmοστηs xrhshs ka υπεrβολικής καταπόνησης του proíontos, μετατροπής του proíontos apó ton pelatí, mh tñρησηs twv συστάσεων του κατασκευαστή σχετικά me to proíon ka se períptwsh φυσιολογικής φθοράς.

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 erő 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 törüléshez 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 plexik és a napellenző felületét. Az apró felszíni karcolások nem befolyásolják a sisak védőfunkcióját; 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 kilitást biztosít-e. A szennyeződéseket 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 kilitást a sisakból, ezeket indulás előtt le kell cserélni!

Figyelem! Soha, semmilyen esetben ne használjon benzint, oldószert, ablak- és üvegtisztítót, 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 teszteket, ütéselnyelő-képesség, áthatolás-védelem és oldallirányú merevség szempontjából is megfelel az előírásoknak, illetve rögzítő rendszere és plexije is a szabványban megfelelő kivitelt. Ez a bukósisak szabályosan használható az Európai Unió országaiiban 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 fejvédő 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 rendeltetészerű használat, túlzott igénybevétel, a termék vevő által történő megváltoztatása, a gyártó felhasználási javaslatának figyelmen kívül hagyása és a normális elhasználódás esetében.

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.

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 etiquetas 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 desenvolvimentos técnicos 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.

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 możliwe 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 zbadany 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 uprzednim 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.

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.

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 försämra 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-standard 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-standarder 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-standarder.

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.

Čelada, ki ste jo kupili, je visoko kvaliteten izdelek podjetja SCHUBERTH. Za zagotavljanje zadostne zaščite se mora čelada dobro prilagati 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 zdržal 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 mikrovlaken. 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 v vožnji skozi predor.

Opozorilo! Čelade ne smete barvati in čistiti z bencinom ali razredčili. Prav tako nanjo ne lepite 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 ameriškimi in kanadskimi 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.

Pridržujemo si pravico, da izdelek zaradi nadaljnega tehničnega razvoja spremenimo tudi brez vnaprejšnjega opozorila. Garancijski rok za vašo čelado znaša ob ustrezni 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 neustrezni uporabi in preobremenitvi izdelka, spremembi izdelka s strani kupca, neupoštevanju priporočil glede izdelka s strani proizvajalca in normalne obrabe.

Satın aldığınız kask SCHUBERTH şirketinin yüksek kaliteye sahip bir üründür. Yeterli korumayı sağlama için kask iyi oturtulmalı 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 olmayı önleyin. Kesinlikle çözücü maddeler, benzin veya benzeri maddeler, ayrıca pencere ve cam temizleyicileri veya parlaticılar 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 getirmekte 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 öngörüldüğü 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 öngörüldüğü 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.