



NÁVOD NA POUŽITÍ ZÁRUČNÍ LIST

CZ



NÁVOD NA POUŽITÍ

ZÁRUČNÍ LIST



OBSAH:

1. Povinnost prodávajícího	5
2. Záruční list	6
3. Záznamy o údržbě a opravách	8
4. Záruční podmínky	10
5. Konstrukce jízdního kola	12
6. Typy jízdních kol	14
7. Podmínky skladování a užívání	14
8. Úvod k návodu na použití	15
9. Bezpečnostní pokyny	15
10. Seřízení kola	16
11. Řídítka	17
12. Pláště	19
13. Ráfky	20
14. Kola	20
15. Paprsky	25
16. Brzdy	25
17. Středové složení	27
18. Řetěz	29
19. Pedály	29
20. Odpružení	30
21. Nosiče	33
22. Skládací kola	33
23. Montáž postranních koleček	34
24. Světla	35
25. Servis a údržba	35
26. Kroutivé momenty spojovacích materiálů	37

Vážení zákazníci, blahopřejeme Vám ke koupi jízdního kola Romert
Přejeme Vám příjemné užívání kola.



1. POVINNOSTI PRODAVÁJÍCÍHO

Prodávající je povinen dodat plnohodnotný výrobek, vhodný pro další použití po montáži a provedení následujících předprodejních úkonů:

1. Vybalení kola.
2. Řádná montáž pedálů.
3. Řádná montáž a seřízení řídítek a řádné nastavení výšky sedla vzhledem k výšce posedu.
4. Kontrola světel jízdního kola.
5. Seřízení brzd a řazení
6. Montáž kola a případné vycentrování.
7. Kontrola nahuštění plášťů.
8. Kontrola utažení šroubů.

V případě nákupu kola v kamenné prodejně by výše uvedené operace měl provést prodávající.

Při prodeji v kamenném obchodě i při prodeji přes internet učiní autorizované servisní středisko zápis do záručního listu (název výrobku, číslo výrobce, datum prodeje, razítko a podpis prodejce) a potvrdí, že výrobek je připraven k jízdě.



2. ZÁRUČNÍ LIST

ÚDAJE O VÝROBKU

Kód modelu

Model

Barva

Velikost rámu

Číselné označení
výrobce

Číselné označení
kontroly kvality

Číslo rámu

Datum prodeje

ÚDAJE O UŽIVATELI

Jméno

Příjmení

Adresa

Telefon / e-mail



ÚDAJE O PRODÁVAJÍCÍM

Název společnosti

Adresa

Telefon / e-mail

Souhlasím s tím, aby mé osobní údaje byly evidovány a zpracovány společností Arkus & Romet Group, společností s ručením omezeným, která se řídí normami soukromého práva, a s jejich zpracováním pro marketingové účely.

Shromážděné údaje mohou být zveřejněny na základě smluv, které svěřují správu údajů oprávněným subjektům poskytujícím služby skupině Arkus & Romet Group, společností s ručením omezeným. Zároveň mám právo nahlížet a měnit své osobní údaje a kdykoli mohu požádat o zastavení jejich zpracování (jejich odstranění z databáze).

Potvrzení o tom, že se kupující seznámil s návodem na použití a záručními podmínkami.

Razítko

Potvrzení prodávajícího o provedení předprodejních úkonů a připravenosti výrobku k jízdě.

Razítko prodávajícího

Datum

Razítko



3. ZÁZNAMY O ÚDRŽBĚ A OPRAVÁCH

DATUM PŘEVZETÍ	DATUM VYDÁNÍ	ZÁZNAMY O PROVEDENÝCH ÚKONECH	RAZÍTKO A PODPIS SERVISNÍHO STŘEDISKA

DATUM PŘEVZETÍ	DATUM VYDÁNÍ	ZÁZNAMY O PROVEDENÝCH ÚKONECH	RAZÍTKO A PODPIS SERVISNÍHO STŘEDISKA



4. ZÁRUČNÍ PODMÍNKY

1. Předmětem záruky je dobrá kvalita a správné fungování jízdního kola s tímto záručním listem, záruka se vztahuje na výrobní vady. Prodávající je povinen dodat plnohodnotný výrobek, vhodný pro další použití po provedení montáže podle pokynů.
2. Kupující je povinen provádět údržbu a seřizování v souladu s návodem na použití kola, včetně údržby, mazání, utahování šroubových spojů a seřízení mechanismů. Záruka se nevztahuje na vady způsobené nesprávným používáním, skladováním, provozem nebo údržbou. Pro zajištění spolehlivého provozu doporučuje prodejce servisní chemické přípravky společnosti Romet.
3. Záruka se nevztahuje na:
 - a) Přirozené opotřebení součástek během užívání a jejich rozladění, zvláště poškození a opotřebení pneumatik, roztažení řetěze, rozladění řazení a brzd, opotřebení brzdových destiček a kotoučů, rozcentrování kol, opotřebení ráfku, osvětlení, vedení, krytů, plastových prvků, klikových mechanismů, volnoběhu, kazet, náboje kol a ložisek.
 - b) Vady způsobené nedbalostí uživatele, zejména zničení závitu v klikách v důsledku jízdy na volných pedálech, poškození otvorů v klikách v důsledku uvolnění šroubů nosné osy, koroze pozinkovaných a hliníkových kol uložených ve vlhkých místnostech nebo venku (například na balkonu), posun kluzných ložisek, koroze ložisek a vnitřních částí odpružené vidlice v důsledku čištění kola vysokotlakovým zařízením, prasknutí bočních ploch pneumatik v důsledku jízdy s nevhodným tlakem v pneumatikách nebo skladování v místě vystaveném slunečnímu světlu.
 - c) Škody způsobené nesprávným použitím a porušením pokynů uvedených v příloženém návodu na použití jízdního kola (např. extrémní využití během sportovních soutěží).
 - d) Vady předních a zadních tlumičů nárazů (u některých tlumičů nárazů poskytuje výrobce tlumiče samostatnou záruku).

e) Mechanické poškození způsobené přetížením nebo nehodou, zejména deformace ráfku a související trhliny, ohnutí nebo zlomení zadního háku řazení a paprsků zadního kola, ohnutí sedadla, ohnutí nebo zlomení rámu sedadla, poškození pastorků a deformace předního převodníku v důsledku přeřazování při vysokém zatížení, narušení geometrie rámu, zkosení kola nebo vidlicových lopatek a poškození korunky vidlice.

4. Záruka je neplatná v případě
 - a) modifikace výrobku oproti původní konstrukci, nahrazení jakýchkoli součástí díly, které nejsou slučitelné se specifikací výrobku,
 - b) nedoložení dokladu o koupi nebo jeho nečitelnosti
 - c) neprovedení počáteční údržby nebo chybějící potvrzení o jejím provedení vyznačené na záručním listu.
5. Záruka platí na území České republiky. Záruční doba je 24 měsíců a počítá se od data nákupu, potvrzeného v záručním listu na místě prodeje.
6. Reklamacie týkající se vad jízdního kola musí být nahlášeny prodejci nebo autorizovanému servisnímu středisku (seznam autorizovaných servisních středisek naleznete na: www.centrum.romet.pl). Kolo, u něhož je hlášena vada, musí být doručeno výše uvedeným subjektům na náklady kupujícího, kompletní a čisté. Záruka nezahrnuje právo kupujícího na náhradu nákladů vynaložených v souvislosti s vadou výrobku, a to ani nákladů na dopravu do nejbližšího místa opravy. V případě přepravy kola musí být zajištěna i jeho řádná ochrana, jelikož se záruka nevztahuje na případné škody vzniklé během přepravy.



7. Záruční oprava kola bude provedena do 30 dnů.

8. Rozhodnutí o nahrazení součásti jízdního kola novým dílem učiní výrobce především v případě, že oprava součástky není z technických důvodů možná. V případě výměny vadného rámu jízdního kola za nový, poskytovatel záruky si vyhrazuje právo použít odlišnou barvu.

9. Kupující je povinen zajistit, aby prodávající příslušným způsobem vyplnil záruční list (model jízdního kola, číslo výrobce, číslo rámu, datum prodeje, údaje o prodávajícím, údaje o kupujícím, odpovídající údaje o řádné přípravě na jízdu, razítko a podpis prodejce). Záruční list musí být řádně vyplněn, jinak může být považován za neplatný a služby podle záruky nebudou poskytnuty.

10. Záruka nevyklučuje ani neomezuje nároky kupujícího vyplývající z legislativních norem týkajících se vad prodáváných výrobků.

11. Ručitelem kvality zboží je společnost Arkus & Romet Group Sp z.o.o se sídlem na adrese Podgrodzie 32C, 39-200 Dębica, Polsko.



5. KONSTRUKCE JÍZDNÍHO KOLA

- 1 Horní trubka
- 2 Představec řídítek
- 3 Řídítka
- 4 Brzdová páčka
- 5 Radicí páčka
- 6 Teleskopický tlumič nárazů
- 7 Plášť
- 8 Brzdový kotouč
- 9 Rychloupínák
- 10 Náboj kola
- 11 Přední brzda
- 12 Tlumič
- 13 Klíka
- 14 Převodník
- 15 Řetěz
- 16 Zádňí přehazovačka
- 17 Kazeta
- 18 Zádňí brzda
- 19 Zádňí kotoučová brzda
- 20 Spodní vidlice
- 21 Zádňí vidlice
- 22 Sedlová objímka
- 23 Sedlo
- 24 Sedlová trubice





- 25 Přední světo
- 26 Přední bubnová brzda
- 27 Nábojový alternátor
- 28 Přední blatník
- 29 Pedál
- 30 Stojan
- 31 Zádční blatník
- 32 Zádční světo
- 33 Nosič
- 34 Zádční bubnová brzda
- 35 Sedlový tlumič nárazů
- 36 Přední přehazovačka
- 37 Řetězový kryt
- 38 Nosná vidlice
- 39 Zádční náboj
- 40 Dolní trubka
- 41 Sedlová trubka
- 42 Záslepka řídítek
- 43 Hlavová trubka
- 44 Ráfek
- 45 Paprsky



6. TYPY JÍZDNÍCH KOL

Fungování jízdního kola závisí na druhu jízdy a oblasti, pro kterou bylo navrženo.

HORSKÁ KOLA

Jsou určena do náročného terénu, např. horského. Dobré ovládání, široké pneumatiky, tlumič nárazů zajišťují pohodlnou a bezpečnou jízdu na různých typech povrchů. Jízdní kola jsou určena pro přepravu nákladu nepřesahujícího 110 kg (jízdní kolo +cyklista +zavazadla). Pokud je hmotnost kola 13 kg a máme 5 kg zavazadel, hmotnost jezdce nesmí překročit 92 kg.

TREKKINGOVÁ KOLA

Představují kompromis mezi městským a horským kolem. Velká 28-palcová kola s užšími než u horských kol pneumatikami zajišťují, že jízda na velké vzdálenosti bude pohodlná nejen na asfaltových silnicích, ale i na zpevněných cestách. Jízdní kola jsou určena pro přepravu nákladu nepřesahujícího 110 kg (jízdní kolo +cyklista +zavazadla). Pokud je hmotnost kola 13 kg a máme 5 kg zavazadel, hmotnost jezdce nesmí překročit 92 kg.

MĚSTSKÁ KOLA

Pohodlná kola určená pro jízdu v městských ulicích. Široká, zakřivená řídítka, krátký rám a široké sedlo zajišťují bezpečnou a pohodlnou jízdu. Jízdní kola jsou určena pro přepravu nákladu nepřesahujícího 110 kg (jízdní kolo +cyklista +zavazadla). Pokud je hmotnost kola 13 kg a máme 5 kg zavazadel, hmotnost jezdce nesmí překročit 92 kg.

KROSOVÁ KOLA

Stejně jako trekkingová jízdní kola, jsou krosová kola ideální pro dlouhé cesty a pro jízdu po asfaltových silnicích, ale také na zpevněných komunikacích. Jízdní kola jsou určena pro přepravu nákladu nepřesahujícího 110 kg (jízdní kolo +cyklista +zavazadla). Pokud je hmotnost kola 13 kg a máme 5 kg zavazadel, hmotnost jezdce nesmí překročit 92 kg.

SILNIČNÍ KOLA

Lehká, sportovní jízdní kola pro vysokorychlostní jízdu na asfaltových cestách. Jízdní kola jsou určena pro přepravu nákladu nepřesahujícího 110 kg (jízdní kolo +cyklista +zavazadla). Pokud je hmotnost kola 13 kg a máme 5 kg zavazadel, hmotnost jezdce nesmí překročit 92 kg.

SKLÁDACÍ KOLA

Nabízejí řešení problémů s přepravou a skladováním kol. Tato spolehlivá všestranná kola jsou skvělými společníky pro obyvatele města a nejen pro ně. Jízdní kola jsou určena pro přepravu nákladu nepřesahujícího 110 kg (jízdní kolo +cyklista +zavazadla). Pokud je hmotnost kola 13 kg a máme 5 kg zavazadel, hmotnost jezdce nesmí překročit 92 kg.

DĚTSKÁ KOLA (12" až 24")

Určená pro děti, a to jak pro ty, co se teprve učí jezdit, tak i pro ty, co už mají zkušenosti s jízdou na kole. Jsou spolehlivá, snadno ovladatelná, pohodlná a bezpečná. Jízdní kola o velikosti 12" jsou určena pro přepravu nákladu nepřesahujícího 35 kg. Pokud hmotnost kola činí 10 kg, hmotnost jezdce nesmí překročit 25 kg. Podobná metoda výpočtu maximálního zatížení platí i pro jízdní kola o velikostech 16"- 45 kg, 20"- 55kg, 24"- 65 kg.

7. PODMÍNKY SKLADOVÁNÍ A POUŽÍVÁNÍ

- Jízdní kolo je určeno pro použití k rekreačním účelům, není určeno pro závodní nebo profesionální využití.
- Jízdní kolo není určeno k použití na písku, pod vodou, v oblastech s vysokou slaností jako například na pláži.
- Jízdní kolo musí být uloženo na suchém místě, nesmí být vystaveno působení kyselin, rozpouštědel atd.

8. ÚVOD K NÁVODU NA POUŽITÍ

Než začnete s jízdou, přečtěte si tento návod k obsluze, obsahuje důležité informace o bezpečnosti jízdy, zásadách fungování mechanismu kola, správné obsluze a údržbě. V případě pochybností kontaktujte svého prodejce nebo výrobce.

8.1. Upozornění pro uživatele

Pamatujte, že nákupem kola a rozhodnutím o podniknutí první jízdy se vystavujete riziku zranění a mechanického poškození zařízení. Uživatel by měl znát a aplikovat zásady bezpečné jízdy, principy správného používání, skladování a údržby jízdního kola uvedené v tomto návodu. Výrobce nemůže předvídat všechny situace a okolnosti, ke kterým může při jízdě dojít, tato příručka tudíž neobsahuje pravidla bezpečné jízdy za všech možných okolností. Výhradní odpovědnost za bezpečnost při provozu jízdního kola nese uživatel.

8.2. Upozornění pro rodiče / opatrovatele

Rodič nebo zákonný zástupce odpovídá za chování a bezpečnost svého dítěte, což zahrnuje také odpovědnost za montáž jízdního kola, jeho technický stav, seznámení dítěte s pokyny pro bezpečné používání kola a dopravními předpisy. Rodič by se měl seznámit sám a seznámit dítě s obsaženými v návodu upozorněními, popisem fungování jízdního kola a pravidly jeho používání před první jízdou.

POZOR

Ujistěte se, že vaše dítě má při jízdě vždy vhodnou a správně nasazenou helmu, že zná základy bezpečnosti silničního provozu, zejména jak bezpečně používat brzdy (obzvláště nožní brzdu).

Dítě mladší 10 let smí na silnici, místní komunikaci a veřejně přístupné účelové komunikaci jet na jízdním kole jen pod dohledem osoby starší 15 let; to neplatí pro jízdu na chodníku, cyklistické stezce a v obytné a pěší zóně.

9. BEZPEČNOSTNÍ POKYNY

- Před každou jízdou je třeba zkontrolovat technický stav jízdního kola, zejména:
 - zkontrolovat utažení matic, šroubů a spojovacích prostředků,
 - zkontrolovat tlak pneumatik, stav pneumatik, stav ráfků,
 - zkontrolovat upevnění kol, řídítka, představce, sedla, pedálů,
 - zhodnotit funkčnost brzd, osvětlení, zvonku, stav rukojeti,
 - zkontrolovat správnost montáže sedla a rychloupínacích prvků/brzdných třmenů předního a zadního kola.
- Pro zajištění bezpečnosti cyklistů při jízdě doporučuje výrobce používat ochrannou helmu, která má bezpečnostní certifikát.
- Dodržujte předpisy silničního provozu. Podle dopravních předpisů musí být jízdní kola na veřejných komunikacích vybaveno:
 - čelním světlometem s bílým světlem,
 - dvěma oranžovými odrazky na paprscích kol a oranžovými odrazky na pedálech,
 - zadní svítlíkem červené barvy a zadní odrazkou červené barvy,
 - dvěma na sobě nezávislými brzdami,
 - přední odrazkou bílé barvy.
- Před první jízdou se důkladně obeznámte s provozem takových ovládacích prvků jízdního kola jako: brzdy, přehazovačky, tlumiče nárazů. Je dobré vybrat si na zkoušení místo mimo dopravní provoz. Nejprve se seznámte s cestou brzdění a potřebnou silou k zastavení jízdního kola. Příliš silné přitlačení na brzdy může způsobit náhlé zablokování kol, pád jezdce nebo ztrátu ovládnutí jízdního kola. Příliš pomalé tlačení brzd může způsobit, že nedojde k dostatečně rychlému brzdění. Je třeba věnovat pozornost tomu, jak tlumiče reagují na různé způsoby brzdění a jak se chovají v různém terénu. Během první jízdy je důležité zkontrolovat práci přehazovaček, přičemž je třeba mít na paměti, že během přefazení a bezprostředně po přefazení není vhodné šlapat dozadu, jelikož to může způsobit zaseknutí řetězu, pád, poškození jízdního kola a zranění jezdce.
- Při jízdě se vyhýbejte přímému kontaktu s ostrými řetězovými články v pohybu, otáčejícími se klikami nebo koly.



6. Oblečení jezdce musí být na silnici vidět, nesmí být příliš volné. Doporučuje se používat brýle, které ochrání oči před nečistotami ve vzduchu. Podrážky bot by měly být protiskluzové, boty dobře zašněrované tak, aby se tkaničky nedostaly do žádné pohyblivé části kola.

7. Nesedějte na jízdní kolo po požití alkoholu nebo pod vlivem drog.

8. Během jízdy nepoužívejte sluchátka.

9. Během jízdy na kole vždy držte obě ruce na řídítkách.

10. Nezapomínejte, že jízda při nízké viditelnosti je velmi nebezpečná. Viditelnost cyklistů a jiných vozidel na silnici je za takových podmínek snížena. Je třeba věnovat zvláštní pozornost jízdě a výběru vhodných světel pro jízdní kolo. Reflexní světla nemohou nahradit plnohodnotné světlomety. Jízda v noci, za svítání a soumraku nebo v jiných podmínkách s nízkou viditelností bez řádného osvětlení může být nebezpečná a může způsobit nehodu. Doporučuje se nosit vestu s vysokou viditelností.

Nedoporučuje se, aby děti používaly jízdní kola v podmínkách nízké viditelnosti.

11. Buďte obzvlášť opatrní při jízdě v dešti, jelikož dochází ke snížení přilnavosti pneumatik, brzdného výkonu a viditelnosti na silnici.

12. Při přepravě dítěte v sedačce na jízdním kole v případě, že je jízdní kolo vybaveno sedlem s pružinami, je nutné zajistit sedlové pružiny tak, aby se dětem do nich nezachytily prsty.

10. SEŘÍZENÍ KOLA

Řádné seřízení kola je základním předpokladem pro zajištění bezpečnosti dopravy, trakčních vlastností a pohodlí. Při koupi jízdního kola konzultujte s prodejcem, zda je vybrané kolo pro Vás vhodné s ohledem na Vaši výšku, hmotnost a podmínky jízdy.

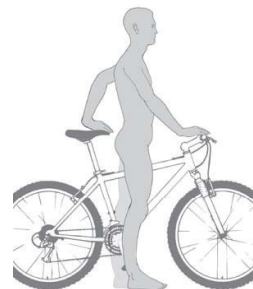
POZOR

Nedodržení řádného postupu seřízení jízdního kola může vést ke ztrátě kontroly nad kolem a způsobit zranění jezdce.

Postup zvolení správné velikosti kola:

Poloha vestoje

1. Jízdní kola s klasickým rámem. Poloha vestoje je jedna ze základních metod výběru správné velikosti jízdního kola. Abyste zjistili správnou výšku rámu, postavte se nad kolem rozkročmo v polovině vzdálenosti mezi sedlem a řídítky v obuvi, ve které hodláte jezdit. Pokud se váš rozkrok dotýká rámu, je jízdní kolo příliš velké na to, abyste mohli na něm bezpečně jezdit. Silniční kola, na kterých budete jezdit výhradně na zpevněném povrchu, by měly mít vzdálenost mezi rozkrokem a rámem minimálně 5 cm. Krosová kola, používaná na nepevných cestách, pak minimálně 7 cm a horská kola pro jízdu v náročném terénu minimálně 10 cm a více.



2. V případě jízdního kola s dámským rámem závisí velikost jízdního kola na výšce, do které můžete vytáhnout sedlo dle níže popsané metody.

Poloha vsedě

Nastavení správné polohy sedla je mimořádně důležité z hlediska pohodlí a bezpečnosti při jízdě.

Nastavení sedla může probíhat ve třech směrech:

1. Nastavení nahoru-dolů. Pro kontrolu správné výšky sedla:

- sedněte si na sedlo
- postavte jednu patu na pedál
- otočte klikou tak, aby se pedál s patou nacházel v dolní poloze a rameno kliky bylo rovnoběžné se



sedlovou trubkou.

Při správném posedu by mělo docházet k mírnému ohybu kolena.

2. Nastavení dopředu-dozadu. Sedlová upínací objímka by se měla nacházet v rozmezí vyznačeném na sedlové trubce. Pokud takové vyznačení chybí, pak ve středové části trubky.
3. Nastavení úhlu sedla. Optimální je nastavení sedla ve vodorovné poloze, rovnoběžně se zemí.

Některé jízdní kola jsou vybavena rychloupínákem sedla. Objímka/rychloupínací zařízení funguje stejně jako rychloupínací šrouby kol. Matice by měla být utažena ručně, tak, aby po stisknutí a zajištění páky bylo zabráněno svislému nebo otáčivému pohybu sedla.

⚠ DŮLEŽITÉ

Při nastavování sedla věnujte zvláštní pozornost maximálnímu posunu sedla, aby nedošlo k překročení horní meze posunu varovný nápis nesmí být viditelný. Minimální hloubka zasunutí sedla je 8 cm. Pokud jsou nastavovací prvky správně utaženy a sedlo řádně připevněno, nemá docházet k pohybu sedla v žádném směru.

⚠ POZOR

Příliš vysoko nastavené sedlo může způsobit ztrátu kontroly nad jízdním kolem a v důsledku toho pád, zranění osob a poškození zařízení.



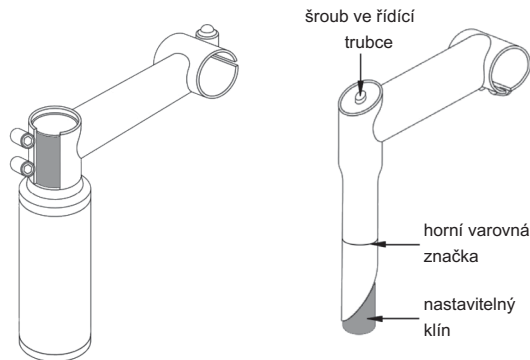
11. ŘÍDÍTKA

Správné nastavení řídítek zajišťuje pohodlí a bezpečnost jízdy. Výškové nastavení řídítek závisí na druhu používaného představce jízdního kola.

11.1. Používané typy představců

1. Klasický představec (s klínem typu w) – s výškově nastavitelnými řídítky. Během nastavování řídítek věnujte zvláštní pozornost maximálnímu posunu představce, aby nedošlo k překročení horní meze vyznačené varovnou značkou. Značka nesmí být viditelná, jinak může dojít k ohnutí či zlomení představce nebo poškození hlavové trubky, což může způsobit ztrátu kontroly nad jízdním kolem a pád. Chcete-li změnit výšku představce, odšroubujte upevňovací šroub na řídící trubce, nastavte představec do požadované polohy a utáhněte šroub. Klasický představec vyžaduje vidlici s kratší, závitovou řídící trubkou. Lze rovněž použít klasické představce s nastavitelným úhlem náklonu, které umožňují optimální nastavení představce.

2. Představec typu A-head - bez možnosti nastavení výšky řídítek, vyžaduje vidlici s delší řídící trubkou bez závitů.





Obecně platí, že se představce typu A-head používají pro závodní a horská kola. U městských, turistických, trekkingových jízdních kol se dává přednost klasickému představci.

POZOR

Úprava nastavení výšky představce řídítek musí být provedena prodávajícím/oprávněným servisem vzhledem k tomu, že u některých jízdních kol dochází ke změně zátěže mechanismu i u přední brzdy, což vyžaduje dodatečné seřízení.

11.2. Hlavové složení (ložiska)

Ložiska jsou určena k usnadnění otáčení vidlice (spolu s kolem) vzhledem k rámu, což umožňuje změnu směru jízdy. Nejdůležitějšími prvky hlavového složení jsou dvě ložiska: jedno je umístěno na horním okraji hlavové trubky (trubky, přes kterou prochází řídicí trubka) a jedno na spodním okraji. Hlavové složení je vždy vybaveno prvkem, který zajišťuje správnou vůli mezi součástmi tak, aby vidlice fungovala hladce, bez otřesů a byla stabilní. Hlavové složení je také vybaveno závitem, který je umístěn na spodním konci řídicí trubky.

Hlavové složení by mělo být utaženo tak, aby se vidlice otáčela hladce a snadno, bez nadměrné vůle. Pokud stiskneme přední brzdu prsty jedné ruky a současně položíme prsty druhé ruky na hlavové složení a pohybujeme s kolem dopředu a dozadu, budeme schopni rozpoznat jakýkoliv pohyb mezi ložisky a představcem řídítek nebo hlavovým rámem. Řídicí ložiska řídítek musí být nastavena lehce, aby umožňovaly snadné otáčení řídítek, a současně dostatečně pevně, aby nedocházelo k jejich povolání. Kolo umístěné v nakloněné poloze by se mělo otočit, aniž by bylo nutné se dotknout řídítek. Příliš těsně utažená ložiska ztěžují ovládání. Proto je lepší nechat v hlavovém složení trochu větší vůli než utáhnout ložiska příliš těsně. Ložiskové koule tvrdší než lanko a nadměrné stlačení může mít za následek vznik drobných dutin, které se mohou projevit během otáčení řídítek a snížit přesnost ovládání.

Závitové hlavové složení (klasické)

Závitová řídicí vidlice pracuje v těsném spojení s ložisky, jelikož na ni umístěné matice jsou zodpovědné za vyvážení celé soustavy.

Charakteristickým znakem klasického hlavového složení je možnost odstranění představce řídítek, aniž by došlo k uvolnění ložisek. Můžeme to rozpoznat podle přítomnosti dvou protilehlých matic pod představcem řídítek a tvaru představce, který je zasunut do řídicí trubky a jeho montáž se provádí vždy šroubem našroubovaným shora.

V případě nadměrné vůle u ložisek:

- Povolte horní matici, přičemž přidržíte horní závit
- Utáhněte horní lanko, čím odstraníte vůli tak, aby se vidlice mohla hladce a lehce otáčet
- Utáhněte horní matici, současně přidržíte horní závit

Zkontrolujte, zda se vidlice správně otáčí, to znamená hladce a lehce.

Hlavové složení typu A-head bez závitů

V případě hlavového složení typu A-head se jedná o systém bez závitů. Představec je upevněn na vnitřní straně rámu pomocí objímky a ložiska po montáži zůstávají zcela mimo rám.

Pokud je potřeba hlavové složení seřadit, proveďte následující kroky:

- Uvolněte 2 šrouby s vnitřním šestihranem, které drží představec.
- Odšroubujte nastavovací šroub ve víku.
- Utáhněte rukojeť přední brzdy, lehce pohybujte jízdním kolem dopředu a dozadu. Pokud se horní kryt pohybuje směrem k dolnímu (shora dolů), pak ložiska jsou uvolněná.
- Pokud se ložiska neotáčejí volně, uvolněte je, přičemž kolo se musí pevně dotýkat země.
- Pokud je v hlavovém složení vůle, utáhněte nastavovací šroub o čtvrt otáčky.
- Ujistěte se, že se ložiska volně otáčejí, tím, že zvednete přední kolo a nakloníte jízdní kolo do strany, řídítka by se při tom měla volně otočit.

- Po nastavení ložisek hlavového složení nasadíte představec a utáhněte šrouby představce (utahujte je střídavě, každý o půl otáčky).

Zkontrolujte, zda se vidlice otáčí správně, to znamená hladce a lehce.



12. PLÁŠTĚ

12.1. Optimální nahuštění pláště

Pro udržení dobrého stavu pláště a zajištění bezpečné a pohodlné jízdy, pláště musí být nahuštěny na správný tlak. Obvykle je doporučený tlak uveden přímo na boční stěně pláště. Tlak se udává v různých jednotkách, ve většině případů v barech (což přibližně odpovídá atmosférám). Jinou obvyklou jednotkou je PSI, je uváděna na většině manometrů.

Například, označení pneumatiky 2,50 - 4,50 bar (35-65 PSI) znamená, že minimální doporučený tlak v plášti je 2,5 atm/bar neboli 35 PSI a maximální přípustný tlak činí 4,5 atm neboli 65 PSI.

Konverze jednotek, kterou lze nalézt i na stupnicích manometrů, je:

1 bar = 14,5 PSI, 1 bar = 1,02 technických atmosfér

Pláště nahuštěné na příliš vysoký tlak se opotřebovávají rychleji, jsou víc náchylné k propíchnutí a kolo se rychleji znehodnocuje. Příliš nízký tlak způsobuje nerovné opotřebení pláště, zvyšuje valivý odpor, prodlužuje brzdovou dráhu, navíc zvyšuje riziko propíchnutí duše stlačením. Je důležité používat pro nahuštění pláště pumpu vybavenou manometrem. Kontrola tlaku v pneumatikách by se měla provádět nejméně jednou za dva týdny nebo před každou delší cestou.

Některé pneumatiky mají jednosměrný dezén, což znamená, že jsou navrženy tak, aby pracovaly nejlépe při otáčení stejným směrem. Směr otáčení kola je na nich vyznačen.

Pláště by neměly vykazovat praskliny, výduchy ani nadměrné opotřebení dezénu. Pro zachování dobrého stavu pláště, vyvarujte se:

- náhlého zastavení
- jízdy na podhuštěných pneumatikách
- znečištění ropou, olejem, benzínem
- delšího skladování kola v místech vystavených silnému slunečnímu světlu.





12.2. Ventily

Schraeder ventil (automobilový, označovaný symbolem AV) - nejrozšířenější ventil používaný pro duše jízdních kol. Duše s tímto ventilem lze nahustit pomocí automobilové pumpy a prakticky jakékoli pumpy pro jízdní kola. Pro vypuštění duše stisknete vnitřní jehlu.

Prest ventil (takzvaný italský, často označovaný symbolem SV) - díky tomu, že má nejmenší průměr, se tento ventil často používá pro silniční a trekkingová kola. Používá se jak pro duše jízdních kol tak i pro vnitřní bezdušové ráfky. Chcete-li nafouknout duši, použijte pumpu s koncovkou typu Prest a odšroubujte matici blokujiící ventilový stroj. Pro vypuštění vzduchu přes ventil Prest odšroubujte matici blokujiící ventil a stiskněte ho.

Dunlop ventil (často označovaný symbolem DV) - klasický ventil jízdního kola. Duše s tímto typem ventilu se nahušťují stejným způsobem jako s ventilem Prest. Pro vypuštění duše vytáhněte vložku.



Schraeder ventil



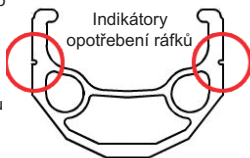
Prest ventil



Dunlop ventil

13. RÁFKY

Před použitím kola vždy zkontrolujte stav ráfků. Během provozu jsou ráfky vystavěny opotřebení, zejména pokud jsou součástí brzdového systému (V-brzdy). Kontrolu vycentrování ráfku provedete tak, že zvednete jízdní kolo otočíte předním a zadním kolem a zkontrolujete vzdálenost mezi ráfkem a brzdovými destičkami nebo u kotoučových brzd mezi ráfkem a vidlicí. Jízda se zkoseným ráfkem může vést k popraskání paprsků kol, následnému zablokování kola a nehodě. Dalším potřebným úkonem je kontrola indikátorů opotřebení ráfků, které jsou



umístěny na vnější straně ráfků. Není-li ukazatel viditelný nebo na ploše ráfku se vyskytují rýhy nebo praskliny rozpoznatelné na dotek, je třeba ráfek okamžitě vyměnit. Dále je třeba zkontrolovat ráfek na znečištění, zejména olejem a jinou mastnotu, jelikož to ovlivňuje účinnost ráfkových brzd (V-brzdy).

14. KOLA

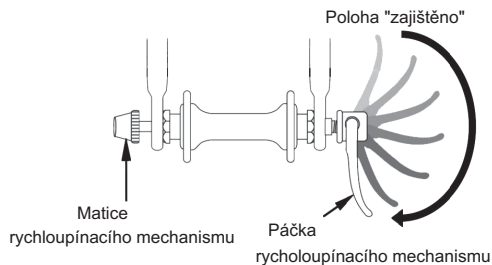
Správně seřízené kolo se musí otáčet hladce, bez zadrnutí nebo zřetelné vůle v rámu. Kolo vybavené nábojovým alternátorem se může otáčet s určitým odporem způsobeným působením magnetů na alternátor. Kola musí být umístěna v rovině symetrie vzhledem k rámu a vidlici, přičemž vzdálenost mezi ráfkem a vidlicí musí být na obou stranách stejná.

POZOR

Před každou jízdou zkontrolujte, zda jsou kola namontována správně. Nepoužívejte jízdní kolo, pokud jeho kola nejsou dobře připevněna. Je důležité, abyste se důkladně seznámili s technikou připevnění kol a technikami montáže a demontáže kol vašeho jízdního kola. Kola se připevňují k vidlici a rámu pomocí matic nebo rychloupínacích mechanismů.

14.1. Rychloupínání kol

Pro fixaci kol k rámu nebo vidlici pomocí rychloupínacích prvků začněte vložením pružiny stranou s menším průměrem dovnitř, na druhé straně náboje vložte druhou pružinu rovněž menším průměrem dovnitř a utáhněte matici. Pružiny posunují rychloupínací matice směrem od rámu/tlumiče nárazů a usnadňují jejich utažení. Během montáže rychloupínacích objímek neotáčejte pákou, nechte ji v odjištěné poloze a utáhněte matici na opačné straně náboje. Otáčením matice ve směru hodinových ručiček při držení páky ve stejné pozici dochází ke zvýšení upínací síly. Uzavření páky pak proveďte nadoraz, s použitím značné síly.



14.2. Montáž předního kola pomocí rychloupínáku

- Převedte páčku do polohy "odjištěno".
- Nastavte vidlici směrem dopředu a namontujte kolo tak, aby bylo umístěno ve středu osy vidlice.
- Jednou rukou držte páčku rychloupínacího mechanismu a druhou utáhněte matici na opačném konci náboje, až se páčka otočí do polohy "zajištěno".
- Pokud je kolo vybaveno přední V-brzdou, sepněte brzdová ramínka.
- Otočte kolem, abyste se ujistili, že nedře o brzdové destičky, stiskněte brzdovou páčku a zkontrolujte, zda brzda funguje správně.

14.3. Demontáž předního kola pomocí rychloupínáku

- Pokud je jízdní kolo vybaveno přední V-brzdou, rozepněte brzdová ramínka.
- Převedte páčku do polohy "odjištěno".
- Zvedněte přední kolo směrem nahoru a udeřte rukou do horní části kola tak, aby kolo vypadlo z vidlice.

14.4. Montáž předního kola pomocí matic

- Nastavte vidlici směrem dopředu a namontujte kolo mezi vidlici. Jakmile osa kola zapadne do vidlice, vložte podložky (musí být umístěny mezi vidlicí a maticí nápravy náboje).
- Utáhněte matic nápravy náboje (použijte vhodný maticový klíč).
- Pokud je kolo vybaveno přední V-brzdou, sepněte brzdová ramínka.
- Otočte kolem, abyste se ujistili, že nedře o brzdové destičky, stiskněte brzdovou páčku a zkontrolujte, zda brzda funguje správně.

14.5. Demontáž předního kola pomocí matic

- Pokud je kolo vybaveno přední V-brzdou, rozepněte brzdová ramínka.
- Pomocí vhodného klíče uvolněte matic nápravy náboje, odšroubujte matic, vyjměte podložky.
- Zvedněte přední část kola nahoru a udeřte rukou do horní části kola tak, aby vypadlo z vidlice.

14.6. Montáž zadního kola pomocí matic

- Přepněte zadní přehazovačku na nejvyšší stupeň (nejmenší pastorek).
- Odtáhněte dozadu kryt přehazovačky a připojte řetěz k nejmenšímu pastorku.
- Namontujte kolo na zadní vidlici pohybem nahoru a dozadu tak, aby osa kola zapadla do vidlice, a vložte podložky (musí být umístěny mezi vidlicí a maticí nápravy náboje).
- Utáhněte matic nápravy náboje (pomocí vhodného klíče).
- Pokud je kolo vybaveno přední V-brzdou, sepněte brzdová ramínka.
- Otočte kolem, abyste se ujistili, že nedře o brzdové destičky, stiskněte brzdovou páčku a zkontrolujte, zda brzda funguje správně.

14.7. Demontáž zadního kola pomocí matic

- Pokud je kolo vybaveno přední V-brzdou, rozepněte brzdová ramínka.
- Přepněte zadní přehazovačku na nejmenší pastorek.
- Uvolněte matic náboje (pomocí vhodného klíče) a vyjměte podložky.
- Odtáhněte dozadu kryt přehazovačky, přidržte ho v této poloze, zdvihněte zadní kolo a zatlačte dopředu a dolů, dokud kolo nevypadne ze zadní vidlice.



14.8. Montáž zadního kola pomocí rychloupínáku

- Přepněte zadní přehazovačku na nejvyšší stupeň (nejmenší pastorek) a převedte páčku do polohy "odjištěno".
- Odtáhněte dozadu kryt přehazovačky a připojte řetězec k nejmenšímu pastorku.
- Namontujte kolo na zadní vidlici pohybem nahoru a dozadu tak, aby osa kola zapadla do vidlice, a vložte podložky (musí být umístěny mezi vidlicí a maticí nápravy náboje).
- Jednou rukou držte páčku rychloupínacího mechanismu a druhou utáhněte matici - na opačném konci náboje, až se páčka otočí do polohy "zajištěno". Zajištěná páčka by měla být v poloze rovnoběžné s řetězem.
- Pokud je kolo vybaveno přední V-brzdou, sepněte brzdová ramínka.
- Otočte kolem, abyste se ujistili, že neděje o brzdové destičky, stiskněte brzdovou páčku a zkontrolujte, zda brzda funguje správně.

14.9. Demontáž zadního kola pomocí rychloupínáku

- Pokud je kolo vybaveno přední V-brzdou, rozepněte brzdová ramínka.
- Přepněte zadní přehazovačku na nejmenší pastorek.
- Převedte páčku do polohy "odjištěno".
- Odtáhněte dozadu kryt přehazovačky, držte jej v této poloze, zdvihněte zadní kolo a zatlačte dopředu a dolů, dokud kolo nevypadne ze zadní vidlice.

14.10. Montáž zadního kola s nožní brzdou

- Připevněte řetěz na pastorek.
- Namontujte kolo na zadní vidlici a zasuňte jej do vidlic, umístěte podložky nápravy náboje (musí být umístěny mezi vidlicí a maticí nápravy náboje).
- Namontujte rameno nožní brzdy.
- Utáhněte matici (pomocí vhodného klíče), je důležité, aby bylo kolo umístěno v ose symetrie jízdního kola a řetěz byl správně napnut.
- Otočte kolem, abyste se ujistili, že je správně usazeno.
- Zkontrolujte, zda brzda funguje správně.

14.11. Demontáž zadního kola s nožní brzdou

- Demontujte rameno nožní brzdy.
- Uvolněte matice náboje (pomocí vhodného klíče).
- Zatlačte kolo dopředu a odstraňte řetěz z pastorku.
- Vytáhněte kolo ze zadní vidlice.

14.12. Montáž zadního kola s vnitřním nábojem

Shimano Nexus 3:

- Nainstalujte podložky a zajistěte správné narovnání osy náboje vzhledem k rámu.
- Upevněte matice.
- Nainstalujte páčku a kryt převodovky.
- Utáhněte brzdu.

Shimano Nexus 7/8:

- Namontujte vedení na držák.
- Nainstalujte nastavovací podložky.
- Utáhněte matice.
- Utáhněte brzdu.

14.13. Montáž a demontáž kola s pevnou osou

Bez ohledu na to, zda máme vidlici s osou montovanou pomocí matic nebo rychloupínáku, postup demontáže začíná uvolněním malých šroubů na přední nebo dolní straně vidlice.

Tyto šroubky svírají závit osy, proto pokud se pokusíme silou odšroubovat hlavní osu bez dostatečného uvolnění zmíněných šroubků, může to vést k poškození závitu. V závislosti na řešení, které používáme, po uvolnění šroubů odšroubojeme osu nebo uvolníme rychloupínák a vytáhneme osu. Pokud při pokusu vytáhnout osu narazíme na odpor, provádíme lehké pohyby kolem ve vidlici dokud nebude možné osu vytáhnout.

Při montáži jednáme přesně v opačném pořadí, přičemž musíme mít na paměti, že je třeba promazat osy skluzu mazivem pro pedály (aby se zabránilo jejich překroucení).

! POZOR

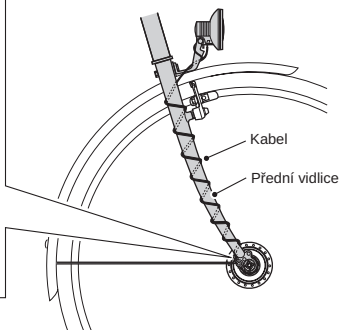
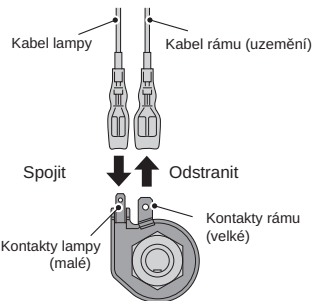
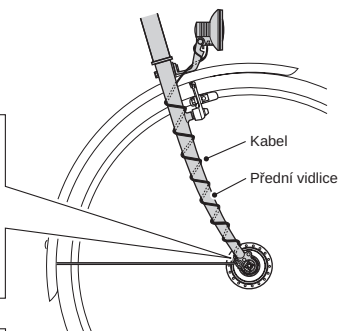
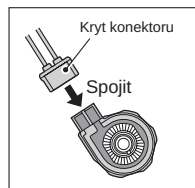
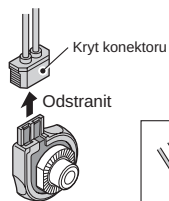
V případě nutnosti demontáže kola s kotoučovou brzdou, je nutné zasunout rozpěrky mezi brzdové destičky, protože stisknutím brzdové páčky bez takového zajištění může dojít k přetlakování brzdového systému.

14.14. Montáž / demontáž kola s nábojovým alternátorem

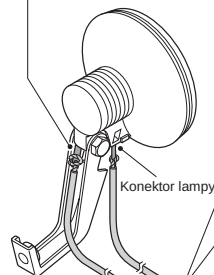
Pamatujte, že u kola s rychloupínacím mechanismem se uvolňovací páka nachází na levé straně při pohledu na kolo zepředu.

Kabel by měl být připojen tak, aby při jízdě nebyl příliš volný ani nebyl příliš napjatý například kvůli použití tlumiče nárazů. Zároveň musí být pevně uchycen tak, aby se nedostal do paprsků nebo jiných částí. Při demontáži kola odpojte lampu od generátoru, odpojte zástrčku.

Nepoužívejte jízdní kolo s odpojeným kabelem, může se zachytit do paprsků. Zástrčku odpojujte před uvolněním rychloupínáku nebo matic (v závislosti na použitém řešení) a po opětovné montáži ji zasuněte do zásuvky až po montáži kola na vidlici. Po zasunutí zástrčky zkontrolujte, zda osvětlení funguje správně.



Objímka

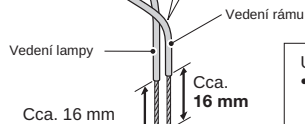


Upozornění:

- Buďte opatrní, aby nedošlo k záměně vedení rámu a vedení lampy. Pokud nebude vedení zapojeno správně, nebude lampa svítit.
- Před zapojením omotejte kabely jeden kolem druhého, aby držely pohromadě.
- Doporučené technické charakteristiky:



Typ	Opletený
Vedení	Velikost (AWG) 22 Diametr cca. 0,8 mm
Izolace	Diametr 1,8-2 mm



Kryt konektoru (šedý)

Kryt konektoru (černý)

Upozornění:

- Nasměrujte správným směrem.



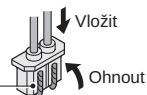
- Tlačte dolů dokud neuslyšíte cvaknutí.

Konektor lampy

Konektor rámu

Upozornění:

- Stočte kabely a vedte je podél drážek.



- Vedení se nesmí navzájem dotýkat



Upínání

14.15. Odstranění vůle ložisek náboje

Tato operace musí být provedena okamžitě po objevení vady, v opačném případě používání kola s nadměrnou vůlí bude mít za následek poškození náboje. Chcete-li odstranit vůli ložiska, utáhněte kónus náboje tak, aby se kolo plynule otáčelo, a pak ho pečlivě zajistěte, aby nedošlo ke změně polohy kónusu. Pokud se po montáži kol zjistí, že se kola otáčejí s odporem, musí se operace opakovat. Jelikož se jedná o komplikovaný úkon, není doporučeno ho provádět samostatně, nýbrž se obrátit na autorizovaný servis.

15. Paprsky

POZOR

Uvolněné paprsky musí být vždy okamžitě utaženy a poškozené nebo zlomené paprsky nahrazeny novými. Hrozí riziko nehody a poškození kola!
Údržbu a opravu paprsků (např. utažení paprsků, jejich výměnu nebo vycentrování kol) smí provádět pouze odborní pracovník s použitím vhodných nástrojů. Jedině tak lze zajistit řádné fungování. Riziko nehody a poškození kola!

Paprsky spojují náboj s ráfkem. Rovnoměrné napětí paprsku odpovídá za rotační pohyb a stabilizaci kola. V průběhu času se paprsky mohou zkroutit, pak je nutné je znovu napnout a vycentrovat.

16. BRZDY

Základem bezpečnosti cyklistů je účinný brzdný systém, proto před použitím jízdního kola vždy zkontrolujte správné fungování brzd, zejména:

- Seřízení brzdových páček, které by se neměly dotýkat řídicí trubky ani při páčce stisknuté na maximum.
- Napnutí brzdových lan, stav vedení a krytu, které by neměly vykazovat známky opotřebení.
- Ráfky, brzdové destičky a brzdové kotouče, které musí být čisté a nevykazovat

žádné výrazné opotřebení.

16.1. Nastavení polohy brzdových páček

Správného nastavení brzdových páček lze dosáhnout nastavením úhlu páky na řídítkách. V případě potřeby povolte objímku, nastavte páčku do polohy, která je nejpohodlnější pro použití, a potom utáhněte šrouby. Druhou rovinou nastavení bude změna vzdálenosti mezi brzdovou pákou a řídítky. Použijte šestihranný/ nastavovací šroub, který se nachází uvnitř brzdové páčky nebo je do páčky zabudován. Otáčením šroubu zvyšujeme nebo snižujeme zdvih páky - vzdálenost od řídítek, v závislosti na směru otáčení.

16.2. Torpédová brzda (nožní)

Mechanismus, který tvoří součást náboje zadního kola, funguje na základě točení pedálů opačným směrem (otáčení pedálů dozadu). Údržba a oprava tohoto typu brzd by se měla provádět v autorizovaném servisu.

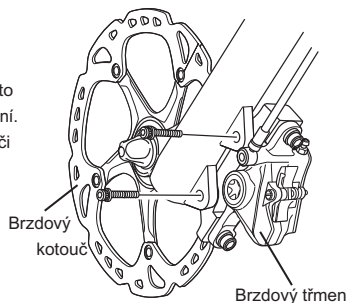
16.3. Ruční brzda

Existují dva základní typy ručních brzd ovládaných pákami umístěnými na řídítkách, a to brzdy kotoučové a brzdy ráfkové (V-brzda). Jízdní kolo může mít jednu páčku, která ovládá přední brzdu. Páčka je umístěna na pravé straně řídítek. Pokud jsou páčky dvě, pak ovládají přední a zadní brzdění, pravá páčka ovládá zadní brzdu a levá páčka ovládá přední brzdu.



16.4. Kotoučové brzdy

Kotoučová brzda je mechanismus, u kterého dochází ke tření mezi brzdovým obložením a brzdovým kotoučem. Uživatel jízdního kola je povinen provádět pravidelné kontroly těchto součástí, které se opotřebovávají během brzdění. Prasknutí kotouče, snížení účinnosti brzdění či nadměrný hluk by měly vést k okamžité kontrole součástí brzdy a v případě zjištění závad nahrazení součástí novými.



Kotoučové brzdy mohou být mechanické nebo hydraulické. V případě mechanických brzd je důležité kontrolovat, zda třmeny a kryty nejsou roztržené, rozbité nebo ohnuté, jinak je nutné je nahradit. U hydraulických kotoučových brzd může dojít ke snížení účinnosti brzd v důsledku přetlakování systému, který pak vyžaduje odvzdušnění. Při doplňování nebo výměně kapaliny je důležité použít stejnou brzdovou kapalinu nebo minerální olej, které byly použity původně vzhledem k tomu, že tyto kapaliny nelze míchat dohromady. Napouštění brzdové kapaliny, odvzdušnění hydraulického systému, výměnu opotřebovaného obložení, lanek či krytů se doporučuje provádět v autorizovaném servisu.

! POZOR

V případě nutnosti demontáže kola s kotoučovou brzdou je nutné zasunout rozpěrky mezi brzdové destičky, jelikož nechtěným stisknutím brzdy bez zajištění může dojít k přetlakování brzdového systému.

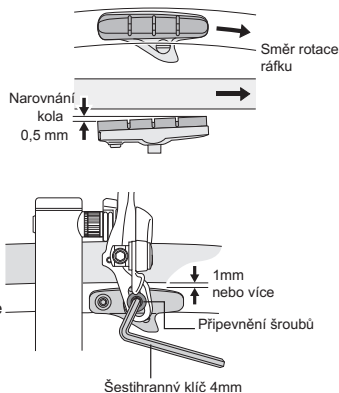
! POZOR

Během použití brzd se kotouče zahřívají na vysokou teplotu, proto po brzdění byste měli vyčkat nejméně 30 minut, než se dotknete brzd, jinak hrozí riziko popálení.

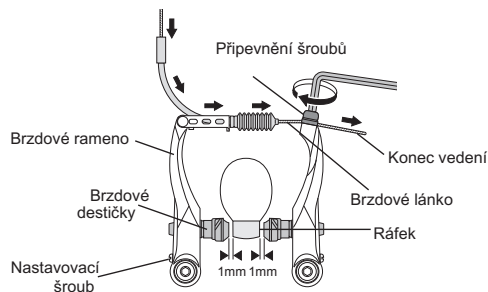
16.5. V-brzda

Při použití ráfkových brzd (brzda V), k brzdění dochází třením mezi brzdovými destičkami a ráfky. Pro dosažení co nejlepší účinnosti ráfkové brzdy je uživatel povinen pravidelně kontrolovat ráfky a brzdové destičky a věnovat zvláštní pozornost jejich čistotě. Je důležité, aby se na jejich povrchu nekupila mastnota nebo vosk. Podmínkou řádného fungování brzd je to, že ramena pracují rovnoměrně a třecí část destiček doléhá na ráfek celým povrchem. Vzdálenost mezi destičkami a ráfkem by měla být 2-3 mm, při brzdění se celý povrch destičky musí dotýkat ráfku. Při seřízení destiček je třeba dbát na to, aby se horní okraj destičky nedotýkal pneumatiky. Čas od času by brzdové destičky měly být znovu seřizeny, jelikož časem dochází k vytažení brzdových lanek a opotřebení třecí plochy destiček. Roztržené nebo poškozené brzdové destičky postrádající viditelné drážkování na povrchu musí být nahrazeny novými.

Seřízení destiček se provádí nastavením matice na brzdových páčkách. Otočením matice doleva se snižuje vzdálenost brzdových destiček a ráfku. Pokud tímto způsobem nedosáhnete potřebného výsledku, uvolněte upevňovací šroub na brzdovém rameni, zatáhněte za lanko a utáhněte šroub. Nastavení brzdových ramen se provádí tak, že se šrouby na brzdovém rameni utahují nebo uvolňují tak, aby byly přesně symetrické vůči kolu.



Pamatujte, že činnost ráfkové brzdy má velký vliv na stav ráfků. Nejezděte s opotřeбенým nebo nevycentrovaným ráfkem. I mírně zkřivené kolo musí být vycentrováno. V případě výrazné ztráty vycentrování nebo velkého opotřebení vyměňte ráfek za nový. Tyto činnosti by měly být provedeny autorizovaným servisem.



16.6. Technika brzdění

Nejprve použijeme zadní brzdu a pak jemně a pozvolna stlačujeme přední brzdu. Náhlým a prudkým použitím přední brzdy může dojít k zablokování kola a nebezpečnému pádu. Kromě zastavení, brzdy se rovněž používají pro ovládání rychlosti jízdního kola. Je dobré si procvičit plynulé zpomalení a zastavení bez zablokování kol (zastavení jejich otáčení). Tato technika se nazývá postupná brzdná modulace. Namísto rychlého stlačení páčky postupně zvyšujete tlak, a jakmile ucítíte, že se kolo začíná blokovat, zpomalte tlačení tak, aby se kolo nepřestalo otáčet. Zablokováním kola dochází ke smyku, který může způsobit pád.

! POZOR

Jízda se špatně seřízenými brzdami nebo opotřeбенými brzdovými destičkami je nebezpečná a může způsobit vážnou nehodu.

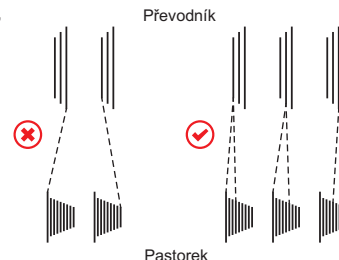
17. POHON

17.1. Převodník

Převodník je prvkem, který přenáší sílu svalů na kola jízdního kola. Jeho mechanismus se skládá ze tří základních částí: ramena, ozubených kol a nosné osy. Tyto prvky jsou úzce propojeny a všechny musí být vytvořeny pomocí stejného systému. Správně namontovaný převodník jízdního kola by se měl otáčet plynule, bez zadrhnutí nebo výrazné vůle. Jízda s výraznou vůlí ve spojení nosné osy s převodníkem může způsobit poškození mechanismu. Nedostatečné utažení systému může způsobit opotřebení opěrné manžety, tj. prakticky zničit rám. Jízdní kola vyšší třídy jsou vybavena systémem Shimano Hollowtech II, který je založen na propojení nosné osy s pravým ramenem převodníku a výstupními ložisky na vnější straně, takže riziko vůle je výrazně nižší. Doporučuje se, aby činnosti spojené s odstraněním vůle nebo demontáží převodníku byly prováděny autorizovaným servisem.

17.2. Řazení

Existuje několik typů řídících páček: pákové, otočné, spouštěcí a kombinované s brzdovými pákami. Tyto mechanismy se nacházejí na řídítkách, přičemž páčka ovládající zadní přehazovačku je na pravé straně a páčka ovládající přední přehazovačku je na levé straně. Změna převodového stupně pak zvyšuje nebo snižuje rychlost posouváním řetěze dál nebo blíže vzhledem k ose symetrie. Řazení lze použít pro usnadnění jízdy do kopce nebo v náročném terénu.





Přepínání rychlostí u jízdních kol se zadním vnitřním nábojem se provádí posunutím pravé páčky do požadované polohy, čímž se dosáhne požadované rychlosti.

Pro zachování správného fungování jízdního kola nepřepínejte rychlost silou a nedovolte, aby došlo ke křížení řetězu, t.j. řetězu na velkém pastorku a na velkém převodníku nebo řetězu na malém pastorku a malém převodníku.

POZOR

Řazení může být prováděno pouze při šlapání dopředu s výjimkou jízdních kol s vnitřním nábojem (mnohorychlostní náboj), u kterých za účelem změny rychlosti je třeba krátce přestat šlapat. Nikdy nepřetěžujte silou!

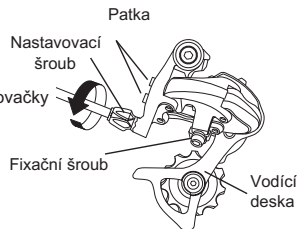
17.3. Seřízení přehazovačky

Nesprávně seřízená přehazovačka může způsobit velké komplikace během jízdy, a to nejen v podobě rušivého zvuku. V extrémních případech může dojít k poškození rámu, zadního kola, řetězu a také k nebezpečnému pádu a zranění uživatele.

17.4. Zadní přehazovačka

Nastavení dolní polohy

- Nastavte řetěz na nejmenší pastorek.
- Povolte napětí kabelu pomocí nastavovací šroubu a odstraňte kabel.
- Pomocí šroubu typu H nastavte válec přehazovačky do polohy vodorovné s pastorkem.
- Vložte řadicí kabel, utáhněte šrouby.



Nastavení horní polohy

- Nastavte řetěz na největší pastorek.
- Pomocí šroubu typu L nastavte válec přehazovačky do polohy pod největším pastorkem.

Zkontrolujte funkci převodníku na všech převodových stupních. Otáčením nastavovacího šroubu (přes který prochází vedení přehazovačky) seřídíte mechanismus tak, aby se řetěz pohyboval po ozubených kolech hladce a tiše.

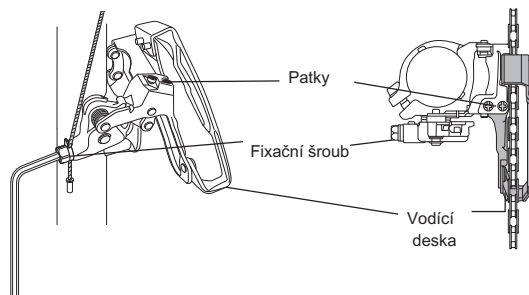
17.5. Přední přehazovačka

Začněte navlečením řetězu na velký pastorek vzadu a malý vpředu. Na přehazovačce najdete dva šrouby. Utáhněte šroub "L" (pokud šrouby nejsou označeny, rozpoznáte ho dle principu otáčení), dokud není vnitřní část vodítka umístěna ve vzdálenosti 1 mm od řetězu.

Dále navlečte řetěz na nejmenší pastorek vzadu a největší vpředu. Pomocí šroubu typu "H" nastavte vodítko tak, aby jeho vnější část se nacházela 1 mm od řetězu. Potom opět nastavte pastorek vzadu a pomocí regulátoru nastavte mechanismus tak, aby přehazovačka hladce vytahovala řetěz na středovém kroužku. Zkontrolujte přehazovačku na všech převodových stupních. Pamatujte, že vodítko řazení by mělo být umístěno paralelně s ozubenými koly a vzdálenost mezi vnější vodící deskou a zuby ve svislém směru by měla být mezi 2 a 4 mm.

17.6. Nábojová převodovka

Nábojová převodovka je vnitřní mechanismus, který funguje jako řídící prvek jízdního kola. Používá se hlavně u městských jízdních kol a trekkingových kol. Vnitřní převodovky jsou velmi pohodlné na používání, odolné vůči poškození a nečistotám. Posun se provádí páčkou na pravé straně řídítek.



Při seřízení trojrychlostní převodovky je nutné nastavit řazení do polohy 2 a pomocí nastavovacího zařízení umístěného poblíž páky táhnout lanko tak, aby se kladka měniče nacházela mezi dvěma čarami umístěnými na pravé straně zadního náboje (při pohledu shora). Nastavení 7-ti a 8-ti stupňových převodovek se provádí nastavením páčky do polohy 4 a následným vytažením lanka nastavovacím zařízením umístěném poblíž páčky tak, aby se obě kladky měniče na pravé straně zadního náboje (při pohledu shora) byly v jedné řadě.

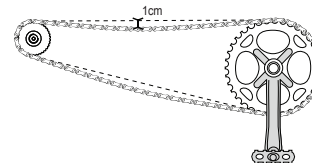
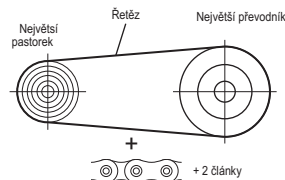
POZOR

Vzhledem ke složitosti mechanismu a komplikované konstrukci nábojové převodovky, údržby, opravy a seřízení nábojů je třeba provádět pouze přes autorizovaná servisní střediska.



18. ŘETĚZ

Pravidelné čištění a promazání řetězu přispívá k delší životnosti pohonného systému. Před promazáním řetězu je potřeba ho očistit od písku či bláta, vysušit a poté ošetřit konzervačními prostředky. Doporučujeme používat lehký olej s teflonem. Nezanedbatelným faktorem ovlivňujícím životnost pohonného systému je způsob jeho provozu. Nedoporučujeme používat extrémní převodové stupně (řetěz na velkém předním převodníku a velkém zadním pastorku nebo malém předním převodníku a malém zadním pastorku) a provádět řazení s velkým zatížením. Při řazení by tlak na pedále měl být omezen na minimum. Tento postup umožňuje se vyhnout náhlým přeskokům a cukání řetězu, které se promítají do životnosti všech součástí převodníku. Pokud pohon je velmi hlučný, řetěz přeskakuje mezi pastorky a příčinou není nesprávné seřízení přehazovačky, pak zkontrolujte, zda řetěz není roztažen.



19. PEDÁLY

Pro montáž pedálů jízdního kola (platformních nebo SPD) použijte plochý klíč 15 mm anebo inbusový klíč 6 nebo 8 mm, v závislosti na pedálech.

Pedály jsou obvykle označeny písmeny R-pravé a L-levé na ose/krytu pedálu. Před montáží promažte nit v klikách a pedálech, nejlépe pomocí mazacího prostředku proti ucpání. Právý pedál (R) se přišroubuje k pravé klice otáčením doleva (proti směru hodinových ručiček), levý pedál (L) pak k levé klice otáčením doprava (po směru hodinových ručiček). Pokud používáme inbusový klíč, jsou směry šroubování obráceny.

Opatrně začněte utahovat ručně, pak dotáhnete klíčem 15 mm nebo inbusovým klíčem. Pedály musí být pevně utaženy tak, aby se pedálová náprava opírala o kliku.



! POZOR

Pokud během jízdy na kole pocítíte vůli v spojení mezi pedály a klikou, okamžitě zastavte jízdu. V jízdě pokračujte nejdříve po správném utažení pedálů.

! POZOR

Pedály musí být dotaženy speciálním klíčem s použitím výrazné síly. Nedostatečné utažení bude mít za následek jejich vytažení z kliky a poškození závitů.

20. ODRPUŽENÍ

Standardně má každé jízdni kolo minimální odpružení, které poskytují pneumatiky. Nižší tlak v pneumatikách zvyšuje komfort jízdy. Minimální a maximální tlak jsou uvedeny na straně pláště kola.

20.1. Odpružené vidlice

Odpružení je navrženo tak, aby zlepšilo komfort jízdy a bezpečnost jezdce.

Blokace odpružené vidlice (Lockout) - tato funkce blokuje fungování tlumičů a je užitečná při jízdě v rovném terénu bez jakýchkoliv hrbolů - například na asfaltu. Zabraňuje ztrátě výkonu šlapání, který tlumiče jinak oslabují. Vidlice se neblokuje na 100%, zdvih v rozmezí několika milimetrů zůstává zachován, což je nebytné pro systém odblokování vidlice. Knoflík blokace odpružení vidlice se nachází v horní části pravé strany vidlice. Otáčením knoflíku ve směru hodinových ručiček dochází k blokaci odpružení, otáčením v opačném směru je odpružení vidlice odblokováno.



Rebound – jedná se o nastavení odpružení při odskoku vidlice (pohyb od stavu vychýlení k návratu na maximální zdvih). Pokročilejší tlumiče mají nastavitelný systém tlumení. Nastavovací knoflík je umístěn ve spodní části pravé vidlice. Pokud se na cestě vyskytují drobné výmoly, doporučuje se zvýšit rychlost odskoku vidlice. V lehčím terénu nebo při pomalé jízdě s větší nerovností terénu se doporučuje snížit odskok vidlice. Otáčením knoflíku ve směru hodinových ručiček snížíme rychlost odskoku (+ na vidlici), otáčením v opačném směru rychlost odskoku zvýšíme (-na vidlici).



Regulace odskoku

Dálkové ovládání zámku blokace (Remote Lockout) - umožňuje zablokovat a odblokovat odpružení vidlice pomocí ovládače umístěného na řídítkách.



POZOR

Blokaci vidlice neprovádějte při jízdě v nerovném terénu, na sjezdu nebo při skoku. Mohlo by dojít k poškození vidlice v důsledku silného zatížení. Jízda s aktivní blokací v náročném, nerovném terénu může způsobit poškození vidlice.

20.2. Pružící tlumiče nárazů

Nastavení tvrdosti se nachází na horní části pravé strany vidlice. U modelů vybavených systémem blokace vidlice (lockout) se nastavení tvrdosti nachází v horní části na levé straně vidlice. Otáčením regulátoru ve směru hodinových ručiček se zvyšuje tvrdost vidlice, otáčením v opačném směru se tvrdost snižuje.

20.3. Vzduchový tlumič

Vzduch funguje jako absorpční médium. Tvrdost tlumiče je regulována tlakem vzduchu ve vzduchové komoře tlumiče. Ventil pumpy je umístěn v horní části na levé straně vidlice.

POZOR

Seřízení vzduchových tlumičů vyžaduje zkušenost a odborné znalosti i vhodné nástroje, proto tyto úkony mají být prováděny v autorizovaném servisu.

20.4. Předpětí

Jedná se o pružné médium, důležité je počáteční vychýlení (tvrdost) tlumiče pod vahou jezdce. Každý tlumič by měl být přizpůsoben hmotnosti jezdce, hodnota by měla být dostatečně velká,

aby nedošlo k jeho zatlačení při vysokém zatížení. Neměla by být příliš malá, jinak nebude možné využít celé rozpětí zdvihu.

20.5. Počáteční vychýlení /SAG

Jedná se o vzdálenost, o které se vidlice nebo tlumič zkracuje v důsledku hmotnosti cyklisty, který sedí na kole v stavu klidu. Chcete-li určit vhodný tlak vidlice, musíte správně určit hodnotu počátečního vychýlení/SAG.

Velké počáteční vychýlení (SAG) zvyšuje přilnavost a pohodlí, ale může být také příčinou přílišného zatěžování systému odpružení na výrazně nerovném povrchu. Může také vést k nadměrnému poklesu vidlice při brzdění a kymácení se zadního odpružení během šlapání. Na druhou stranu, pokud je hodnota SAG příliš malá, ztrácíme výhody odpružení.

Výpočet SAG je velmi jednoduchý: předpokládáme $SAG\ 25\% = 0,25 \times \text{skutečný zdvih [mm]}$. Pro měření zdvihu v praxi použijeme O-kroužek poskytnutý výrobcem, nebo pokud tlumiče nedisponují O-kroužkem, pak nastavíme "zip", posuneme ho směrem dolů k protiprachovému těsnění (po měření by měl být odstraněn, aby nedošlo k poškrábání vidlice) a nasedneme na jízdní kolo v přirozené jízdní poloze. O-kroužkem/zipem pohybujeme na předem stanovený počet milimetrů a měříme vzdálenost. Příklad - vidlice: skutečný zdvih 120 mm, $SAG\ 25\% = 30\text{ mm}$ - takže při jízdě na kole by měl zbýt zdvih 90 mm. Tlumič: skutečný zdvih 57 mm, $SAG\ 25\%$, posun O-kroužku 14 mm na tlumiči.

Při výměně pneumatik je třeba věnovat zvláštní pozornost jejich velikosti. Vzdálenost mezi okrajem horní části pneumatiky a spodní částí korunky vidlice při maximálním vychýlení nesmí být menší než 10 mm.





! POZOR

Použití příliš velkých pneumatik, neodpovídajících velikostí vidlice je nebezpečné a může se stát příčinou nehody v důsledku zablokování předního kola.

20.6. Údržba a promazávání vidlice

K zajištění vysokého výkonu, bezpečnosti a dlouhé životnosti odpružení je nutné pravidelně kontrolovat kroutivý moment spojovacích prvků a provádět pravidelnou údržbu a mazání vidlic. V případě jízdy v náročném terénu by tyto kontroly, údržba a mazání měly být prováděny častěji.

Nikdy nemyjte vidlici vysokotlakovým proudem vody, jelikož se voda může dostat dovnitř vidlice přes protiprachové těsnění. Kdykoli zjistíte, že fungování vidlice není optimální, okamžitě kontaktujte servis kvůli kontrole vidlice.

Postup pro zajištění správné funkce tlumičů:

- Po každé jízdě očistěte vidlici a těsnění proti prachu od bláta, prachu a vlhkosti. Zkontrolujte vidlici, zda nedošlo k trhlínám nebo mechanickému poškození.
- Po každých 25 hodinách provozu (nebo po jízdě v obtížných, extrémních podmínkách) zkontrolujte tlak vzduchu, těsnění, namažte pracovní povrch teflonovým olejem (Brunox, Fork Deo), zkontrolujte, zda jsou všechny šrouby vidlice správně utaženy.
- Po každých 50 hodinách provozu je nutné provést první servis (1. SERVIS) vidlice prostřednictvím autorizované servisní sítě výrobce.
- Po každých 100 hodinách provozu je nutné provést druhý servis (2. SERVIS) vidlice prostřednictvím autorizované servisní sítě výrobce.

1. SERVIS:

Kontrola vidlice, čištění, mazání objímek, mazání lanek a krytu dálkové blokace, kontrola kroutivých momentů (utažení), regulace tlaku vzduchu, kontrola vidlice kvůli možnému poškrábání, vzniku důlků, prasklin, ohnutí, známek opotřebení.

2. SERVIS:

1. SERVIS + demontáž a vyčištění celé vidlice, promazání protiprachového těsnění, promazání horního krytu dálkové blokace, seřízení zdvihu, utěsnění krytů horních ventilů jejich omaštěním, kontrola případného úniku vzduchu, kontrola kroutivých momentů (utažení), přizpůsobení individuálním požadavkům uživatele.

20.7. Zadní tlumič

Trvdost tlumiče je regulována tlakem vzduchu ve vzduchové komoře tlumiče.

Lock out - ovládá se páčkou umístěnou ve spodní části tlumiče. Páčka, otočená do polohy "zajištěno" blokuje odpružení, zatímco otáčením v opačném směru dochází k odblokování tlumení nárazů.

Tlumení odskoku (Rebound) - regulační odrazová svorka nastavuje rychlost, se kterou se tlumič vrací do původního stavu. Nastavení odskoku se nachází v horní části tlumiče. Otočením ve směru hodinových ručiček snižujeme rychlost návratu do původního stavu, otočením proti směru hodinových ručiček rychlost zvyšujeme.

Kontrola tlumiče nárazů:

- Před každou jízdou zkontrolujte, že je tlumič řádně připevněn k rámu.
- Po každé jízdě vyčistěte kluznou plochu pístu a těsnění od nečistot (prach, vlhkost, bahno).
- Po každých 25 hodinách (nebo po jízdě v obtížných, extrémních podmínkách) zkontrolujte píst, těsnění, pohyblivé prvky mazané teflonovým olejem.
- Zkontrolujte, zda na povrchu nejsou žádné praskliny nebo mechanické poškození.
- Po každých 50 hodinách je nutné provést údržbu tlumičů v autorizované servisní síti výrobce.

! POZOR

Nepřekračujte hodnotu maximálního tlaku uvedenou na tlumiči!
Nikdy nepoužívejte k čištění tlumiče vysokotlakové zařízení!

21. NOSIČE

Před jízdou na kole zkontrolujte maximální nosnost nosiče (hodnota je uvedená na nosiči a řádné utažení spojovacích prvků.

Nosič není vhodný pro připojení sedadla a přívěsu na kolo.

Pokud na nosiči je umístěn náklad, mění se tím vlastnosti jízdy, zejména pokud se jedná o řízení a brzdění, měli byste proto být zvláště opatrní.

Při přepravě zavazadel byste měli věnovat pozornost rovnoměrnému rozložení zavazadel na nosiči. Ujistěte se, že nemáte žádné uvolněné popruhy, které by se mohly dostat do paprsků při jízdě, a že zavazadla nezakrývají osvětlovací prvky kola.

Za žádných okolností nezasahujte do konstrukce nosiče.

Při jízdě se zavazadlem je důležité si uvědomit, že není překročena maximální přípustná zátěž celého kola.

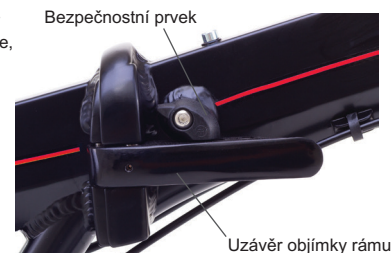
22. SKLÁDACÍ JÍZDNÍ KOLO



22.1. Klouby

Klouby jsou nejdůležitějším prvkem skládacího kola. Před každou jízdou se ujistěte, že je kolo v dobrém technickém stavu.

Správně seřízené klouby eliminují zbytečné posuny a vůli v uzávěru a zajišťují bezpečné složení rámu.



! POZOR

Nesprávné seřízení kloubů může mít za následek poškození kola nebo úraz uživatele. Nejezděte na kole, pokud jsou klouby uvolněné. Pokud nemáte jistotu, že klouby jsou správně seřízené, kontaktujte autorizovaný servis.

Pro složení rámu:

- Odjistěte uzávěry kloubů rámu
- Otevřete uzávěry
- Rozložte rám



22.2. Řídící trubka

Před každou jízdou zkontrolujte technický stav kloubů řídící trubky.

Správně seřízené klouby eliminují zbytečné posuny a vůli v uzávěru a zajišťují bezpečné složení trubky.

Bezpečnostní prvek

Uzávěr
řídící trubky



POZOR

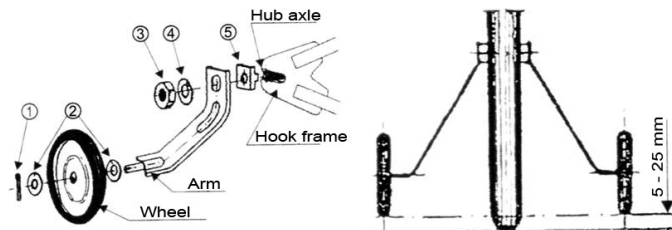
Nesprávné seřízení kloubů trubky může mít za následek poškození kola nebo úraz uživatele. Nejezděte na kole, pokud jsou klouby uvolněné. Pokud nemáte jistotu, že klouby jsou správně seřízené, kontaktujte autorizovaný servis.

Pro složení řídící trubky:

- Odjistěte uzávěry kloubů trubky
- Otevřete uzávěry
- Rozložte trubku

23. MONTÁŽ POSTRANNÍCH KOLEČEK

Dětská kola s postranními kolečky používejte na rovině, pod dohledem dospělých. Věnujte zvláštní pozornost vzdálenosti mezi kolečky, jelikož hrozí nebezpečí zaražení o překážku, pokud dítě pojede v těsné blízkosti překážky.



Montáž postranních koleček neovlivňuje seřízení zadního kola, jelikož se poji k ose pomocí matic. Po montáži koleček namontujte blatníky a utáhněte matici. Seřídte postranní kolečka tak, aby prostor mezi koly a zemí nepřesahoval 25mm, když se kolo nachází v poloze pro jízdu.

POZOR

Při jízdě na kole s postranními kolečky dávejte pozor na překážky nebo nerovný terén, který může způsobit změnu směru pohybu a následně převrácení kola, což může mít za následek zranění nebo odření částí těla dítěte. RODIČ/OPATROVATEL by měl věnovat zvláštní pozornost dítěti, pokud se dítě nachází v blízkosti překážek, obručků atd.

24. SVĚTLA

Světla jsou důležitým prvkem bezpečnosti cyklisty. Během používání kola v noci, za špatného počasí (mlha, déšť) nebo v tunelu, cyklisti mají povinnost používat správná, řádně fungující světla.

Podle dopravních předpisů musí být jízdní kolo na veřejných komunikacích vybaveno následujícími světelnými prvky:

- alespoň jedním čelním bílým nebo žlutým světlometem se stálým nebo přerušovaným světlem, napájeným baterií nebo dynamem
- alespoň jedním zadním červeným reflexním světlem,
- alespoň jedním zadním světlem se stálým nebo přerušovaným světlem.

Používají se dva typy dynam:

- postranní dynamo, světlo se zapíná stiskem dynama a vypíná se vytažením dynama do vychozí pozice
- nábojový alternátor, světlo se zapíná a vypíná přepínačem na čelní lampě



V případě lamp s výměnnou žárovkou (zeptejte se prodávajícího, jaký druh žárovek se používá pro dané jízdní kolo), v předním osvětlení se nachází žárovka 6V 2,4W, vzadu pak 6V 0,6W. Pokud odpojujete vedení světla, mějte při montáži na paměti, že kabel s bílým pruhem je záporný (zem) a kabel bez pruhu je kladný, jak je vyznačeno na světle.



25. SERVIS A ÚDRŽBA

POZOR

Vzhledem k technologickému pokroku a vývoji konstrukce jednotlivých dílů jízdního kola není možné poskytnout v této příručce veškeré informace týkající se opravy a údržby jízdních kol. Pro minimalizaci nebezpečí úrazu a možného zranění uživatele, je důležité, aby opravy nebo údržba, které nejsou v této příručce podrobně popsány, byly prováděny autorizovaným servisem. Při jednání s prodávajícím se dohodněte na požadavcích na údržbu jízdního kola na základě rozhodujících faktorů, jako je styl jízdy, intenzita, lokalita a podobně.

Mnoho činností souvisejících s opravou nebo údržbou jízdních kol vyžaduje odborné znalosti a nástroje. V případě pochybností o jakémkoli úkonu doporučujeme kontaktovat prodejce nebo autorizovanou servisní službu. Pamatujte, že nesprávně provedené úkony opravy a údržby mohou mít za následek poškození kola a/nebo nehodu, které mohou způsobit zranění nebo dokonce i smrt uživatele.



POZOR

Výrobce vyžaduje použití výhradně originálních náhradních dílů.

Jízdní kolo musí být udržováno v dobrém technickém stavu, nezapomeňte na systematické čištění. Po jízdě v dešti nebo na blátě je třeba pokaždé kolo vyčistit. Nečistěte kolo nasucho, abyste zabránili poškrábání lakovaného povrchu. Odstraňte špínu mokrou houbou či utěrkou, často oplachovanou ve vodě. Nečistěte vysokotlakovým proudem. Umytí kolo utřete suchým hadříkem. Pouzdro sedla umývejte vodou a mýdlem. Po opláchnutí otřete do sucha (během čištění nepoužívejte benzinová rozpouštědla).

Pro mazání použijte vhodné oleje nebo masti, které lze zakoupit v specializovaných prodejnách. Řetěz by se měl vyčistit a promazat nejméně po každých 100 km, nejlépe lehkým olejem s přídavkem teflonu. Pamatujte, že nadměrné mazání bude mít opačný efekt. Stav řetězu ovlivňuje práci všech s ním spojených součástí. Pro mazání vidlic používejte oleje a masti s přídavkem teflonu, nepoužívejte výrobky obsahující lithium, které mohou způsobit poškození vnitřních částí vidlice. Pro údržbu chromovaných a lakovaných povrchů používejte pouze vhodné prostředky. Při promazání řetězu, brzdových lanek a převodovek se doporučuje používat olej, pro ložiska nábojů, opěrku a řídítka - maziva. Častost těchto úkonů závisí na intenzitě používání jízdního kola. Pokud je jízdní kolo provozováno v zimním období, je potřeba aplikovat mazivo každé 2 měsíce, jinak jednou za rok po skončení sezóny.

V počátečním období užívání jízdního kola doporučuje výrobce po 30 dnech nebo po 15-20 hodinách jízdy provést servisní prohlídku kola v autorizovaném servisu.

POZOR

Všechny mechanické díly jízdního kola jsou vystaveny vysoké zátěži a dochází k jejich opotřebení. Různé materiály a součásti jízdního kola mohou různým způsobem reagovat na opotřebení a únavu materiálu. Pokud dojde k přesažení konstrukční odolnosti, může dojít k poškození součástí, což může způsobit zranění. Jakékoli praskliny, škrábance nebo neobvyklé zbarvení v oblastech vysokého zatížení jsou známkou toho, že je překročena životnost součástky a doporučuje se ji nahradit novou.

26. KROUTIVÉ MOMENTY SPOJOVACÍCH MATERIÁLŮ

Díl	Spojovací materiál	Moment
Přední přehazovačka	Patka	5 - 7
	Nastavovací šroub	5 - 7
Zadní přehazovačka	Patka	8 - 10
	Nastavovací šroub	5 - 7
Kola	Matice kol	20 - 35
	Matice postranních koleček	30-40
Brzda	Nastavovací šroub pro montáž brzdy k rámu/vidlici V-Brake brzda	5 - 7
	Nastavovací šroub pro montáž brzdy k rámu/vidlici Ráfková brzda	7 - 10
	Nastavovací šroub	5 - 7
	Brzdová páčka	6 - 8
	Brzdové destičky	5 - 7
Pedály	Osy pedálů	30 - 45
Sedlo a sedlovka	M5 šroub	5 - 7
	M6 šroub	6 - 8
	Sedlovka s jedním šroubem v rámu	8 - 12
	Sedlo se sedlovkou	20 - 25
Převodník	Nastavovací šroub mechanismu převodníku	30 - 45
	Nastavovací šroub systému Octalink	35 - 50
Klasický představec řídítek	Fixovací šroub	18 - 23
	Svorka	15 - 20
A-HEAD představec řídítek	Šestihranný šroub	8 - 12
	Šroub trubky řídítek	15 - 20

Pro některé díly jsou kroutivé momenty rozloženy na součástkách.



POZNÁMKY

CZ



romet.pl

Arkus & Romet Group Sp. z o.o., Podgrodzie 32C, 39-200 Dębica, Poland, tel. +48 14 684 81 01, fax: +48 14 680 86 41