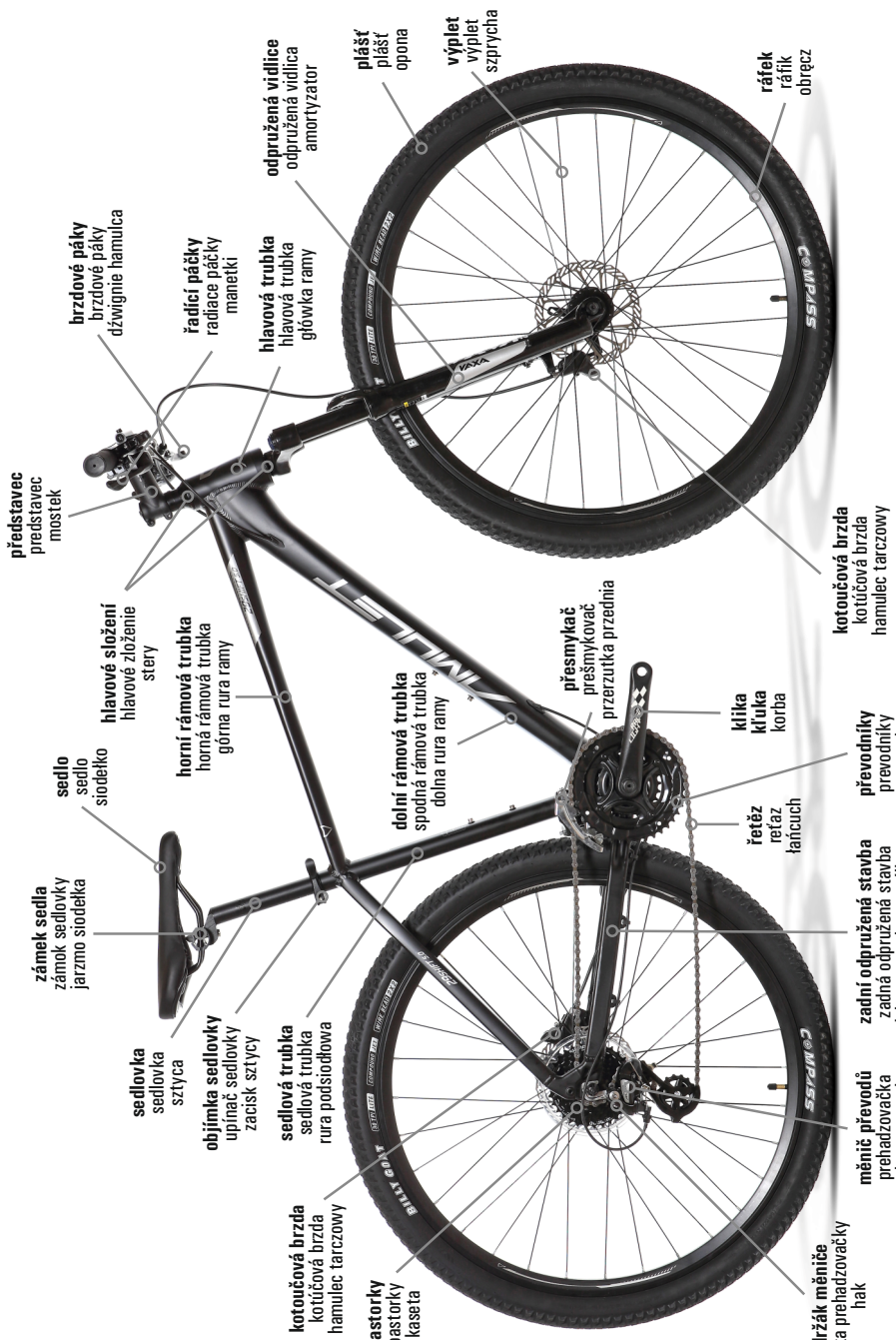
CZ / Návod k obsluze
SK / Návod na používanie
PL / Instrukcja obsługi


brzdové páky
brzdové páky
dźwignie hamulca
řadicí páčky
radlace páčky
manetki
hlavová trubka
hlavová trubka
główka ramy
odpružená vidlice
odpružená vidlice
amortyzator
plášť
plášť
opona
výplet
výplet
szprycha
ráfek
ráfik
obręcz
představec
predstavec
mostek
hlavové složení
hlavové zloženie
stery
horní rámová trubka
horná rámová trubka
górna rura ramy
dolní rámová trubka
spodná rámová trubka
dolna rura ramy
přesmykač
prešmykovač
przerzutka przednia
klika
kľuka
korba
kotoučová brzda
kotúčová brzda
hamulec tarczowy
sedlo
sedlo
siodełko
převodníky
prevodníky
tarcze zębate
řetěz
reťaz
łańcuch
zámek sedla
zámok sedlovky
jarzmo siodełka
zadní odpružená stavba
zadná odpružená stavba
dolna rura tylnego trójkąta
sedlovka
sedlovka
sztyca
objímka sedlovky
upínač sedlovky
zacisk sztycy
sedlová trubka
sedlová trubka
rura podsiodłowa
měnič převodů
prehadzovačka
tylna przerzutka
kotoučová brzda
kotúčová brzda
hamulec tarczowy
pastorky
pastorky
kaseta
držák měniče
patka prehadzovačky
hak

NÁVOD K POUŽÍVÁNÍ JÍZDNÍHO KOLA

Tento návod obsahuje důležitá upozornění a pokyny pro vaši bezpečnou jízdu, poskytne vám potřebné informace o seřizování a údržbě jízdního kola.

Pozorně se seznamte s tímto návodem dříve než poprvé vyjedete a uschovejte jej pro další potřebu.

Pokud bude toto kolo používáno k provozu na pozemních komunikacích, musí být dovybaveno podle obecně závazných právních předpisů (viz kapitola 3.2.).

Součástí tohoto návodu je záruční list, do kterého jsou zaznamenávány garanční prohlídky a záruční opravy.

Obsah

Popis kola . . . . . strana 2
1. Důležité informace, které je třeba vědět než poprvé vyjedete . . . . . strana 4
1.1. Rozdělení kol podle kategorií . . . . . strana 4
1.2. Příprava kola pro jízdu . . . . . strana 5
1.3. Kontrola kola před jízdou a po jízdě . . . . . strana 7
1.4. Rady a doporučení pro vaši bezpečnou jízdu . . . . . strana 8

2. Údržba jízdního kola . . . . . strana 10
2.1. Nářadí potřebné pro základní údržbu jízdního kola . . . . . strana 10
2.2. Rychloupínací mechanismus, montáž a demontáž kol . . . . . strana 10
2.3. Brzdy . . . . . strana 12
2.4. Řazení . . . . . strana 15
2.5. Hlavové složení, řídítka, představec, sedlo a sedlovka . . . . . strana 18
2.6. Kola, pláště, pedály, náboje a středové složení . . . . . strana 19
2.7. Odpružená vidlice a zadní odpružení . . . . . strana 22
2.8. Čištění, mazání a skladování . . . . . strana 24
2.9. Harmonogram údržby . . . . . strana 24
2.10. Doporučené utahovací momenty u karbonových rámů . . . . . strana 26

3. Poskytnutí záruky . . . . . strana 27
3.1. Záruka na jednotlivé díly . . . . . strana 27
3.2. Záruční list . . . . . strana 28
3.3. Servisní doklady . . . . . strana 87
3.4. Záruční list (formulář) . . . . . strana 91

1. Důležité informace, které je třeba vědět než poprvé vyjedete

1.1. Rozdělení kol podle kategorií

Silniční

Nejrychlejší, nejlehčí a nejaerodynamičtější typ kola. Je určeno pro rychlou jízdu na zpevněných komunikacích. Rám je koncipován tak, aby byl co nejpevnější a zároveň co nejlehčí; geometrie je volena tak, aby kolo rychle a přesně reagovalo na podněty jezdce. Komponenty, především kola, jsou lehčí než u ostatních kategorií (nemusí absorbovat tolik nárazů); „vysokotlaké" pláště redukují valivý odpor na minimum. Nízko položená, zahnutá řídítka poskytují jezdci dobrou oporu pro stoupání, sprinty a také lepší posez z hlediska aerodynamiky. Maximální výška sedla těchto kol je větší než 635 mm*. Nejvyšší přípustné celkové zatížení kola je 134 kg s tím, že se jedná o součet hmotnosti kola, jezdce a přepravovaného nákladu, kdy hmotnost tohoto nákladu nesmí být vyšší než 18 kg.

Není vhodné pro jízdu na nezpevněných komunikacích (rám a komponenty nejsou zkonstruovány pro zatížení při jízdě v terénu).

Horské (26" a 29") / juniorské horské (24" a 20")

Je určeno pro jízdu mimo zpevněné komunikace (polní a lesní cesty, náročný terén apod.). Je navrženo tak, aby poskytlo jezdci lepší kontrolu a ovladatelnost a aby bylo odolnější při jízdě v náročném terénu. Má menší, robustnější rám a výše položený střed, který umožňuje lepší průchodnost terénem. Pláště jsou široké, aby lépe tlumily nárazy a měly větší přilnavost na rozbitém a kluzkém pokladu. Široký rozsah převodů umožňuje jízdu téměř v jakémkoliv terénu. Většina horských kol bývá vybavena odpruženými systémy (přední odpružená vidlice nebo přední a zadní odpružení), které lépe pohlcují nárazy a vibrace způsobené terénem. Maximální výška sedla těchto kol je větší než 635 mm*. Nejvyšší přípustné celkové zatížení 26" kola je 134 kg, 24" kola je 123 kg a 20" kola je 90 kg s tím, že se jedná o součet hmotnosti kola, jezdce a přepravovaného nákladu, kdy hmotnost tohoto nákladu nesmí být vyšší než 18 kg.

Není příliš vhodné pro delší jízdu na zpevněných komunikacích (vyšší hmotnost, pláště s velkým valivým odporem, vzpřímenější, aerodynamicky méně vhodný posez).

Krosové (trekkingové)

Univerzální typ kola vhodný pro jízdu na silnici i v lehčím terénu (kvalitní, nerozbité lesní a polní cesty). Koncepčně vychází ze silničního kola, má stejný průměr kol, ale liší se odolnějším rámem, více převody, vzpřímenějším posezem, širšími plášti. Mezi krosovými a trekkingovými koly jsou určité odlišnosti: krosové je spíše určeno pro sportovní jízdu, trekkingové nabízí pohodlnější, vzpřímenější posez (někdy bývá také vybaveno blatníky, nosičem a světly). Maximální výška sedla těchto kol je větší než 635 mm*. Nejvyšší přípustné celkové zatížení kola je 134 kg s tím, že se jedná o součet hmotnosti kola, jezdce a přepravovaného nákladu, kdy hmotnost tohoto nákladu nesmí být vyšší než 18 kg.

Na rozdíl od horského kola není určeno pro jízdu v náročném terénu (kameny, rozbitý podklad, kořeny apod.).

City bike

Kolo pro pohodlnou a příležitostnou jízdu na kvalitních komunikacích. Vyžaduje nízké nároky na údržbu. Většinou bývá vybaveno vícestupňovou převodovkou, ukrytou v zadním náboji. Je vhodné pro kratší výlety, nákupy apod. Maximální výška sedla těchto kol je větší než 635 mm*. Nejvyšší přípustné celkové zatížení kola je 134 kg s tím, že se jedná o součet hmotnosti kola, jezdce a přepravovaného nákladu, kdy hmotnost tohoto nákladu nesmí být vyšší než 18 kg.

Není určeno pro jízdu mimo zpevněné komunikace.

Dětské (16" a 12")

Typ kola pro nejmenší cyklisty vhodný pro jízdu prakticky po všech typech terénu. Akceptuje možnosti a předpokládané dovednosti malých cyklistů. Většinou bývá vybaveno zadní protišlapací brzdou, tzv. torpédem a demontovatelnými stabilizátory, tzv. balančními kolečky. Maximální výška sedla 12" kol je 500 mm, 16" kol je 630 mm*. Nejvyšší přípustné celkové zatížení jezdcem pro velikost 12" je 30 kg a pro velikost 16" je 40 kg.

*Maximální výškou sedla se myslí svislá vzdálenost horního povrchu sedla od země, měřená se sedlem ve vodorovné poloze a sedlovkou vytaženou na minimální hloubku zasunutí.

1.2. Příprava kola pro jízdu

Správná velikost

Nejprve se ujistěte, zda vám kolo velikostně vyhovuje. Příliš velké nebo příliš malé kolo je hůře ovladatelné a jízda na něm může být i nebezpečná.

Pokud vám zakoupené kolo správně velikostně neodpovídá, může dojít ke ztrátě kontroly řízení a k pádu.

Rám

Správnou velikost rámu si určete tímto způsobem: Stoupněte si (nejlépe v obuvi, kterou budete při jízdě používat) obkročmo nad horní rámovou trubku uprostřed její vzdálenosti mezi sedlem a představcem (viz obrázek 1). Pokud se váš rozkrok dotýká rámu, kolo je pro vás příliš veliké. Mezera mezi rámem a rozkrokem by měla být u silničních, městských a dětských kol 3 až 5 cm, u kol používaných v terénu (krosová a horská) minimálně 8 cm. Při používání v obtížném terénu může být tato hodnota 10 cm a vyšší.

obrázek 1 - velikost rámu

obrázek 2 - výška sedla

Sedlo a sedlovka

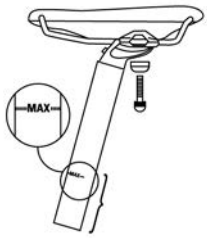
Správné nastavení sedla je důležité pro optimální přenos energie při šlapání a pro pohodlí na vašem kole. Váš prodejce vám již pravděpodobně sedlo a sedlovku nastavil. Pokud si někdy budete potřebovat změnit nastavení sami, řiďte se následujícími pokyny:

Výška sedla

Správnou výšku sedla určuje délka vašich nohou. Při správném nastavení jsou při šlapání nohy mírně pokrčené v kolenou.

Kontrola správné výšky sedla:

- sedněte si na sedlo,
- dejte patu na zadní okraj pedálu,
- otočte klikami tak, aby se pedál s vaší patou dostal do nejnižší polohy a klika byla rovnoběžně se sedlovou trubkou. V této poloze musí být vaše noha natažená (viz obrázek 2). Pokud tomu tak není, seřiďte výšku sedla: Povolte šroub nebo páčku objímky sedlovky a vysunutím nebo zasunutím upravte její výšku. Poté zkontrolujte, je-li sedlo ve vodorovné poloze. Znovu dotáhněte šroub nebo páčku objímky sedlovky (utahovací moment 12 až 17 Nm), aby se se sedlem nedalo otáčet. Zkontrolujte nastavení, jak je již uvedeno výše.



obrázek 3 - ryska maximálního vysunutí

Na sedlovce je ryskou vyznačena maximální přípustná výška pro její vysunutí (viz obrázek 3). Nikdy nenastavujte sedlovku nad tuto mezní hodnotu. Může dojít k jejímu zlomení, ohnutí, nebo poškození rámu. To může mít za následek ztrátu kontroly řízení a pád.

Nastavení sedla ve směru vpřed nebo vzad

Povolte šroub zámku sedla a posuňte sedlo směrem dopředu nebo dozadu. Po nastavení šroub dotáhněte (utahovací moment 17 až 19 Nm). Obecně platí, že sedlo má být nastaveno tak, aby svislice spuštěná z kolena sedícího jezdce protínala osu pedálu. Kliky musí být ve vodorovné poloze, měřená noha je vpředu.

Nastavení sklonu sedla

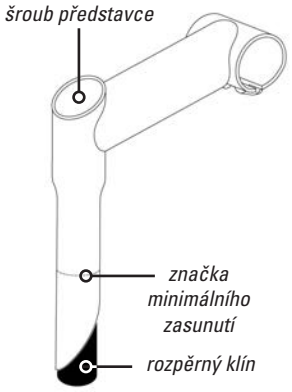
Většina cyklistů dává přednost horizontální poloze sedla, někteří preferují mírný sklon vpřed nebo vzad. Pro seřízení sklonu sedla opět povolte šroub zámku sedla a nastavte sklon jak požadujete. Po těchto seřizovacích úkonech šroub pevně dotáhněte.

Po každém seřizování sedla se přesvědčte, zda je upevňovací mechanismus řádně dotažen. Uvolněný zámek sedla, nebo jeho upevňovací šroub může sedlovku poškodit. Může dojít ke ztrátě kontroly řízení a k pádu. Správně dotažená sedlovka nedovoluje sedlu pohyb v žádném směru. Pravidelně kontrolujte její správné dotažení.

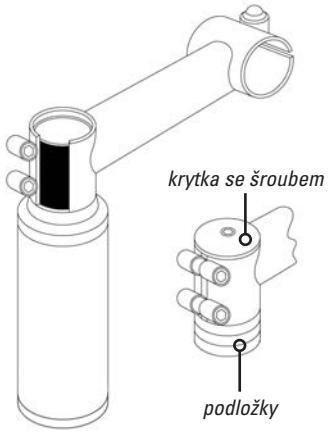
Nastavení výšky řídítek

Pokud je vaše kolo vybaveno představcem, který je uchycen přímo na sloupek bezzávitové vidlice, lze změnit výšku řídítek odebráním distančních podložek, které jsou mezi představcem a hlavovým složením. Podložky se potom dají nad představec nebo se zkrátí sloupek vidlice. V případě zkrácení sloupku vidlice musí zůstat rozdíl mezi horní hranou představce a sloupku vidlice maximálně 5 mm. Další možností je použít představec s jinou délkou nebo sklonem, nebo vyměnit řídítka za vyšší. Tyto případné úpravy konzultujte se svým prodejcem.

U ostatních kol si můžete upravit výšku řídítek sami změnou výšky představce. U těchto kol je použit typ představce, který je zasunutý do „závitového" sloupku vidlice. Je upevněn dlouhým šroubem procházejícím skrz představec. Na konci tohoto šroubu je rozpěrný klín nebo kužel, který slouží k dotažení představce ve sloupku vidlice. Povolte šroub představce třemi až čtyřmi plnými otáčkami proti směru hodinových ručiček. Pokud šroub vylézá ven z představce, ale s představcem nelze pohnout, použijte kousek dřeva nebo gumovou paličku a udeřte na šroub tak, aby se uvolnil rozpěrný klín. Seřiďte výšku představce podle vaší potřeby. Nastavte jej tak, aby byl v jedné ose s předním kolem a řádně dotáhněte (utahovací moment 24 Nm). Kontrolu správného dotažení provedete nejlépe tak, že přední kolo sevřete koleny a zkusíte pohybovat řídítky do stran. Po změně nastavení také zkontrolujte, zda lze řídítky volně otáčet v obou směrech, aniž by bovdeny o něco zachytávaly.



obrázek 4 - představec klasického typu



obrázek 5 - představec pro bezzávitovou vidlici

U některých kol může změna výšky představce ovlivnit seřízení přední brzdy. Zkontrolujte proto před jízdou správnou funkci brzd.

Na každém představci s rozpěrným klínem nebo kuželem je značka minimálního zasunutí, která nesmí být nikdy vidět nad vrchní částí hlavového složení. Pokud je představec vytažen nad tuto značku, může dojít k jeho ohnutí nebo zlomení, případně poškození sloupku vidlice, což může způsobit ztrátu kontroly řízení a pád.

Nastavení úhlu řídítek

Je možné nastavit také úhel řídítek nebo rohů. Nastavení proveďte takto:
Povolte šroub řídítek nebo rohů, otočte řídítky nebo rohy, jak potřebujete, řídítka vycentrujte na střed představce a pevně vše dotáhněte (utahovací moment 19 Nm).

Nedostatečné dotažení představce, řídítek nebo rohů může ovlivnit kontrolu řízení a způsobit pád. Proto se vždy přesvědčte o jejich správném dotažení.

Nosiče zavazadel a nákladů

Převážení předmětů a nákladů v ruce při jízdě na jízdním kole může být velmi nebezpečné a může způsobit ztrátu kontroly nad řízením a pád. Pokud si dovybavíte své jízdní kolo nosičem, mějte na vědomí, že rám kola je konstruován primárně na hmotnost jezdce. Převážení příliš těžkých nákladů by mohlo způsobit poškození, na které se nevztahuje záruka.

1.3. Kontrola kola před jízdou a po jízdě

Doporučuje se provést před každou jízdou následující jednoduchou a rychlou kontrolu vašeho kola: zvedněte kolo do výšky asi 5 až 10 cm a pusťte jej na zem. Sledujte, zda nedošlo k uvolnění nějakých dílů nebo šroubů. Pokud ano, dotáhněte je.

Pláště

Zkontrolujte, zda jsou pláště správně nahuštěny (viz kapitola 2.7.) a případně je dohustěte. Prohlédněte také běhoun a bok pláště, zda není někde poškozený nebo proříznutý. Poškozené pláště před jízdou vyměňte.

Používejte vždy jen pláště s rozměrem vhodným pro vaše kolo. Doporučujeme se o vhodnosti použití konkrétních plášťů poradit se svým prodejcem.

Kola

Roztočte každé kolo a zkontrolujte, zda nehází do stran (je správně vycentrováno). Zkontrolujte také, zda kola nemají boční vůli, nejsou povoleny paprsky, nebo některý nechybí.

Pro správnou funkci brzd musí být kola správně vycentrována. Vycentrování kol svěřte odbornému servisu.

Brzdy

Stiskněte brzdové páky, zkontrolujte zda jsou brzdové špalíky ve správné poloze vůči ráfku. Pokud se brzdové páky při stisknutí nadoraz dotýkají řídítek, je třeba brzdy seřídit (viz kapitola 2.3.). Zkontrolujte také lanka, zda nejsou na koncích roztřepená. Konce brzdových i řadících lanek musí být opatřeny koncovkou pevně zamáčklou na lanku tak, aby nebylo možné stáhnout koncovku rukou. Pokud není lanko opatřeno koncovkou, mohlo by dojít k jeho roztřepení a k případnému popíchání se.

Jízda se špatně seřízenými brzdami nebo opotřebovanými brzdovými špalíky (případně brzdovými destičkami) je nebezpečná a může vést k vážnému zranění nebo smrti. Používejte vždy jen brzdové špalíky (nebo v případě kotoučových brzd brzdové destičky) shodné s typem použitým na vašem kole výrobcem.

Rychloupínací táhla

Zkontrolujte, zda jsou rychloupínací táhla předního, zadního kola a sedlovky řádně dotaženy a zda jsou v poloze zavřeno (viz kapitola 2.2.).

Při jízdě s nesprávně dotaženými rychloupínacími táhly může dojít k uvolnění kola nebo jeho vypadnutí z vidlice, což může vést k poškození kola a k vážnému zranění nebo smrti jezdce.

Řídítka a sedlo
Zkontrolujte, zda jsou sedlo a představec v jedné ose s horní rámovou trubkou a jsou řádně utaženy.

Rohy a rukojeti
Zkontrolujte, zda rukojeti drží pevně na řídítkách a nejsou poškozeny. Je-li třeba, vyměňte je. Zkontrolujte, zda řídítka a rohy mají na koncích zátky. Zkontrolujte také dotažení rohů.

Uvolněné či poškozené rukojeti nebo rohy můžou způsobit ztrátu kontroly řízení a pád. Nezaslepená řídítka nebo rohy mohou způsobit zranění.

Hlavové složení
Zabrzděte přední kolo a současně pohybem vpřed a vzad zkontrolujte zda není nežádoucí vůle v řízení. Řídítka by se měla volně otáčet, bez známek jakéhokoliv „drhnutí". Hlavové složení musí být správně seřízeno (viz kapitola 2.5.).

Kliky a pedály
Pravidelně kontrolujte dotažení klik ke středové ose. Celé středové složení by se mělo volně otáčet bez stranové vůle. Opotřebovaný nebo poškozený převodník může poškodit řetěz, ztížit řazení nebo způsobit přetržení řetězu. Pedály musí být pevně dotaženy ke klice a namazány.

Řazení a řetěz
Kontrolujte správnou funkci řazení. Řetěz nesmí přeskakovat na pastorcích, řazení musí jít zlehka. Správné seřízení - viz kapitola 2.4. Kontrolujte také vytažení řetězu. Vytahaný nebo poškozený řetěz může poškodit převodníky a pastorky. Udržujte řetěz v čistotě a mažte jej přípravky k tomu určenými.

Rám a ostatní
Kontrolujte rám, zejména v místech spojů trubek, řídítka, představec a sedlovku, zda nemají hluboké rýhy, praskliny nebo poškozený lak. Pokud zjistíte tyto průvodní jevy únavy materiálu, na kole dále nejezděte! Kontaktujte vašeho prodejce, poškozené díly nechte vyměnit!

Všechny cyklistické rámy, komponenty a ostatní části mají omezenou životnost. Jejich životnost je dána použitým materiálem, konstrukcí, údržbou, intenzitou a způsobem používání. Pokud je životnost komponentu překročena, komponent může náhle a katastrofálně selhat, což může vést k vážnému zranění nebo smrti jezdce. Rýhy, praskliny a poškození laku jsou známky únavy materiálu způsobené zátěží; indikují, že je již komponent na konci své životnosti a je třeba jej vyměnit.

1.4. Rady a doporučení pro vaši bezpečnou jízdu

- Vždy zkontrolujte vaše kolo před jízdou (viz kapitola 1.3.).
- ***Vždy používejte cyklistickou přilbu***, která odpovídá schváleným bezpečnostním normám.
- Upozorňujeme na povinnost cyklistů mladších 18 let použít při jízdě na jízdním kole ochrannou přilbu schváleného typu. Přilba musí být nasazena a řádně připevněna na hlavě.
- Dávejte pozor, aby se části vašeho těla, oblečení nebo jiné předměty nedostaly do kontaktu s ostrými zuby převodníků, pohybujícím se řetězem, otáčejícími se pedály a klikami nebo točícími se koly. Je zvláště důležité, aby byly o tomto nebezpečí poučeny rodiči nebo opatrovníky především děti. Nepoužívejte dětské kolo s poškozeným nebo demontovaným krytem řetězu, může dojít ke zranění.
- Vždy používejte obuv, která pevně sedí na noze i pedálu. Nikdy nejezděte bez obuvi nebo v sandálech.
- Důkladně se seznamte s ovládáním vašeho kola.
- Je důležité, aby rodiče nebo opatrovníci zajistili řádnou instruktáž dětí o použití dětského jízdního kola, zvláště o bezpečném používání brzd (zejména protišlapací brzdy).
- Noste dobře viditelné oblečení, nejlépe z reflexních materiálů, které není příliš volné, aby se nezachytilo do pohybujících se částí kola.
- Na kole neskákejte. Skákání představuje pro všechny komponenty a rám podstatně větší zátěž, než na jakou byly konstruovány.

obrázek 6

SPRÁVNĚ ŠPATNĚ

Skákání, jízda v rampě, „triková jízda", jízda v náročném terénu, jízda s těžkým nákladem může kolo poškodit nebo způsobit vážné zranění či smrt jezdce.

Jízda na silnici

Jezděte obezřetně, snažte se předvídat reakce ostatních účastníků provozu. Dbejte na to, že cyklista je účastníkem silničního provozu ve smyslu předpisů o provozu na pozemních komunikacích. Dávejte pozor na:

- vozidla, která před vámi zpomalují a zatáčejí, nebo odbočují na silnici, po které jedete
- parkující vozidla, která před vámi otevírají dveře
- chodce vstupující před vámi do vozovky
- díry, kanály, koleje a ostatní překážky, které by mohly změnit směr vaší jízdy nebo způsobit ztrátu kontroly řízení a pád
- nikdy na kole nevozte další osobu, jedinou výjimkou je dítě zajištěné ve správně namontované sedačce
- respektujte dopravní značení a světelnou signalizaci, buďte opatrní na křižovatkách
- změnu směru jízdy ukazujte paží a v dostatečném předstihu

Jízda v terénu

Jízda v terénu je obtížnější než jízda na silnici. Také počítejte s tím, že pokud se vám něco stane, může být pomoc daleko. Vždy s sebou proto vozte:

- 4 mm, 5 mm a 6 mm imbusové klíče
- nýtovač řetězu
- lepení a náhradní duši
- montpáky
- hustilku nebo bombičky pro nafouknutí
- doklady a peníze

Nejezděte sami v oblastech, které neznáte. Respektujte značení, soukromá a veřejná prostranství. Nejezděte mimo určené cesty (stezky). Buďte ohleduplní k turistům, jezdcům na koních, ostatním cyklistům a zvířatům.

Sjezd na horském kole

Při sjezdu na horském kole můžete dosáhnout značné rychlosti a tím se vystavit velkému riziku a nebezpečí. Používejte proto vhodnou výstroj zahrnující schválenou integrální přilbu, dlouhoprsté rukavice a ochranný krunýř.

Sjezd na horském kole může způsobit vážné zranění. Používejte ochrannou výstroj a vždy se přesvědčte, že je vaše kolo v perfektním stavu. Ani nejlepší ochranná výstroj vám nemůže zaručit ochranu před vážným zraněním nebo smrtí. Pokud je vaše kolo vybaveno odpružením, důkladně se seznamte s jeho funkcí a ovládáním před tím, než budete zkoušet jakýkoliv sjezd.

Jízda za špatného počasí

Jízda v deštivém počasí snižuje přilnavost, prodlužuje brzdnou dráhu a zhoršuje viditelnost jak pro cyklistu, tak pro ostatní účastníky silničního provozu. Riziko nehody je při jízdě za mokra daleko vyšší. Jezděte proto pomaleji, brzděte dříve a opatrněji než za normálních podmínek (za sucha).

Jízda v noci

Při jízdě za soumraku nebo v noci:

- vždy používejte osvětlení
- používejte oblečení jasných barev, nejlépe z reflexních materiálů
- jezděte pomalu
- vyhněte se rušným komunikacím

2. Údržba jízdního kola

Pro součásti kritické z hlediska bezpečnosti (přední vidlice, řídítka, představec, sedlovka, brzdové špalíky nebo brzdové destičky a jejich držáky, bovdeny, hadičky hydraulické brzdy, brzdové páky, řetěz, kliky a pedály, středová osa a ráfky) používejte jen originální náhradní díly. O dostupnosti náhradních dílů a doplňků a vhodnosti jejich použití pro vaše jízdní kolo se informujte u svého prodejce nebo v ostatních specializovaných cyklistických prodejnách, jejichž seznam naleznete na www.amulet.cz a ve specializovaných cyklistických časopisech.

2.1. Nářadí potřebné pro základní údržbu jízdního kola

- stranový klíč 9 mm, 10 mm, 12 mm, 13 mm, 14 mm a 15 mm (tenký typ)
- imbusový klíč 3, 4, 5, 6 a 8 mm
- nýtovač řetězu
- kombinované kleště, šroubovák plochý a křížový
- souprava lepení, montážní páky
- hustilka, nejlépe s tlakoměrem

2.2. Rychloupínací mechanismus, montáž a demontáž kol

Rychloupínací mechanismus

Při jízdě s nesprávně dotaženými rychloupínacími táhly může dojít k uvolnění kola nebo jeho vypadnutí z vidlice, což může vést k poškození kola a vážnému zranění nebo smrti jezdce.

Proto:

1. požádejte vašeho prodejce, aby vám předvedl správnou montáž a demontáž předního a zadního kola
2. seznamte se s principem rychloupínacího mechanismu a naučte se jej používat
3. pokaždé se před jízdou přesvědčte, zda jsou kola pevně upevněna ve vidlici a rámu

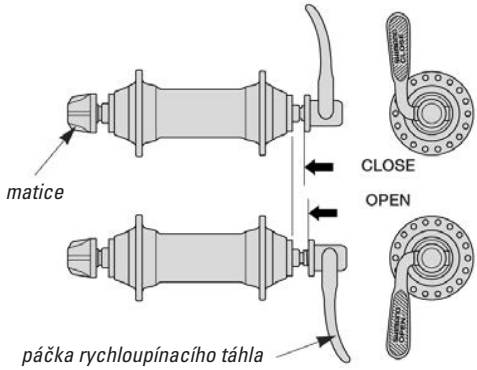
Princip rychloupínacího mechanismu

Rychloupínací táhlo umožňuje jednoduše a rychle namontovat a demontovat kolo bez použití nářadí. Skládá se z táhla procházejícího osou náboje kola, které má na jedné straně seřizovací matici a na straně druhé páčku s excentrem, která stahuje osu náboje k vidlici. Páčka rychloupínacího táhla se pohybuje v úhlu 180°, samotné dotažení probíhá v 90° od momentu, kdy páčka začne klást odpor.

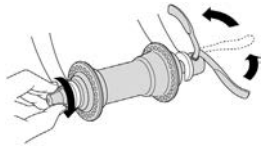
Seřízení rychloupínacího mechanismu

Dejte páčku rychloupínacího táhla do pozice otevřeno (viz obrázek 7). Jednou rukou přidržujte páčku a druhou dotahujte seřizovací matici táhla na druhé straně tak, abyste 90° před úplným dotažením páčky cítili znatelný odpor (viz obrázek 8). Poté dotlačte páčku silou směrem k vidlici do polohy zavřeno (viz obrázek 9). Přední rychloupínací táhlo by mělo být zajištěno v takové poloze, aby nemohlo dojít k jeho náhodnému otevření např. o větev (viz obrázek 10).

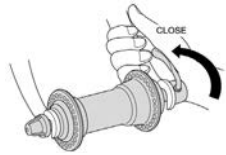
Pokud můžete dát páčku rychloupínacího táhla do polohy zavřeno, aniž byste si museli pomoct přidržením vidlice a páčka nezanechá po dotažení zřetelný otisk ve vaší dlani, je dotažení nedostatečné. Otevřete páčku, otočte seřizovací matici o čtvrt otáčky po směru hodinových ručiček a dotažení znovu vyzkoušejte.



obrázek 7 - pozice rychloupínacího táhla

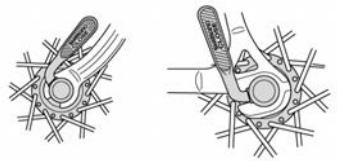


obrázek 8 - nastavení matice

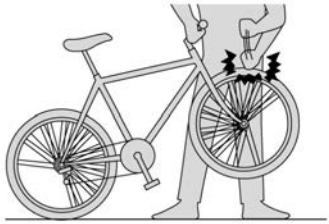


obrázek 9 - dotažení rychloupínacího táhla

Další kontrolu seřízení rychloupínacího táhla proveďte takto: Zvedněte kolo, roztočte jej a sledujte, zda se otáčí lehce. Poté do něj udeřte směrem dolů (viz obrázek 11), abyste zjistili, zda je pevně uchyceno ve vidlici.



obrázek 10 - umístění rychloupínacích táhel



obrázek 11 - kontrola rychloupínacího táhla

Demontáž předního a zadního kola

Předtím, než začnete kola demontovat, je nutné uvolnit brzdy: Stlačte obě brzdové čelisti směrem k ráfku. Poté uvolněné lanko vytáhněte z vidličky brzdové čelisti. Brzdy se tímto rozevřou a umožní projít kolu mezi brzdovými špalíky.

Demontáž předního kola

Dejte páčku rychloupínacího táhla do polohy otevřeno. Poté povolte seřizovací matici proti směru hodinových ručiček cca o 2 až 3 otáčky, aby bylo možné kolo uvolnit z vidlice. Pokud je kolo připevněno pomocí matic, povolte matice na obou stranách. Kolo vytáhněte ven z vidlice. Někdy je nutné do něj lehce udeřit, aby se uvolnilo.

Demontáž zadního kola

Přeřaďte na nejmenší pastorek a uvolněte rychloupínací táhlo. Pokud je kolo připevněno pomocí matic, povolte matice na obou stranách. Zvedněte kolo za zadní část rámu. Při zvedání zároveň táhněte měnič převodů směrem dozadu a kolo tlačte směrem dopředu a dolů, dokud se nedostane ven z koncovek zadní vidlice.

Montáž předního kola

Kolo s otevřeným rychloupínacím táhlem (mělo by být na levé straně kola) postavte na zem a nasaďte koncovky přední vidlice na osu kola. Ujistěte se, že je osa řádně zasunuta v koncovkách (musí se opírat o jejich horní část) a kolo je uprostřed vidlice. Seřiďte rychloupínací táhlo a jeho páčku zatlačte směrem k vidlici, do polohy zavřeno. Po dotažení by páčka měla být rovnoběžně s vidlicí a zahnutá směrem ke kolu (viz obrázek 10). Pokud je kolo připevněno pomocí matic, utáhněte matice na obou stranách (utahovací moment 20 až 23 Nm). Nyní zajistěte přední brzdu a vyzkoušejte její správnou funkci. Roztočením kola zkontrolujte, zda brzdové špalíky neškrtají o plášť.

Montáž zadního kola

Nastavte měnič převodů do polohy pro přeřazení na nejmenší pastorek. Dejte rychloupínací táhlo do polohy otevřeno. Páčka rychloupínacího táhla musí být na opačné straně než je měnič převodů a vícestupňový pastorek. Zatlačte měnič převodů pravou rukou směrem dozadu. Nasaďte řetěz na vrchní část nejmenšího pastorku. Poté nasaďte kolo do koncovek zadní vidlice a v koncovkách jej táhněte směrem dovnitř (až na jejich zadní stranu). Přesvědčte se, že kolo správně sedí v koncovkách a je uprostřed zadní vidlice. Dotáhněte seřizovací matici rychloupínacího táhla a zatlačte páčku rychloupínacího táhla směrem k vidlici do polohy zavřeno. Po dotažení by páčka měla být rovnoběžně se zadní vidlicí rámu a zahnutá směrem ke kolu (viz obrázek 10). Pokud je kolo připevněno pomocí matic, utáhněte matice na obou stranách (utahovací moment 24 až 28 Nm). Zajistěte zadní brzdu a vyzkoušejte její správnou funkci. Roztočením kola zkontrolujte, zda brzdové špalíky neškrtají o plášť.

2.3. Brzdy

Před každou jízdou zkontrolujte váš brzdový systém a vyzkoušejte správnou funkci brzd. Pokud brzdy správně nefungují nebo jsou jakékoliv části brzdového systému poškozeny nebo opotřebovány, na kole nejezděte. Používejte vždy jen brzdové špalíky (nebo v případě kotoučových brzd brzdové destičky) shodné s typem použitým na vašem kole výrobcem.

Základní seřízení brzd můžete provádět sami. Důkladnější seřízení včetně výměny brzdových lanek nebo brzdových špalíků svěřte odbornému servisu.

Proč je třeba brzdy seřizovat:

- brzdové lanko se používáním vytahuje a tím dochází k oddálení brzdových špalíků od ráfku. Pro dosažení optimálního brzdného účinku je proto nutné lanko dotáhnout a brzdové špalíky seřídit do správné vzdálenosti vůči ráfku.
- brzdové špalíky se brzděním opotřebovávají. Opotřebované špalíky je nutné vyměnit.

Správná funkce brzd závisí také na stavu samotných kol. Pokud kola „hází" do stran nebo do výšky, je nutné je vycentrovat. Tuto činnost svěřte odbornému servisu.

Přehled brzdového systému

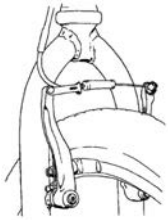
Brzdový systém tvoří:

- brzdové páky
- brzdové čelisti
- vedení brzd (lanka a bovdeny)

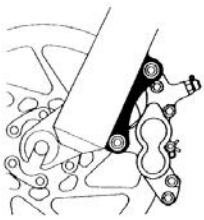
Nejčastěji používané typy brzd:

- V-brzdy
- kotoučové brzdy
- brzdy pro silniční kola
- protišlapací zadní brzda, tzv. torpédo

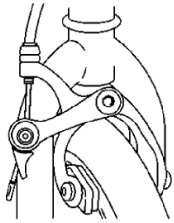
Dříve než začnete brzdy seřizovat si ověřte, jakým typem brzd je vaše kolo vybaveno a jaké jsou požadavky na jejich seřízení.



obrázek 12 - V-brzda



obrázek 13 - kotoučová brzda



obrázek 14 - silniční brzda

Brzdová páka

Brzdová páka musí být vždy pevně upevněna k řídítkům a to v takové poloze, aby byla snadno dosažitelná. Je-li zcela stisknutá, nesmí se dotýkat řídítek. Pokud se dotýká, je třeba přitáhnout brzdové lanko. Pro nastavení sklonu brzdové páky povolte upevňovací šroub na její objímce, nastavte požadovaný sklon a šroub pevně dotáhněte. Brzdovou páku lze také nastavit podle délky prstů vaší ruky pomocí seřizovacího šroubu, kterým seřídíte páku na požadovanou vzdálenost od řídítek. Po tomto seřízení je nutno znovu seřídit brzdové lanko.

Pravá brzdová páka ovládá zadní brzdu, levá brzdová páka ovládá přední brzdu. Jízdní kolo vybavené protišlapací brdzou (torpédem) může být však výjimkou z tohoto pravidla. V tomto případě může být pravou brzdovou pákou ovládána přední brzda. Ujistěte se proto o způsobu ovládání brzd vašeho kola.

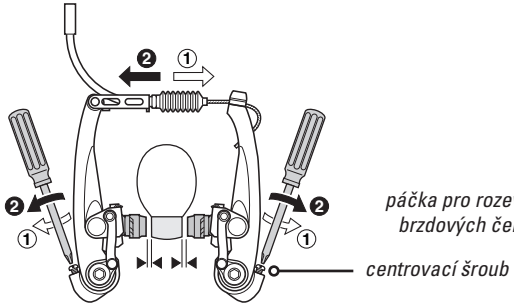
V-brzda

Brzdové čelisti musí být pevně dotaženy k čepům přední vidlice nebo k sedlové vzpěře zadní stavby. Musí být správně vycentrovány. Není-li tomu tak:

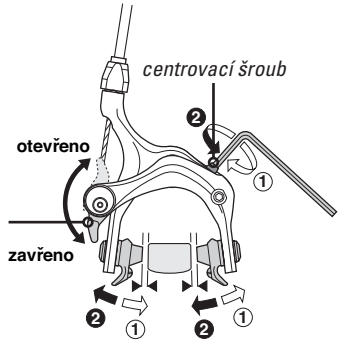
- Zkontrolujte, zda je kolo správně usazeno v rámu nebo vidlici.
- Brzdu vycentrujte pomocí seřizovacích šroubků, které se nacházejí po stranách brzdových čelistí.

Dotažení brzdy

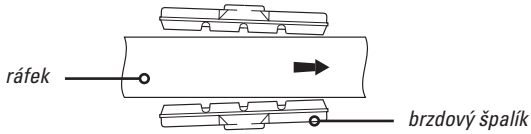
Jsou-li brzdové špalíky dále než 3 až 4 mm od ráfku, došlo k vytažení brzdového lanka nebo k opotřebování brzdových špalíků a je nutné brzdu seřídit. Pokud nedošlo k většímu povolení lanka, seřízení se provede seřizovacím šroubem brzdové páky. Povolte zajišťovací matici a poté povolte samotný šroub. Tímto zkrátíte lanko a přiblížíte brzdové špalíky k ráfku. Po seřízení dotáhněte zajišťovací matici. V případě, že tento způsob seřízení nestačí (brzdy jsou stále volné), je nutné seřizovací šroub opět zašroubovat do původní polohy, povolit uchycovací šroub lanka, lanko přitáhnout a uchycovací šroub opět pevně dotáhnout. Toto seřízení svěřte raději odbornému servisu.



obrázek 15 - seřízení V-brzdy



obrázek 16 - seřízení silniční brzdy



obrázek 17 - seřízení brzdových špalíků

Seřízení brzdových špalíků

Brzdové špalíky musí dosedat na ráfky celou svoji plochou. Nesmí přijít do kontaktu s pláštěm kola, hrozí nebezpečí prodření pláště a následný defekt. Brzdový špalík by měl být nastaven v rozmezí 1 až 3 mm od ráfku (viz obrázek 15). Doporučuje se nastavit špalíky vůči ráfku do mírně šípovité polohy (viz obrázek 17). Při zabrždění by se nejprve měla

dotknout ráfku přední část špalíku a poté zadní. Zadní část špalíku by neměla být odkloněna od přední o více než 1 mm.

Brzda pro silniční kola

Seřízení brzd se provede obdobným způsobem jako u V-brzd. U těchto brzd je centrovací šroub umístěn přímo v zakončení ramene brzdy (viz obrázek 16).

Lanka a bovdeny

Pravidelně kontrolujte jejich stav. Lanka by neměla být roztřepená, bovdeny naprasklé nebo zlomené. Zjistíte-li závadu, na kole nejezděte a opravu nebo výměnu svěřte odbornému servisu.

Funkci brzd může ovlivnit změna nastavení výšky řídítek. Změníte-li výšku řídítek, vždy se přesvědčte o správné funkci brzd.

Kotoučové brzdy

Některá kola jsou vybavena nejúčinnějším typem brzd - kotoučovými brzdami. Rozdělujeme je na mechanické (ovládané lankem) a hydraulické (ovládané kapalinou).

U hydraulických brzd kontrolujte:

- Chod brzdové páky. Připadá-li vám příliš měkký, je možné, že se do vedení brzd dostaly vzduchové bubliny, a brzdu je třeba odvzdušnit.
- Není-li vedení brzd někde polámáno, nemá praskliny, nebo neuniká brzdová kapalina. Pokud s jeho poškozením souvisí nedostatečná funkce brzd, je třeba vedení vyměnit. Veškeré opravy a seřizování hydraulických brzd vyžadují speciální nářadí a postupy. Svěřte je proto vždy odbornému servisu.

U mechanických brzd kontrolujte:

- Lanka a bovdeny. Lanka nesmí být roztřepená, bovdeny zlomené nebo naprasklé.
- Funkci brzd: Silně stiskněte brzdovou páku a zkontrolujte správnou funkci brzdy, brzdová páka se nesmí dotknout řídítek.

Všechny kotoučové brzdy potřebují určitý čas na „zajetí", aby mohly podávat maximální výkon.

U všech kotoučových brzd dále kontrolujte a provádějte údržbu následujících částí:

- Udržujte stále čisté brzdové kotouče. Dbejte, aby nepřišly do styku s mastnotou. Pokud dojde ke znečištění kotouče a brzdových destiček olejem nebo vazelínou, je nutné je důkladně vyčistit, případně vyměnit brzdové destičky. Čištění se provádí speciálním přípravkem s obsahem alkoholu nebo prostředkem na čištění brzd.
- Kontrolujte stav povrchu kotoučů. Nesmí být poškozen hlubokými rýhami a vrypy. Je-li třeba, kotouče vyměňte.
- Kontrolujte stav brzdových destiček. Zda nejsou zesklovatělé, odštípnuté nebo v nich nejsou zapuštěné úlomky, zda se opotřebovávají rovnoměrně a jejich chod je plynulý. Poškozené nebo opotřebované destičky vyměňte.
- Kontrolujte, zda kotouče procházejí středem brzdových destiček. Pokud kotouče drhnou, je třeba povolit šrouby uchycení brzdy, lehce stisknout brzdovou páku a šrouby znovu utáhnout.
- Kotoučové brzdy více namáhají výplet kol, proto častěji kontrolujte správné napětí paprsků a stav výpletu.

Pokud se vyskytne na vašem kole jakýkoli z výše uvedených problémů, na kole nejezděte. Nechte brzdy zkontrolovat, seřídit nebo opravit v odborném servisu.

Nikdy nezkoušejte stisknout brzdovou páku, není-li kotouč ve třmeni. Brzdové destičky se seřídí samy vůči sobě, vznikne minimální mezera a kotouč již nelze nasadit zpět do brzdy.

Nedotýkejte se brzdných ploch kotouče holýma rukama, používejte rukavice nebo držte kotouč za paprsky. Mastnota z vašich prstů sníží účinnost jakékoliv kotoučové brzdy. Kotoučové brzdy se v průběhu brždění zahřívají. Nedotýkejte se třmene brzdy nebo kotouče ihned po jízdě. Před jakoukoliv manipulací se nejdříve ujistěte, že brzda již vychladla.

Protišlapací zadní brzda (torpédo)

Některá (zejména dětská) kola jsou vybavena brzdou, umístěnou v náboji zadního kola, tzv. protišlapací brzdou. Tato brzda není na rozdíl od výše uvedených typů brzd ovládána rukou pomocí brzdové páky, ale působením nohou na pedály proti směru šlapání.

2.4. Řazení

Přehled řadícího systému

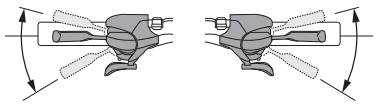
Tento návod vás seznámí s funkcí a seřízením nejrozšířenějšího řadícího systému. Je-li vaše kolo vybaveno systémem vícerychlostního náboje (např. Shimano NEXUS), žádejte informace u vašeho prodejce.

Řadící systém se skládá z těchto částí:

- měniče převodů a přesmykače řetězu
- řadících páček popř. otočných rukojetí
- řadících bovdenů a lanek
- řetězu

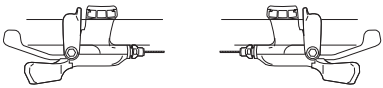
Funkce řadících páček

Existuje více typů řadících páček a jejich ovládání (viz obrázky 18 až 21). Identifikujte řazení použité na vašem kole.



obrázek 18 - Shimano Dual Control

obrázek 19 - SRAM Grip Shift



obrázek 20 - Shimano & SRAM páčky

obrázek 21 - Campagnolo Ergopower

Funkce měniče převodů a přesmykače řetězu

Pravá řadící páčka nebo otočná rukojeť ovládají měnič převodů, který posunuje řetěz z jednoho pastorku na druhý. Levá řadící páčka nebo otočná rukojeť ovládají přesmykač řetězu, který přesunuje řetěz mezi největším a menšími převodníky.

Kombinace největšího pastorku a nejmenšího převodníku (viz obrázek 22) je pro nejpříkřejší stoupání. Nejmenší pastorek a největší převodník (viz obrázek 22) jsou pro rychlou jízdu a jízdu z kopce.

Nepoužívejte kombinace převodů:

- největší převodník x největší pastorek
- nejmenší převodník x nejmenší pastorek
- ostatní kombinace, při kterých dochází k velkému křížení řetězu

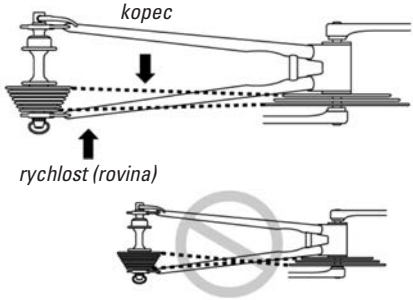
Tyto kombinace způsobí rychlé opotřebení vícestupňového pastorku a řetězu.

Nikdy neřaďte při šlapání dozadu, může dojít k zaseknutí řetězu, což může způsobit ztrátu kontroly řízení a pád. Neřaďte také, když kolo stojí.

Nikdy neřaďte na největší nebo nejmenší pastorek, pokud není měnič převodů seřízený. Může dojít k zaseknutí řetězu, což může způsobit ztrátu kontroly řízení a pád.

Nikdy nepokládejte kolo na pravou stranu. Může dojít k poškození měniče převodů.

S procvičováním řazení začněte nejlépe na rovném a bezpečném místě. Když řadíte, zmenšete tlak na pedály. Nadměrné napnutí řetězu ztěžuje řazení.



obrázek 22 - doporučené volby převodů

Seřízení

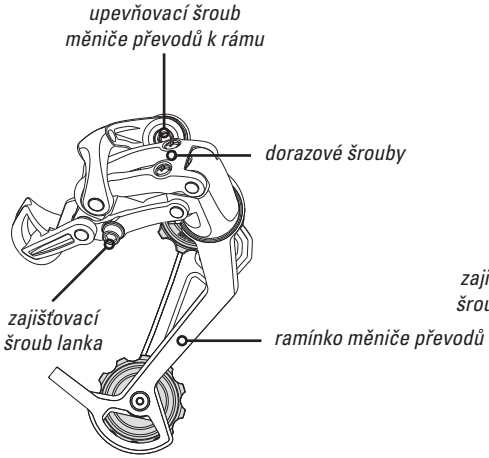
Správně seřízený řadící systém by měl fungovat přesně a nehlučně. Řazení vyžaduje občasné seřízení. Řadící lanka se používáním vytáhnou a je nutné je znovu seřídit, aby řazení přesně a lehce fungovalo. Řazení je také nutné seřídit, pokud provázejí každé přeřazení neobvyklé zvuky, je-li řazení pomalé, či obtížné, nebo řetěz během řazení přeskakuje.

Nejprve je nutné zkontrolovat a seřídit měnič převodů. Bez předchozího seřízení měniče převodů nemůže být správně seřízen přesmykač řetězu. Pro jemné seřízení řadících lanek použijte seřizovací šrouby, které jsou na řadících páčkách, na levé je pro přesmykač řetězu, na pravé pro měnič převodů. Pro měnič převodů lze navíc použít jeho vlastní seřizovací šroub. Seřízení většího rozsahu vyžaduje povolení zajišťovacího šroubu lanka měniče převodů a přitažení lanka. Někdy je také nezbytné seřídit polohu měniče převodů nebo přesmykače řetězu. Podrobně je seřízení popsáno dále.

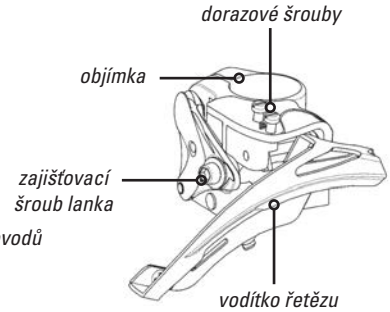
Měnič převodů

Nejprve přeřaďte na nejmenší pastorek. Postavte se za kolo a zkontrolujte, jsou-li nejmenší pastorek, obě kladky měniče převodů a řetěz v jedné ose. Nejsou-li, je třeba měnič převodů a případně držák měniče seřídit/narovnat.
Pro správnou funkci měniče převodů je nutné, aby byly nastaveny krajní polohy (dorazy) měniče převodů, které zabraňují tomu, aby řetěz sjel z pastorků a zasekl se mezi nejmenší pastorek a koncovku zadní vidlice, nebo mezi největší pastorek a výplet. Seřízení dorazů se provádí dvěma dorazovými šrouby, které jsou umístěny na měniči převodů nad sebou.
Nejprve nastavte dorazový šroub nejrychlejšího převodu: Přeřaďte na nejmenší pastorek a největší převodník. Povolte zajišťovací šroub lanka měniče převodů a lanko uvolněte. Otáčejte dorazovým šroubem nejrychlejšího převodu označeným „H" tak dlouho, dokud nejsou vnější strana nejmenšího pastorku, obě kladky měniče převodů a řetěz v jedné ose. Nyní přitahujte lanko měniče převodů a zároveň přeřaďte pravou páčkou (otočnou rukojetí) do polohy pro přeřazení na nejmenší pastorek. Úplně dotáhněte (po směru hodinových ručiček) seřizovací šroub řadící páčky (otočné rukojeti) měniče převodů (na pravé straně). Úplně dotáhněte seřizovací šroub měniče převodů (po směru hodinových ručiček) a poté jej povolte o jednu otáčku. Natáhněte lanko měniče převodů, dejte jej do drážky zajišťovacího šroubu lanka a šroub pevně utáhněte.
Pro nastavení dorazového šroubu nejpomalejšího převodu přeřaďte na největší pastorek a nejmenší převodník. Otáčejte dorazovým šroubem nejpomalejšího převodu označeným „L" tak, aby největší pastorek, obě kladky měniče převodů a řetěz byly v jedné ose. Znovu dotahujte dorazový šroub nejpomalejšího převodu, dokud nezačne klást odpor. Dejte pozor, abyste dorazový šroub neseřídili tak, že se měnič převodů bude dotýkat výpletu zadního kola.

Pro správnou funkci indexového systému měniče převodů přeřaďte na největší převodník a nejmenší pastorek. Nyní přeřaďte na následující pastorek. Pokud je řetěz příliš hlučný, nebo nejde přeřadit, otáčejte seřizovacím šroubem měniče převodů (proti směru hodinových ručiček), dokud se kladky měniče převodů nedostanou do jedné osy s tímto druhým pastorkem. Toto seřízení provádějte pomalu, dokud řazení nejde hladce a tiše. Dojde-li tímto seřízením k přeřazení na třetí pastorek, je napětí lanka měniče převodů příliš velké. Otáčejte seřizovacím šroubem měniče převodů (po směru hodinových ručiček) dokud nejsou kladky měniče převodů a druhý pastorek v jedné ose. Vyzkoušejte různé kombinace převodů, abyste si ověřili, zda se řetěz pohybuje hladce na všech pastorcích.



obrázek 23 - popis měniče převodů



obrázek 24 - popis přesmykače řetězu

Přesmykač řetězu

Zkontrolujte správnou polohu přesmykače řetězu: Vnější lišta vodítka řetězu musí být rovnoběžná s největším převodníkem. Nižší okraj vnější lišty musí být 1 až 3 mm nad zuby největšího převodníku. Pro toto nastavení povolte šroub objímky přesmykače řetězu a poté jej znovu dotáhněte.

Seřízení spodního dorazu: Přeřaďte na největší pastorek a nejmenší převodník. Povolte zajišťovací šroub lanka přesmykače řetězu, tak aby lanko bylo volné. Otáčejte dorazovým šroubem nejpomalejšího převodu označeným „L", dokud není řetěz 1 až 1,5 mm od vnitřní lišty vodítka. Natahujte lanko přesmykače řetězu a zároveň přeřaďte levou řadící páčkou (otočnou rukojetí) do polohy pro přeřazení na nejmenší převodník. Úplně dotáhněte seřizovací šroub (po směru hodinových ručiček) řadící páčky (otočné rukojeti) přesmykače řetězu na levé straně. Natáhněte lanko přesmykače řetězu, dejte jej do drážky zajišťovacího šroubu lanka a šroub utáhněte.

Seřízení horního dorazu: Přeřaďte na nejmenší pastorek a největší převodník. Otáčejte dorazovým šroubem nejrychlejšího převodu označeným „H", dokud není řetěz 0,5 až 1 mm od vnější lišty vodítka.

Seřízení přesmykače řetězu v prostřední poloze (pokud je kolo vybaveno trojpřevodníkem): Přeřaďte na prostřední převodník a největší pastorek. Otáčejte seřizovacím šroubem řadící páčky (otočné rukojeti) přesmykače řetězu (na levé straně), dokud není řetěz asi 0,5 až 1 mm od vnitřní lišty vodítka.

Lanka a bovdeny řadícího systému

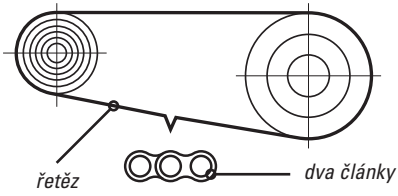
Zkontrolujte před každou jízdou stav lanek a bovdenů: Zda nemají lanka poškozené vinutí, nejsou roztřepená, bovdeny nejsou zlomené nebo poškozené. Nejsou-li v pořádku, na kole nejezděte.

Řetěz a jeho výměna

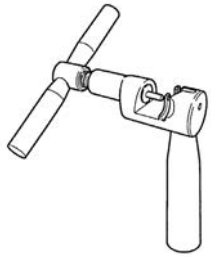
Řetěz patří mezi nejvíce namáhané a nejméně chráněné části kola. Proto je třeba věnovat jeho údržbě zvýšenou pozornost. Řetěz udržujte čistý a namazaný. Před každým namazáním je třeba řetěz pečlivě vyčistit. Používejte doporučené čistící a mazací přípravky. Namáháním řetězu dojde časem k jeho vytažení a je třeba jej vyměnit. Pokud jej nevyměníte včas, může dojít k poškození pastorků a převodníků.

Pro kontrolu vytažení řetězu použijte kalibrovanou měrku nebo posuvné měřidlo. Při použití posuvného měřidla na něm nastavte rozteč 132 mm. Vsuňte hroty měřidla mezi články napnutého řetězu. Hroty roztáhněte, jak to řetěz dovolí, a odečtěte naměřenou hodnotu. Nesmí být větší než 133 mm. Výměna řetězu se doporučuje již při hodnotě 132, 8 mm. K výměně řetězu je potřeba speciální nářadí - nýtovač řetězu. Nasazujete-li nový řetěz, musíte jeho délku upravit: obecně platí, že po opásání největšího převodníku a největšího pastorku je třeba k délce řetězu přidat ještě dva články. Pro výměnu řetězu používejte pouze takové řetězy, které jsou vhodné pro systém řazení vašeho kola.

Základní seřízení řadícího systému zvládnete pravděpodobně sami. Větší opravy a seřízení včetně výměny řetězu nebo výměny lanek a bovdenů svěřte odbornému servisu.



obrázek 25 - délka řetězu



obrázek 26 - nýtovač řetězu

2.5. Hlavové složení, řídítka, představec, sedlo a sedlovka

Hlavové složení

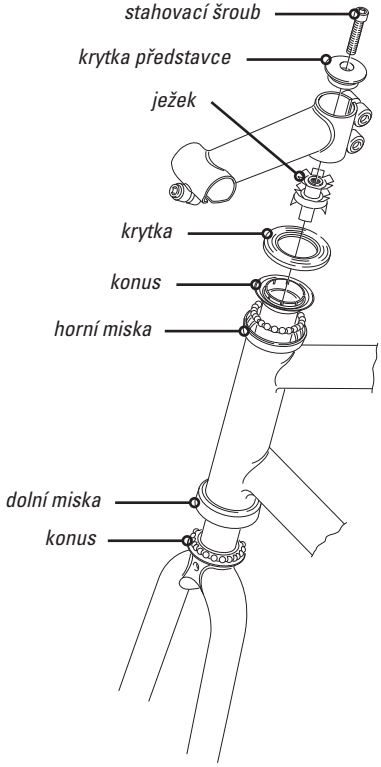
Než začnete vaše hlavové složení jakkoliv seřizovat, je nutné vědět, jakým typem je vaše kolo vybaveno - zda hlavovým složením se závitem nebo hlavovým složením pro bezzávitovou vidlici.

Hlavové složení se závitem

Hlavové složení se závitem tvoří seskupení ložisek, které umožňuje řídítkům, představci a vidlici otáčení v rámu. Předpokladem jeho dlouhé životnosti je mazání, dobré utěsnění ložisek a správné seřízení jejich vůle. Nejméně jednou za rok je třeba hlavové složení rozebrat, vyčistit a namazat.

Hlavové složení se může časem povolit díky vibracím způsobeným jízdou. Je proto nutné kontrolovat jeho správné seřízení. Kontrolu správného seřízení proveďte takto: Pevně stiskněte přední brzdu, současným pohybem kola vpřed a vzad se snažte rozpoznat jakoukoliv vůli v hlavovém složení. Ta se někdy projeví kovovým zvukem nebo cvakáním. Pro kontrolu, není-li hlavové složení příliš utažené, pomalu otáčejte řídítky na obě strany (při zvednutém kole). Pokud vidlice nejde zlehka nebo zadrhává, je pravděpodobně hlavové složení přetažené.

Je-li hlavové složení přetažené nebo má nežádoucí vůli, je nutno jej seřídit. Seřízení svěřte odbornému servisu. Základní seřízení můžete zkusit také sami: Povolte pojistnou matici, poté pomalu dotahujte horní konus. Opět dotáhněte pojistnou matici. Znovu zkontrolujte seřízení hlavového složení, není-li přetažený horní konus. Zvedněte přední kolo a přesvědčte se, zda se řídítka otáčejí lehce.



obrázek 27 - hlavové složení pro bezzávitovou vidlici

Hlavové složení pro bezzávitovou vidlici

Hlavové složení pro bezzávitovou vidlici (viz obrázek 27) je velmi podobné hlavovému složení se závitem. Hlavní rozdíl spočívá v odlišném způsobu dotažení. Hlavové složení se závitem se dotahuje pomocí matice, u hlavového složení bez závitu dochází k dotažení tlakem představce na misky hlavového složení. Představec je stlačován stahovacím šroubem s krytkou, která je na horní části představce. Stahovací šroub se dotahuje k tzv. ježku, který je zaražený ve sloupku vidlice. Při seřízení nejprve povolte šrouby, které drží představec na sloupku vidlice (viz

obrázek 27). Poté otáčejte stahovacím šroubem po směru hodinových ručiček pro dotažení hlavového složení, nebo proti směru hodinových ručiček pro jeho povolení. Nakonec srovnejte představec do jedné osy s předním kolem a dotáhněte šrouby představce. Vždy se ujistěte, že je představec správně utažen. U tohoto typu hlavového složení je představec zajišťovacím mechanismem, který drží vidlici a řídítka.

Stahovací šroub s krytkou představce na konci sloupku vidlice slouží výhradně k seřízení hlavového složení. Hlavové složení se nesmí seřizovat, pokud není povolený představec. Nejezděte na kole, pokud je hlavové složení příliš volné nebo příliš utažené.

Údržba a seřízení hlavového složení vyžaduje zkušenosti a speciální nářadí. Svěřte je odbornému servisu.

Řídítka a představec

Kontrola a seřízení řídítek a představce je popsána v kapitole 1.2. Před jízdou si vždy ověřte, že je představec dostatečně zapuštěn do sloupku vidlice. Kontrolujte také stav řídítek a představce z hlediska mechanického poškození. Klín představce, kužel představce a šroub představce by měl být namazán každých šest měsíců.

Sedlo a sedlovka

Kontrola a seřízení sedla a sedlovky je popsána v kapitole 1.2. Udržujte sedlovku namazanou (kromě karbonové) v délce jejího zapuštění do rámu.

Nikdy nejezděte se sedlovkou, která je nastavena nad hranici maximálního vytažení.

2.6. Kola, pláště, pedály, náboje a středové složení

Kontrola tlaku a huštění

Duše časem ztratí vzduch a je třeba je dohustit. Zkontrolujte tlak zmáčknutím pláště mezi palcem a ukazováčkem - plášť by měl být nepoddajný, pevný. Doporučený tlak huštění je uveden z boku pláště. Pokud jsou na plášti uvedeny dvě hodnoty tlaku, vyšší hodnota platí pro jízdu na silnici a nižší pro terén.

Nikdy nehustěte plášť nad maximální hodnotu uvedenou na boku pláště. Překročení této hodnoty může uvolnit plášť, způsobit poškození kola a zranění jezdce.

Pláště hustěte na doporučený tlak, nejlépe cyklistickou hustilkou.

Kompresory u čerpacích stanic dávají velké množství vzduchu najednou a velmi rychle zvýší tlak v pláštích. Abyste se vyvarovali přetlakování, dávkujte vzduch v krátkých intervalech.

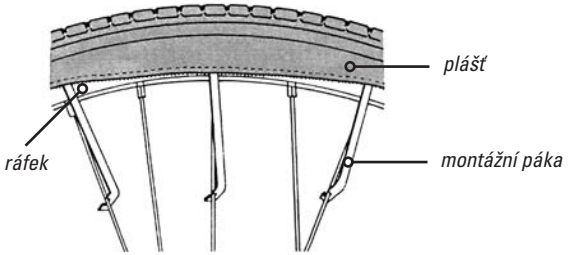
Pro nákup rezervní duše je důležité vědět, jaký má rozměr a jakým typem ventilku je vaše kolo vybaveno, zda automobilovým nebo galuskovým. Autoventilek je širší než galuskový, u kterého je třeba před huštěním vyšroubovat pojistku ventilku. Většina cyklistických hustilek je použitelná pro oba typy ventilků.

Kontrola kol

Před každou jízdou zkontrolujte ráfky: zda nemají rýhy, promáčknutí, praskliny. Pokud jsou ráfky součástí brzdného systému vašeho kola (vaše kolo má čelisťové ráfkové brzdy), pak zejména pravidelně kontrolujte opotřebování brzdných ploch ráfků - v případě příliš opotřebovaných brzdných ploch hrozí prasknutí boku ráfku. Pokud je vaše kolo vybaveno ráfky s indikací opotřebení brzdných ploch, nejezděte na kole jakmile tato indikace značí jejich přílišné opotřebení. Příliš opotřebované ráfky nechte vyměnit v odborném servisu. V případě jakýchkoli pochybností se obraťte na odborný servis. Kontrolujte také správné napětí, stav výpletu a správné vycentrování kol: roztočte kolo a sledujte, zda „nehází" do stran nebo na výšku. Poškozený ráfek či výplet nechte opravit nebo vyměnit v odborném servisu. Abyste předešli defektům, prohlédněte stav plášťů, zda v nich nejsou trhliny, cizí předměty nebo vyboulení svědčící o poškození kordu pláště.

Defekty a jejich oprava

K náhlému úniku vzduchu z pláště může dojít kdykoliv. Nejběžnější příčinou je propíchnutí ostrým předmětem (hřebík, trn, střep) nebo „cvaknutím" po najetí např. na hranu chodníku nebo na ostrý kámen. Je proto důležité vozit s sebou: náhradní duši, soupravu lepení, montážní páky, hustilku nebo bombičky pro nahuštění.
Při opravě postupujte následovně: demontujte kolo z rámu (viz kapitola 2.2.) a vypusťte zbylý vzduch z duše. Vyjměte jednu stranu pláště z ráfku tak, že jej uchopíte oběma rukama v místě naproti ventilku a snažíte se jej zvednout a přetáhnout přes okraj ráfku. Pokud je plášť v ráfku příliš natěsno, použijte pro jeho vyjmutí montážní páky. Vyjměte opatrně duši, abyste nepoškodili ventilek.



obrázek 28 - demontáž pláště

Pečlivě prohlédněte vnitřní a vnější stranu pláště, případně odstraňte to, co v něm zůstalo (např. trn nebo hřebík). Pokud je plášť proříznutý, snažte se místo poškození nějak zafixovat např. záplatou, lepenkou, kouskem duše apod. Nyní duši zalepte (dle návodu na soupravě lepení), nebo v případě většího defektu použijte novou.
Znovu nasaďte plášť a duši: nasaďte jednu stranu pláště na ráfek. Prostrčte ventilek duše otvorem v ráfku. Duši opatrně vložte do pláště. Srovnejte ventilek tak, aby byl kolmo k ráfku. Nahustěte duši pouze natolik, aby držela tvar. S nasazováním druhé stany pláště začněte nejprve u ventilku a poté pokračujte po obou stranách ráfku. Pro zatlačení a usazení pláště dovnitř ráfku používejte palce. Dávejte pozor, abyste nepřiskřípli duši mezi plášť a ráfek. Pokud máte v posledním úseku ráfku problémy s natlačením pláště, pomozte si montážními pákami. Zkontrolujte usazení pláště. Pomalu nahustěte plášť na doporučený tlak a kontrolujte, zda okraje pláště zůstávají usazeny v ráfku. Nasaďte kolo zpět do rámu (vidlice) viz kapitola 2.2.

Pokud používáte šroubovák nebo jiné nářadí než montážní páky, můžete poškodit duši.

Pedály

Pedály se skládají z osy, ložisek, kovového nebo plastového odlitku pedálu a tzv. ohrádky. Mohou být doplněny pedálovým třmenem s řemínky. U pedálů pravidelně kontrolujte, zda nemají vůli do stran nebo při otáčení nezadrhávají. Pravý a levý pedál mají odlišný směr závitu. Je proto důležité, aby byl při případné montáži správný pedál namontován do správné kliky. Pedály jsou označeny „L" - levý pedál a „R" - pravý pedál. Pro montáž použijte úzký stranový klíč 15 mm.

Popis rozebrání, vyčištění, seřízení nebo opravy pedálů jsou mimo rámec tohoto návodu. Pro tyto úkony kontaktujte odborný servis nebo návod výrobce pedálů.

Nášlapné pedály

Kola vybavená nášlapnými pedály vyžadují více údržby. Nášlapné pedály musí být udržovány čisté, nezanesené blátem. Je také nutno je pravidelně mazat. Správná údržba se projeví lepší funkcí a delší životností.

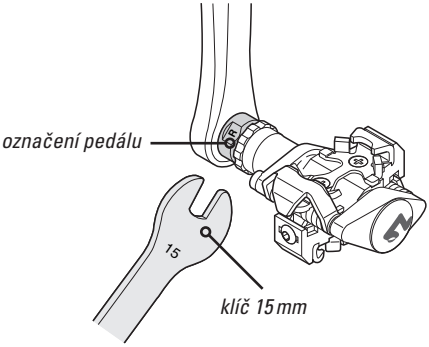
Používejte pouze zarážky, které jsou určeny pro vaše nášlapné pedály. Použití jiných typů zarážek může zhoršit funkci pedálů nebo přivodit zranění.

Nastavení předpětí nášlapných pedálů

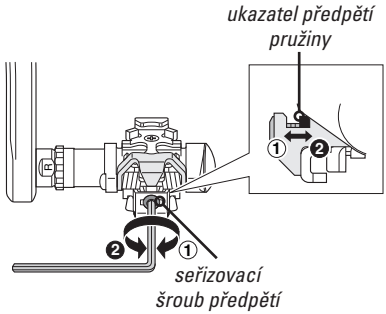
Předpětí nášlapného pedálu je síla, která je nutná pro našlápnutí (zacvaknutí) zarážky do pedálu a uvolnění (vycvaknutí) z pedálu. U většiny oboustranných pedálů se nastavuje předpětí dvěma seřizovacími šrouby (na každé straně jedním).

Otáčejte seřizovacím šroubem předpětí po směru hodinových ručiček pro zvýšení síly nutné k uvolnění zarážky z pedálu, v opačném směru (proti směru hodinových ručiček) pro snadnější uvolnění zarážky z pedálu. Nastavte stejné předpětí pružiny pro obě strany pedálu. Některé nášlapné pedály bývají vybaveny ukazateli předpětí pedálu, které usnadňují a zároveň vymezují rozsah nastavení předpětí pedálu.

Předtím, než začnete nášlapné pedály používat, seznamte se důkladně s jejich funkcí. Naučte se bezpečně nastupovat a vystupovat z pedálů, nejlépe na bezpečném místě bez překážek.



obrázek 29 - montáž pedálu



obrázek 30 - nastavení předpětí pružiny

Náboje

Náboje kol jsou stejně jako hlavové složení uloženy na ložiskách. Jejich hladký chod závisí na správném seřízení, mazání a dobrém utěsnění ložisek. Většina nábojů je konstruována tak, že jsou v tělese náboje nalisovány misky a na ose náboje našroubovány konusy s kontramatkami. Otáčením konusů na závitu osy se seřizuje vůle ložiska. Správnou vůli ložisek zkontrolujte tak, že demontujete kolo z rámu (viz kapitola 2.2.), uchopíte konce osy kola a zkusíte pohybovat osou do stran. Současně otáčením osy kontrolujte lehký chod ložisek. Pokud se osa pohybuje vůči náboji do stran nebo ucítíte-li odpor v otáčení, zadrhávání nebo skřípavé zvuky, je nutné provést vyčištění, promazání a správné seřízení ložiskové vůle. Nikdy nejezděte na kole, pokud zjistíte jakoukoliv vadu na ložisku kola. Hrozí zničení celého náboje. Čištění a doplnění vazelíny do ložisek se doporučuje provést minimálně jednou za rok. Některé náboje používají kuličková ložiska, většinou oboustranně zapouzdřená, která nevyžadují seřízení a údržbu. V případě opotřebení nebo závady ložiska stačí vyměnit za nové. Seřízení a údržba ložisek vyžaduje speciální nářadí. Svěřte je odbornému servisu.

Středové složení

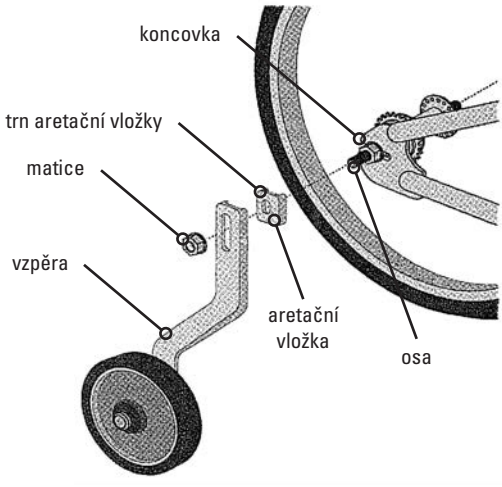
Středové složení se skládá z osy a zapouzdřených ložisek. K ose jsou připevněny kliky. Středové složení je bezúdržbové. Je třeba jej vyměnit, pokud vydává neobvyklé zvuky, má vůli nebo se neotáčí lehce.

Balanční kolečka - stabilizátory

Nasuňte aretační vložku, vzpěru a matici na obě strany osy zadního kola. Ujistěte se, že trn aretační vložky směřuje dozadu a že je zasunutý do koncovky zadní vidlice. Ujistěte se, že jsou na obou stranách balanční kolečka ve stejné výšce od země. Utáhněte matice na obou stranách.

Ujistěte se před každou jízdou, že jsou obě matice bezpečně utažené. Rovněž se ujistěte, že jsou na obou stranách balanční kolečka ve stejné výšce od země.

Jakmile bude vaše dítě schopno při jízdě udržet rovnováhu bez pomoci balančních koleček, můžete je přizvednout nebo zcela odstranit. Při úpravě výšky koleček, povolte matice na obou stranách, posuňte vzpěry do požadované polohy a matice znovu utáhněte. Při demontáži balančních koleček odšroubujte matice, odstraňte vzpěry a aretační vložky.



obrázek 31 - balanční kolečka

2.7. Odpružená vidlice a zadní odpružení

Odpružená vidlice

Většina horských kol je vybavena odpruženými vidlicemi, které pohlcují nárazy. Tím poskytují jezdci vyšší komfort a díky delšímu kontaktu kola s povrchem i lepší kontrolu. Přečtěte si pozorně návod k vidlici, případně požádejte vašeho prodejce, aby vás seznámil s jejím nastavením a údržbou. Následující informace jsou míněny pouze jako doplněk k návodu vidlice.

Odpružené vidlice mají většinou nastavitelnou tuhost pružení, některé i tlumení a kompresi, nebo je lze úplně uzavřít. Tyto možnosti seřízení dovolují vidlici „naladit" podle stylu jízdy a váhy jezdce. Někdy je třeba vidlici nastavit na větší tuhost, nebo je naopak požadavek, aby byla měkčí, a rozsah nastavení již nestačí. V tomto případě se změna nastavení provede výměnou některých vnitřních dílů vidlice.

Základní údržba spočívá v pravidelném čištění a mazání vnitřních nohou odpružené vidlice. Pokud má vaše vidlice prachovky, nadzvedněte je. Zkontrolujte a vyčistěte oblast těsnění. Vnitřní nohy odpružené vidlice očistěte měkkým hadříkem, nepoužívejte rozpouštědla nebo jiné čistící prostředky, které by mohly znehodnotit účinek použitého maziva. Vnitřní nohy lehce namažte doporučenými přípravky. Nikdy nepoužívejte přípravky obsahující teflon.

Po určité době používání vyžaduje vidlice důkladnou prohlídku včetně rozebrání, vyčištění, namazání, případného přetěsnění a výměny oleje (viz návod k vaší vidlici). Tyto úkony svěřte odbornému servisu.

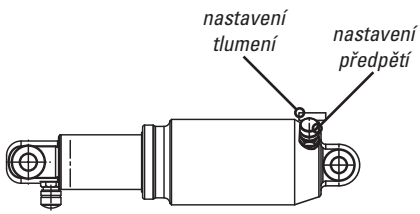
▸▸▸ ***Před každou jízdou se přesvědčte o správné funkci odpružené vidlice.***

▸▸▸ ***Odpružená vidlice se při intenzivním brždění zanořuje, může tím dojít ke ztrátě kontroly řízení a k pádu. Seznamte se proto s funkcí a chováním vaší odpružené vidlice, než budete zkoušet jakýkoliv sjezd nebo rychlou jízdu.***

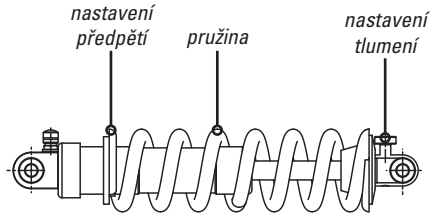
Zadní odpružení

Pokud je vaše kolo vybaveno zadním odpružením, přečtěte si pozorně návod k tlumiči a seznamte se s funkcí zadního odpružení. Případně požádejte o informace vašeho prodejce. Následující sdělení je míněno pouze jako doplněk.

Celoodpružená kola jsou většinou vybavena jedním ze dvou typů pružících jednotek: pružinovým tlumičem nebo vzduchovým tlumičem (viz obrázky 31 a 32). Před jakýmkoliv seřizováním se ujistěte, jakým typem tlumiče je vaše kolo vybaveno. Pro optimální funkci celoodpruženého kola je velmi důležité dosáhnout souladu mezi chodem předního a zadního odpružení. Stejně jako u odpružených vidlic můžete nastavit tlumič podle váhy jezdce, stylu jízdy a povahy terénu. Tato seřízení zahrnují: nastavení předpětí, nastavení útlumu a komprese (pouze u některých tlumičů).



obrázek 31 - vzduchový tlumič



obrázek 32 - pružinový tlumič

Nastavení předpětí
Předpětí (tuhost pružení) určuje, jakou silou je stlačováno pružení, pokud jezdec sedí na kole. Správně nastavené předpětí dovoluje stlačení v rozsahu 15 až 25 % celkového zdvihu.

Pro zvýšení předpětí u pružinového tlumiče otáčejte seřizovací maticí pružiny po směru hodinových ručiček (pružina se zkrátí). Pro měkčí pružení otáčejte maticí proti směru hodinových ručiček (pružina se prodlouží). Pokud rozsah nastavení pružiny nedovoluje nastavit požadované předpětí, je třeba ji vyměnit za pružinu s jinou tvrdostí.

U vzduchových tlumičů se předpětí nastavuje změnou tlaku uvnitř tlumiče. Pro nastavení požadovaného tlaku (podle hmotnosti jezdce) použijte speciální vysokotlakou pumpičku. Tlak v tlumiči pravidelně kontrolujte.

Nastavení tlumení
Tlumení určuje jak rychle nebo pomalu se tlumič vrátí po stlačení do své původní délky. Při nastavení začněte z pozice minimálního tlumení (nejrychlejšího návratu tlumiče), postupně zvyšujte tlumení otáčením seřizovacího šroubu po směru hodinových ručiček. Pokud nastavíte přílišné tlumení, nedovolíte tlumiči, aby se dostatečně rychle vrátil a byl připraven pro další náraz. Optimální nastavení znamená najít rovnováhu mezi tlumičem, který zůstává příliš dlouho stlačený (vrací se příliš pomalu) při opakovaných nárazech a tlumičem, který se vrací do své původní polohy příliš rychle.

Nastavení komprese
Komprese určuje jak rychle dochází ke stlačení tlumiče. Potřebné nastavení proveďte pomocí seřizovacího šroubu. Přílišná komprese neumožní optimální funkci tlumiče.

▸▸▸ Změny v nastavení odpružení můžou způsobit změnu v ovládaní a chování kola při brždění. Nikdy neprovádějte změny v nastavení, dokud se důkladně neseznámíte s návodem a doporučeními výrobce odpružení. Po každé změně nastavení, vyzkoušejte kolo na klidném a bezpečném místě.

Základní údržba
Pravidelně kontrolujte všechny čepy celoodpruženého kola. Ujistěte se, zda jsou správně dotaženy (na doporučené hodnoty) čepy zadního tlumiče a všechny hlavní čepy. Namazání čepů, případně výměnu ložisek svěřte autorizovanému prodejci.

▸▸▸ Zanedbání údržby a seřízení odpruženého systému může způsobit jeho chybnou funkci, což může vést ke ztrátě kontroly řízení a pádu.

2.8. Čištění, mazání a skladování

Čištění

Čištění kola je důležitou součástí pravidelné údržby. Špína a prach poškozují zejména pohyblivé části kola: řetěz, ráfky, pastorky, měnič převodů a přesmykač řetězu. Kolo po každé jízdě v blátivém terénu vyčistěte.

K čištění kola nepoužívejte vysokotlaké čističky. Vysoký tlak vody může zasáhnout ložiska a vymýt z nich vazelínu nebo je naopak znečistit.

Vždy je nejlepší ruční mytí kola. Největší bláto a špínu opláchněte hadicí, poté kolo očistěte jemným kartáčem namočeným v teplé mýdlové vodě. Řetěz, pastorky, převodníky, měnič převodů a přesmykač řetězu odmastěte vhodným přípravkem. Špinavá a špatně přístupná místa vyčistěte kartáčkem. Nakonec spláchněte zbytky nečistot. Před opětovným namazáním nechte řetěz a ostatní části oschnout. Pro čištění řetězu je nejlepší použít speciální pračku na řetěz.

Nikdy neodstraňujte špínu bez předchozího navlhčení kola vodou, můžete odřít lak rámu a povrch komponentů!

Mazání

Při mazání věnujte pozornost všem pohybujícím se částem kola, zejména řetězu. K mazání používejte přípravky určené pro jízdní kola. Řetěz mažte z vnitřní strany. Po aplikaci maziva chvíli počkejte (nejlépe do druhého dne), aby mohlo mazivo důkladně proniknout do řetězu. Přebytečné mazivo otřete. Při mazání měniče převodů a přesmykače řetězu dávejte pozor, abyste mazacího prostředku nenanesli příliš mnoho. Přebytečné mazivo způsobuje usazování špíny a prachu. Dávejte pozor, aby se mazací prostředky nedostaly na pláště, ráfky, brzdové špalíky nebo kotouče brzd. Je také vhodné občas namazat čepy brzdových pák a čelistí. Namazání lanek, bovdenů, nábojů, hlavového složení, středového složení a pedálů svěřte odbornému servisu. Tyto části je potřeba rozebrat, vyčistit, znovu sestavit a seřídit.

Skladování

Kolo chraňte před deštěm, sněhem a sluncem. Déšť a sníh můžou způsobit korozi kola, UV záření vyblednutí laku nebo poškození jakýchkoliv gumových nebo plastových částí kola. Před dlouhodobým skladováním kolo vyčistěte, namažte a na rám naneste vhodný ochranný přípravek. Kolo skladujte zavěšené s plášti nahuštěnými na poloviční tlak. Není vhodné, aby byly pláště zatíženy vlastní vahou kola (mohou se poškodit). Pokud nelze kolo pověsit, pláště alespoň vypusťte.

2.9. Harmonogram údržby

Věnujte zvýšenou pozornost kolu při jeho zajíždění. V této době může dojít k povolení lanek a k „sednutí" výpletů kol, které budou vyžadovat nové seřízení. Kontrola kola před jízdou (viz kapitola 1.3.) vám může pomoci identifikovat některé problémy. I když vám bude připadat, že je vše v pořádku, je potřeba kolo nechat prohlédnout v rámci garančního servisu u vašeho prodejce. Garanční seřízení se doporučuje: po ujetí cca 100 až 200 km (záleží na tom, kde je kolo používáno a jakým způsobem).

Dále postupujte podle následujícího harmonogramu. Při častém používání kola nebo při jízdě v těžkém a blátivém terénu je nutná častější kontrola a údržba než podle navrženého harmonogramu.

Po každé jízdě

- Zkontrolovat rychloupínací táhla a seřízení brzd
- Zkontrolovat vycentrování kol
- Zkontrolovat stav plášťů, případně je vyměnit

Každý týden

- Zkontrolovat tlak v pláštích
- Namazat řetěz
- Namazat vnitřní nohy odpružené vidlice
- Zkontrolovat dotažení čepů odpružené vidlice

- Zkontrolovat dotažení čepů zadního odpružení
- Zkontrolovat dotažení třmenů a kotoučů u kotoučových brzd

Každý měsíc
- Umýt a osušit kolo
- Promazat čepy měniče převodů a přesmykače řetězu
- Promazat konce bovdenů
- Zkontrolovat zda nejsou uvolněné nějaké matice a šrouby:
  - rychloupínací táhlo nebo šroub objímky sedlovky
  - šroub zámku sedla
  - šrouby představce
  - šrouby řídítek
  - šrouby rohů
- Zkontrolovat stav řadících lanek
- Zkontrolovat stav brzdových lanek a vedení brzd
- Zkontrolovat opotřebení brzdových špalíků
- Zkontrolovat seřízení nábojů kol
- Zkontrolovat seřízení hlavového složení
- Zkontrolovat vytažení řetězu, vytahaný řetěz vyměnit

Každé 3 měsíce
- Promazat čepy brzd a brzdových pák
- Zkontrolovat dotažení matic a šroubů
- Zkontrolovat středové složení
- Zkontrolovat pedály
- Namazat sedlovku (kromě karbonové)

Každých 6 měsíců
- Promazat brzdová lanka a seřídit je
- Promazat lanka měniče převodů a přesmykače řetězu a seřídit je
- Promazat čepy brzdových čelistí
- Vyměnit brzdové špalíky, pokud je třeba
- Vyměnit řetěz, pokud je třeba
- Zkontrolovat a případně vyměnit brzdové destičky u kotoučových brzd

Každý rok
- Promazat náboje
- Promazat hlavové složení
- Promazat středové složení
- Promazat závity a ložiska pedálů
- Namazat rychloupínací táhlo a sedlovku (kromě karbonové)
- Namazat představec
- Promazat odpruženou vidlici, případně zadní odpružení

Nikdy nemažte karbonovou sedlovku! Před zasunutím sedlovky do rámu, odmastěte styčné plochy a ujistěte se, že vnitřní povrch sedlové trubky je hladký bez výstupků a ostrých hran.

Každé 2 roky
- Výměna hydraulické kapaliny u hydraulických kotoučových brzd

2.10. Doporučené utahovací momenty u karbonových rámů

Následující instrukce slouží jako návod, který vám pomůže řádně servisovat vaše karbonové kolo Amulet.

Upozornění! Před utažením šroubu nebo objímky se ujistěte, zda není na daném dílu (dílech) a/nebo v návodu k dílu (dílům) uvedena doporučená hodnota utahovacího momentu. Řiďte se touto doporučenou hodnotou uvedenou na daném dílu (dílech) a/nebo v návodu k dílu (dílům).

Upozornění! Nepřekračujte maximální hodnotu utahovacího momentu. Nesprávné utažení může poškodit komponenty a/nebo rám, což může vést ke ztrátě kontroly nad kolem a k následnému pádu s vážným zraněním nebo i smrtí.

#	Popis	Nm
1	Stahovací šroub krytky představce	3 - 5
2	Rozpěrný „ježek“ (vložka) hlavového složení	4 - 6
3	Objímka představce pro sloupek vidlice	4 - 5
4	Objímky řadících/brzdových pák na řídítkách	4 - 5
5	Objímka představce pro řídítka	5 - 6
6	Přední kotoučová brzda	8 - 10
7	Šroub zámku sedlovky	8 - 12
8	Podsedlová objímka	5 - 6
9	Šrouby košíku na lahev	3 - 5
10	Držák přesmykače	4 - 5
11	Vodítko lanek pod středovým pouzdrem	0,5 - 1
12	Zadní kotoučová brzda	8 - 10
13	Šroub držáku měniče převodů M2.5 (2 šrouby)	1,5 - 2,5
	Šroub držáku měniče převodů M5 (2 šrouby)	6 - 8

3. Poskytnutí záruky

Záruka je poskytována na vady, které má předmět prodeje v okamžiku převzetí kupujícím.

3.1. Záruka na jednotlivé díly

Rám a vidlice

Záruka se vztahuje na materiál, spoje a prorezavění s výjimkou laku rámu a vidlice. V žádném případě ji nelze uplatnit na poškození způsobené havárií nebo neodbornou opravou. Je bezpodmínečně nutné, aby měl rám původní lak. Ze záruky jsou dále vyjmuty tyto závady: poškození vzniklé při organizovaných sportovních akcích a tréninku na tyto akce nebo používáním rámu a vidlice k účelům k nímž nejsou určeny (extrémní skoky a ostatní nestandardní použití), vady způsobené neodborným zásahem, ohnutí rámu nebo vidlice, které je známkou nevhodného používání nebo havárie, ulomení výměnného držáku měniče převodů a zlomení rámu v místě spojení sedlové a horní rámové trubky, které je známkou příliš vytažené sedlovky a tedy nevhodné velikosti rámu. Výrobce nenese odpovědnost za výrobní postupy jiných firem (pískování, vypalování nového laku, atd.).

Odpružené vidlice a zadní pružící jednotky

Záruka se vztahuje na materiálové a výrobní vady, které existují v okamžiku převzetí. Kritériem pro přijetí reklamace prasklé odpružené vidlice je neporušenost geometrie vnitřních a vnějších nohou. Nelze uplatňovat závady typu vzniku vůle, jestliže jsou ve vidlici nečistoty a voda, která způsobuje poškození, dále pak ohyb sloupku vidlice nebo poškození korunky vlivem nehody a/nebo přetížení.

Předmětem záruky není opotřebení čepů, kluzných pouzder a ložisek u zadní odpružené stavby. U zadní pružící jednotky nelze uznat závady, při kterých je poškozena geometrie jednotky (havárie nebo přetížení při nevhodném nastavení) a únik vzduchu či oleje způsobeného vniknutím nečistot a vody pod těsnění, rýhy na kluzných částech a koroze.

Řízení

Záruka je na materiálové vady, neuznává se deformace sloupků vidlice při nadměrném dotažení představce nebo deformace představce po vysunutí nad maximálního hranici. Provoz jízdního kola vyžaduje kontrolu a vymezování vůle hlavového složení - vytlučené, zkorodované nebo znečištěné ložiskové dráhy nelze reklamovat.

Středové složení

Do záruky spadají vady materiálu a jeho tepelné zpracování. Běžné seřizování vůle není předmětem garančních oprav. Rovněž není možné uznat zdeformované nebo vytržené závity dílů a poškození kliky v oblasti spojení s osou (čtyřhran, Octalink, ISIS). Opotřebované ložiska, poškozené závity středové trubky rámu (vlivem jízdy na kole s uvolněnými miskami středové osy) a zkorodované díly nejsou předmětem záruky. Kontrolujte a včas reagujte na případná uvolnění.

Pedály

Záruka se vztahuje na prokazatelnou vadu materiálu. Opotřebení provozem, uvolnění či prasknutí spojů rámečku způsobené nárazem nejsou důvodem k uznání reklamace. Hlučnost pedálu a seřizování vůle není předmětem garance, ale pozáručního servisu. Pozor na uvolnění pohyblivých částí nášlapných pedálů, kontrolujte jejich správné dotažení. Na ztrátu uvolněných částí se nevztahuje záruka.

Kola

Do záruky spadají vady materiálu včetně vad povrchové úpravy. Kritériem pro přijetí záruky na provozní vůli a hlučnost chodu volnoběžného tělesa náboje je jeho funkčnost. Vydřené ložiskové dráhy, vniknutí nečistot do volnoběžného tělesa a ložisek náboje, zkorodované díly a odřené brzdné plochy nejsou předmětem záruky.

Brzdy, řazení, měnič převodů a přesmykač řetězu

Do záruky spadají vady materiálu. Na seřízení se záruka nevztahuje. Skladováním, manipulací a samotnou jízdou se nastavení řazení může změnit. Jeho seřízení patří k běžné údržbě. Na případné stržení řadícího mechanismu, ulomení páček řazení nebo další mechanické poškození součástí řadícího mechanismu nemůže být uplatněna záruka. Zejména řazení páčkami u přesmykače řetězu vyžaduje cit. Záruka se také nevztahuje na opotřebení brzdových špalíků

a brzdových destiček, na poškození způsobené použitím nevhodné brzdové kapaliny a na stržení závitu u centrovacího šroubu brzdové čelisti.

Sedlo a sedlovka
Uznává se vada materiálu, posuzuje se z hlediska plnění funkce. Rýhy způsobené posuvem sedlovky v sedlové trubce nelze reklamovat. Reklamace na sedlovku se neuznává, byla-li vysunuta nad značku maximálního vysunutí. Nelze uplatnit záruku na ohyb sedlovky vlivem nehody nebo přetížení po doskoku, ohyb ližin sedla, roztržení potahu sedla apod.

Řetěz
Předmětem záruky je materiálová vada, přetržení článku řetězu. Na opotřebení provozem se záruka nevztahuje. Záruka se nevztahuje na přetržení řetězu vlivem necitlivého řazení (rozpojení na čepu), deformace vzniklé provozem (přetočení), provozní opotřebení (vytažení) a při zanedbání údržby (koroze, zadření vlivem nečistoty apod.).

Odrazky, kryt převodníku a kryt paprsků
Ulomené nebo rozbité díly nejsou předmětem záruky.

Kotoučové brzdy
Záruka se vztahuje na výrobní nebo materiálové vady. Nelze uplatňovat záruku na poškození způsobená nehodou, zanedbáním údržby, neodbornou opravou nebo použitím nevhodné brzdové kapaliny. Vždy používejte brzdovou kapalinu doporučenou výrobcem kotoučové brzdy. Jen tak bude zaručena bezproblémová funkce vašich brzd. Brzdové kapaliny se liší svými vlastnostmi natolik, že může dojít k vážnému poškození celého brzdového mechanismu.

3.2. Záruční list

Článek 1 Základní ustanovení
1.1 Prodejce zaručuje kupujícímu, že výrobek (jízdní kolo Amulet) zakoupený v autorizované prodejně je prost konstrukčních a materiálových vad, a že v případě zjištění jakékoli takové vady v záruční lhůtě uvedené v článku 2 poskytne kupujícímu bezplatnou opravu nebo výměnu koupeného výrobku ve shodě s českými předpisy.

1.2 Záruka se nevztahuje na ty součásti výrobku, které podléhají běžnému opotřebení jejich užíváním. Záruku dále nelze uplatnit v případech, kdy reklamovaná vada vznikla porušením podmínek užívání výrobku. Příklady běžného opotřebení a porušení podmínek užívání výrobku jsou uvedeny v článku 3 níže.

1.3 Oprávnění uplatnit práva ze záruky náleží pouze kupujícímu identifikovanému v dokladu o prodeji výrobku. Práva ze záruky jsou nepřenosná.

1.4 Postup při uplatnění záruky (reklamační řád) je uveden v článku 4.

Článek 2 Záruční doby
2.1 Všechny níže uvedené záruční doby počínají běžet dnem prodeje vyznačeném v záručním listu, který je dodáván s výrobkem jako součást návodu k obsluze.

2.2 Je-li pro některé součástky stanovena prodloužená záruční doba, pak podmínkou pro její uplatnění je provedení první garanční prohlídky zakoupeného výrobku po ujetí prvních 100 až 200 km nebo po 1 měsíci od zakoupení výrobku, podle toho, která skutečnost nastane dříve. Tato garanční prohlídka musí být potvrzena v záručním listě.

2.3 Běžná záruční doba pro výrobek a jeho součásti činí 2 roky, ledaže se jedná o součástky podléhající běžnému opotřebení, uvedené v odstavci 3.1 níže.

2.4 V případě komponentů a součástek vyrobených třetími stranami činí záruční doba 2 roky, ledaže výrobce dané součástky stanovil záruční dobu delší.

Článek 3 Výjimky ze záruky

3.1 Záruka se nevztahuje na ty části jízdních kol Amulet, které podléhají běžnému opotřebení při užívání, a jimiž jsou například: pláště, řetězy, pastorky, převodníky, brzdové destičky, duše, rukojeti řídítek, ložiska, čepy, lanka, baterie, těsnění vidlic a tlumičů, bovdeny, ledaže je u takové části zjištěna materiálová či výrobní vada.

3.2 Nárok na záruku zaniká v případě, že výrobek:

- byl použit k podnikání, např. v půjčovně kol,
- byl poškozen následkem použití v soutěži či závodě, extrémních skoků, dlouhodobého intenzivního zatěžování na hranici pevnosti materiálu mající za následek jeho destrukci, nebo byl použit v extrémním terénu či za extrémního počasí.
- byl poškozen při dopravní nehodě nebo pádu,
- byl užíván jiným nevhodným způsobem nebo způsobem jiným než standardním vzhledem k jeho určení,
- nebyl udržován nebo servisován v souladu s návodem,
- byl prodán, servisován nebo opraven neautorizovanou osobou (k tomu viz bod 5.5 níže),
- byly na něm vyměněny součásti za jiné než originální,
- není v originálním laku a barevném provedení,
- není k reklamaci předán úplný.

Článek 4 Postup (Reklamační řád)

4.1 Kupující uplatňuje reklamaci vady u toho prodejce, u něhož výrobek zakoupil.

4.2 Pro účel reklamace je nezbytné předat s čistým reklamovaným výrobkem také doklad o koupi a záruční list.

4.3 Kupující vyplní s pomocí prodejce reklamační list obsahující tyto údaje: jméno a adresu reklamujícího (prvního majitele kola), datum koupě, datum reklamace, obchodní označení (název, model) výrobku, sériové číslo rámu, popis toho, jak se závada projevuje a razítko autorizovaného prodejce Amulet.

4.4 Autorizovaný prodejce je oprávněn rozhodnout o tom, zda bude reklamace uznána a jak bude vyřízena. V případě uznání reklamace autorizovaný prodejce zajistí opravu nebo výměnu výrobku.

4.5 Odmítnutí reklamace záruční vady nevylučuje, aby byl výrobek přijat k běžné opravě na náklady kupujícího, budou-li pro to splněny další podmínky

Článek 5 Doplňující ustanovení

5.1 Prodejce doporučuje, aby kupující nechal zakoupený výrobek po ujetí 100 až 200 km nebo po 1 měsíci od jeho zakoupení projít první garanční prohlídkou a seřízením v servisu autorizovaného prodejce kola. Tato prohlídka může odhalit případné vady a prodlouží životnost součástek.

5.2 Za škody na výrobku způsobené jeho nepovolenými úpravami, nesprávnou údržbou či servisováním nenesou prodejce ani dovozce žádnou odpovědnost.

5.3 Uznání záruční vady neznamená automatické přijetí odpovědnosti prodejce za možné způsobené škody.

5.4 Tyto záruční podmínky doplňují ustanovení právních předpisů platných na území České republiky.

5.5 Seznam autorizovaných prodejen výrobků Amulet a autorizovaných servisů jízdních kol Amulet je uveden na www.amuletbikes.cz.

Prohlašení dovozce

Dovozce výrobků Amulet, společnost SNOW-HOW ČR s.r.o. (IČ: 26422212, DIČ: CZ26422212) prohlašuje, že jízdní kolo uvedeného typu a výrobního čísla odpovídá obecně závazným technickým předpisům. Výrobní číslo a číslo normy je uvedeno na spodní straně středové spojky kola. Jízdní kolo je určeno výhradně pro sportovní účely. Není určeno k provozu na pozemních komunikacích. Pakliže bude takto používáno, musí být dovybaveno podle obecně závazných právních předpisů. Kolo není určeno k tomu, aby ho děti do 14 let používaly na hraní! Dovozce výrobků Amulet dále prohlašuje, že obal od jízdního kola splňuje podmínky pro uvádění na trh stanovené zákonem o obalech číslo477/2001 Sb. a že za zmíněný obal byl uhrazen poplatek pod evidenčním číslem EK-FO0022199.

Jestliže vám není srozumitelná jakákoliv část tohoto manuálu, obraťte se na vašeho prodejce.

Aktuální manuál je k dispozici na internetové adrese www.amuletbikes.cz ve formátu PDF.

NÁVOD NA POUŽÍVANIE BICYKLA

Tento návod obsahuje dôležité upozornenia a pokyny pre Vašu bezpečnú jazdu, poskytne Vám potrebné informácie o nastavovaní a údržbe bicykla.

Pozorne sa zoznámte s týmto návodom skôr než pôjdete prvý krát na bicykel a uchovajte ho pre ďalšiu potrebu.

Pokiaľ bude tento bicykel používaný na pozemných komunikáciách, musí byť vybavený podľa všeobecne záväzných právnych predpisov (viď kapitola 3.2.).

Súčasťou tohto návodu je záručný list do ktorého sú zaznamenávané garančné prehliadky a záručné opravy.

Obsah

Popis bicykla . . . . strana 2
1. Dôležité informácie, ktoré je potrebné vedieť pred prvou jazdou . . . . strana 32
1.1. Rozdelenie bicyklov podľa kategórií . . . . strana 32
1.2. Príprava bicykla pre jazdu . . . . strana 33
1.3. Kontrola bicykla pred jazdou a po jazde . . . . strana 35
1.4. Rady a odporučenia pre Vašu bezpečnú jazdu . . . . strana 36

2. Údržba bicykla . . . . strana 38
2.1. Náradie potrebné pre základnú údržbu bicykla . . . . strana 38
2.2. Rýchloupínací mechanizmus, montáž a demontáž kolies . . . . strana 38
2.3. Brzdy . . . . strana 40
2.4. Radenie . . . . strana 43
2.5. Hlavové zloženie, riadidlá, predstavec, sedlo a sedlovka . . . . strana 46
2.6. Kolesá, plášte, pedále, náboje a stredové zloženie . . . . strana 47
2.7. Odpružená vidlica a zadné odpruženie . . . . strana 50
2.8. Čistenie, mazanie a skladovanie . . . . strana 52
2.9. Harmonogram údržby . . . . strana 52
2.10. Doporučené uťahovacie momenty karbónových rámov . . . . strana 54

3. Poskytnutie záruky . . . . strana 55
3.1. Záruka na jednotlivé diely . . . . strana 55
3.2. Záručný list . . . . strana 56
3.3. Servisné doklady . . . . strana 87
3.4. Záručný list (formulár) . . . . strana 91

1. Dôležité informácie, ktoré je potrebné vedieť pred prvou jazdou

1.1. Rozdelenie bicyklov podľa kategórií

Cestné

Najrýchlejší a najľahší a najaerodynamickejší typ bicykla. Je určený pre rýchlu jazdu na spevnených komunikáciách. Rám je navrhovaný tak, aby bol čo najpevnejší a zároveň čo najľahší; geometria je volená tak, aby bicykel rýchle a presne reagoval na podnety jazdy. Komponenty, predovšetkým kolesa, sú ľahšie ako v iných kategóriách (nemusia absorbovať toľko nárazov) „vysokotlakové" plášte redukujú valivý odpor na minimum. Nízko položené, zahnuté riadidlá poskytujú jazdcovi dobrú oporu pre stúpanie, šprinty a tak isto lepší proces z hľadiska aerodynamiky. Maximálna výška sedadla týchto bicyklov je väčšia ako 635 mm*. Najvyššie prípustné celkové zaťaženie bicykla je 134 kg s tým, že sa jedná o súčet hmotnosti bicykla, jazdca a prepravovaného nákladu, kde hmotnosť tohto nákladu nesmie byť vyššia ako 18 kg.

Nie sú vhodné pre jazdu na nespevnených komunikáciách (rám a komponenty nie sú skonštruované pre zaťaženie jazdy v teréne).

Horské (26" a 29") / juniorské horské (24" a 20")

Sú určené pre jazdu mimo spevnenej komunikácie (poľné a lesné cesty, náročný terén a podobne). Sú navrhnuté tak, aby poskytli jazdcovi lepšiu kontrolu a ovládateľnosť a aby boli odolnejšie pri jazde v náročnom teréne. Plášte sú široké, aby lepšie tlmili nárazy a mali väčšiu priľnavosť na rozbitom a kľukatom teréne. Široký rozsah prevodov umožňuje jazdu v takmer akomkoľvek teréne. Väčšina horských bicyklov býva vybavená odpruženými systémami (predná odpružená vidlica, alebo predné a zadné odpruženie), ktoré lepšie pohlcujú nárazy a vibrácie spôsobené terénom. Maximálna výška sedadla týchto bicyklov je väčšia ako 635 mm*. Najvyššie prípustné celkové zaťaženie 26" bicykla je 134 kg, 24" bicykla je 123 kg a 20" bicykla je 90 kg s tým, že sa jedná o súčet hmotnosti bicykla, jazdca a prepravovaného nákladu, kde hmotnosť tohto nákladu nesmie byť vyššia ako 18 kg.

Nie sú príliš vhodné na dlhšiu jazdu na spevnených komunikáciách (vyššia hmotnosť, plášte s veľkým valivým odporom, vzpriamenejší, aerodynamickejší menej vhodný posed).

Krosové (trekkingové)

Univerzálny typ bicykla vhodný pre jazdu na ceste a aj v ľahšom teréne (kvalitné, nerozbité lesné a poľné cesty). Koncepčne vychádza z cestného bicykla, má rovnaký priemer kolies, ale odlišuje sa odolnejším rámom, viacerými prevodmi, vzpriamenejším posedom, širšími plášťami. Medzi krosovými a trekkingovými sú určité odlišnosti: krosové sú viac menej určené pre športovú jazdu, trekkingové ponúkajú pohodlnejší, vzpriamenejší posed (niekedy sú vybavené blatníkmi, nosičom a svetlom). Maximálna výška sedadla týchto bicyklov je väčšia ako 635 mm*. Najvyššie prípustné celkové zaťaženie bicykla je 134 kg s tým, že sa jedná o súčet hmotnosti bicykla, jazdca a prepravovaného nákladu, kde hmotnosť tohto nákladu nesmie byť vyššia ako 18 kg.

Na rozdiel od horského bicykla nie sú určené na jazdu v náročnom teréne (kamene, rozbitý podklad, korene atd.).

City bike

Bicykel pre pohodlnú a príležitostnú jazdu na kvalitných komunikáciách. Vyžaduje nízke nároky na údržbu. Väčšinou býva vybavený viacstupňovou prevodovkou, ukrytou v zadnom náboji. Je vhodný pre kratšie výlety, nákupy atd. Maximálna výška sedadla týchto bicyklov je väčšia ako 635 mm*. Najvyššie prípustné celkové zaťaženie bicykla je 134 kg s tým, že sa jedná o súčet hmotnosti bicykla, jazdca a prepravovaného nákladu, kde hmotnosť tohto nákladu nesmie byť vyššia ako 18 kg.

Nie je určený na jazdu mimo spevnenej komunikácie.

Detské (16" a 12")

Typ bicykla pre najmenších cyklistov vhodný na jazdu prakticky po všetkých typoch terénov. Akceptuje možnosti a predpokladané schopnosti malých cyklistov. Väčšinou bývajú vybavené zadnou protišliapacou brzdou tzv. torpédom a demontovateľnými stabilizátormi, tzv. pomocné kolieska. Maximálna výška sedadla pri 12" bicykloch je 500 mm, pri 16" bicykloch je 630 mm*. Najvyššie prístupné celkové zaťaženie jazdcom pre veľkosť 12" je 30 kg a pre veľkosť 16" je 40 kg.

*Maximálnou výškou sedadla sa myslí zvislá vzdialenosť horného povrchu sedadla od zeme, meraná so sedadlom vo vodorovnej polohe a sedlovkou vytiahnutou na minimálnu hĺbku zasunutia.

1.2. Príprava bicykla pre jazdu

Správna veľkosť

Najprv sa uistite, či Vám bicykel veľkostne vyhovuje. Príliš veľký, alebo malý bicykel sa horšie ovláda a jazda na ňom môže byt nebezpečná.

Pokiaľ Vám zakúpený bicykel veľkostne nezodpovedá, môže dôjsť k strate kontroly riadenia a k pádu.

Rám

Správnou veľkosťou rámu si určíte týmto spôsobom: Staňte si (najlepšie v obuvi, ktorú budete pri jazde používať) obkročmo nad hornú rámovú trubku uprostred jej vzdialenosti medzi sedadlom a predstavcom (viď obrázok 1). Pokiaľ sa Váš rozkrok dotýka rámu, bicykel je pre Vás príliš veľký. Medzera medzi rámom a rozkrokom by mala byť pri cestných, mestských a detských bicykloch 3 až 5 cm, pri bicykloch používaných v teréne (krosové a horské) minimálne 8 cm. Pri používaní v náročnom teréne môže byť táto hodnota 10 cm a vyššia.

obrázok 1 - veľkosť rámu

obrázok 2 - výška sedla

Sedlo a sedlovka

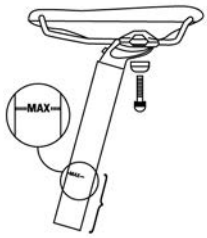
Správne nastavenie sedla je dôležité pre optimálny prenos energie pri šliapaní a pre pohodlie na Vašom bicykli. Váš predajca Vám pravdepodobne sedlo a sedlovku nastavil. Pokiaľ si niekedy budete potrebovať zmeniť nastavenie sami, riaďte sa nasledujúcimi pokynmi:

Výška sedla

Správnu výšku sedla určuje dĺžka Vašich nôh. Pri správnom nastavení sú pri šliapaní nohy mierne pokrčené v kolenách.

Kontrola správnej výšky sedla:

- sadnite si na sedadlo,
- dajte pätu na zadný okraj pedálu,
- otočte kľukami tak, aby sa pedál s Vašou pätou dostal do najnižšej polohy a kľuka bola rovnobežne so sedlovou trubkou. V tejto polohe musí byť Vaša noha natiahnutá (viď obrázok 2). Pokiaľ tomu tak nie je, nastavte výšku sedla: Povoľte skrutku, alebo páčku objímky sedlovky a vysunutím, alebo zasunutím upravte ich výšku. Potom skontrolujte, či je sedlo vo vodorovnej polohe. Znovu dotiahnite skrutku, alebo páčku objímky sedlovky (uťahovací moment 12 až 17 Nm), aby sa so sedadlom nedalo otáčať. Skontrolujte nastavenie, ako je vyššie uvedené.



obrázok 3 - ryska maximálneho vysunutia

Na sedlovke je ryskou vyznačená maximálna prístupná výška pre jej vysunutie (viď obrázok 3). Nikdy nenastavujte sedlovku nad túto hodnotu. Môže dôjsť k jej zlomeniu, ohnutiu, alebo k poškodeniu rámu. To môže mať za následok stratu kontroly riadenia a pád.

Nastavenie sedla v smere vpred, alebo vzad

Povoľte skrutku zámku sedlovky a posuňte sedlo smerom dopredu, alebo dozadu. Po nastavení skrutku dotiahnite (uťahovací momenť 17 až 19 Nm). Obecne platí, že sedlo má byť nastavené tak, aby zvislica spustená z kolena sediaceho jazdca pretínala osu pedálu. Kľuky musia byť vo vodorovnej polohe, meraná noha je vpredu.

Nastavenie sklonu sedla

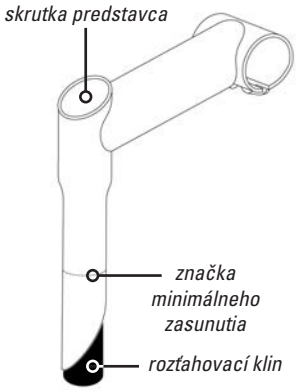
Väčšina cyklistov dáva prednosť horizontálnej polohe sedla, niektorý preferujú mierny sklon vpred, alebo vzad. Pre nastavenie sklonu sedla opäť povoľte skrutku zámku sedlovky a nastavte sklon ako požadujete. Po týchto nastavovacích úkonoch skrutku pevne dotiahnite.

Po každom nastavovaní sedla sa presvedčte, či je upevňovací mechanizmus poriadne dotiahnutý. Uvoľnený zámok sedlovky, alebo jej upevňovacia skrutka môžu sedlovku poškodiť. Môže dôjsť k strate kontroly na riadením a k pádu. Správne dotiahnutá sedlovka nedovoľuje pohyb v žiadnom smere. Pravidelne kontrolujte jej správne dotiahnutie.

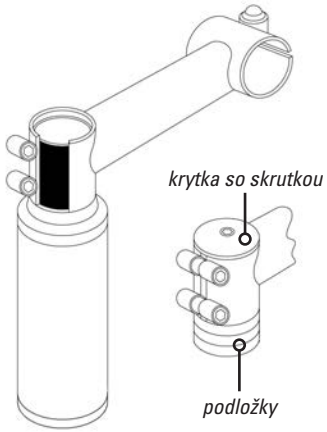
Nastavenie výšky riadidiel

Pokiaľ je Váš bicykel vybavený predstavcom, ktorý je uchytený priamo na stĺpiku vidlice - typ A-head, je možné zmeniť výšku riadidiel odobratím dištančných podložiek, ktoré sú medzi predstavcom a hlavovým zložením. Podložky sa potom dajú nad predstavec, alebo sa skráti stĺpik vidlice. V prípade skrátenia stĺpika vidlice musí zostať rozdiel medzi hornou hranou predstavca a stĺpika vidlice maximálne 5mm. Ďalšou možnosťou je použiť predstavec s inou dĺžkou, sklonom, alebo vymeniť riadidlá za vyššie. Tieto prípadné úpravy konzultujte s Vašim predajcom.

Pri ostatných bicykloch si môžete upraviť výšku riadidiel sami zmenou výšky predstavca. Pri týchto bicykloch je použitý typ predstavca, ktorý je zasunutý do „závitového" stĺpiku vidlice. Je upevnený dlhou skrutkou prechádzajúcou cez predstavec. Na konci tejto skrutky je rozťahovací klin, ktorý slúži na dotiahnutie predstavca v stĺpiku vidlice. Povoľte skrutku predstavca tromi až štyrmi plnými otáčkami proti smere hodinových ručičiek. Pokiaľ skrutka vylieza von z predstavca, ale s predstavcom nie je možné pohnúť, použite kúsok dreva, alebo gumovú paličku a udrite na skrutku tak, aby sa uvoľnil rozťahovací klin. Nastavte výšku predstavca podľa Vašich potrieb. Nastavte ho tak, aby bol v jednej ose s predným kolesom a poriadne dotiahnite (uťahovací moment 24 Nm). Kontrolu správneho dotiahnutia prevediete najlepšie tak, že predné koleso zovriete kolenami a skúsite pohybovať riadidlami do strán. Po zmene nastavenia, tak isto skontrolujte, či je možné riadidlá voľne otáčať v oboch smeroch, bez toho aby bovdeny o niečo zachytávali.



obrázok 4 - predstavec klasického typu



obrázok 5 - predstavec typu A-head

Pri niektorých bicykloch môže zmena výšky predstavca ovplyvniť zariadenie prednej brzdy. Skontrolujte preto

pred jazdou správnosť funkcie brzd.

Na každom predstavci s rozťahovacím klinom je značka minimálneho zasunutia, ktorú nesmie byť nikdy vidno nad vrchnou časťou hlavového zloženia. Pokiaľ je predstavec vytiahnutý nad túto značku, môže dôjsť k jeho ohnutiu, alebo zlomeniu, prípadné poškodenie stĺpika vidlice, čo môže spôsobiť stratu kontroly nad riadením a pád.

Nastavenie uhlu riadidiel

Je možné tak isto nastaviť uhol riadidiel, alebo ich nástavcov. Nastavenie vykonajte takto:
Povoľte skrutku riadidiel, alebo nástavcov otočte riadidlami, alebo nástavcom ako potrebujete, riadidlá vycentrujte na stred predstavca a pevne všetko dotiahnite (uťahovací moment 19 Nm).

Nedostatočné dotiahnutie predstavca, riadidiel, alebo ich predstavcov môže ovplyvniť kontrolu riadenia a spôsobiť pád. Preto sa vždy presvedčte o ich správnom dotiahnutí.

Nosiče batožiny a nákladu

Prevážanie predmetov a nákladov v ruke pri jazdení bicykla môže byť veľmi nebezpečné a môže spôsobiť stratu kontroly nad riadením a pád. Pokiaľ si dovybavíte svoj bicykel nosičom, majte na vedomí, že rám bicykla je konštruovaný primárne na hmotnosť jazdca. Prevážanie príliš ťažkých nákladov by mohlo spôsobiť poškodenie, na ktoré sa nevzťahuje záruka.

1.3. Kontrola bicykla pred jazdou a po jazde

Doporučujeme previesť pred každou jazdou nasledujúcu jednoduchú a rýchlu kontrolu Vášho bicykla. Zodvihnite bicykel do výšky asi 5 až 10 cm a položte ho na zem. Sledujte či nedošlo k uvoľneniu niektorých dielov, alebo skrutiek. Pokiaľ áno, dotiahnite ich.

Plášte

Skontrolujte, či sú plášte nafúkané na správny tlak (viď kapitola 2.7.) a prípadne ich dofúkajte. Skontrolujte tak isto behúň a bok plášťa, či nie je niekde poškodený, alebo prerezaný. Poškodené plášte pred jazdou vymeňte.

Používajte vždy len plášte s rozmerom vhodným pre Váš bicykel. Doporučujeme sa o vhodnosti použitia konkrétnych plášťov poradiť s Vašim predajcom.

Kolesá

Roztočte každé koleso a skontrolujte, či nehádže do strán (je správne vycentrované). Tak isto skontrolujte, či kolesá nemajú bočnú vôľu, nie sú povolené špice, alebo niektoré nechýbajú.

Pre správnu funkciu brzd musia byť kolesá správne vycentrované. Vycentrovanie kolies zverte odbornému servisu.

Brzdy

Stlačte brzdové páky, skontrolujte či sú brzdové špalíky v správnej polohe ku ráfiku. Pokiaľ sa brzdové páky pri stlačení na doraz dotýkajú riadidiel, je potrebné brzdy nastaviť (viď kapitola 2.3.). Tak isto skontrolujte lanká, či nie sú na koncoch roztrapkané. Konce brzdových aj riadiacich laniek musia byť opatrené bezpečnostnou koncovkou na lanku tak, aby nebolo možné bezpečnostnú koncovku stiahnuť rukou. Pokiaľ nie je lanko zabezpečené bezpečnostnou koncovkou, mohlo by dôjsť k jeho rozštiepeniu a k prípadnému popichaniu sa.

Jazda so zle nastavenými brzdami, alebo opotrebovanými brzdovými špalíkmi (prípadne brzdovými doštičkami) je nebezpečná a môže viesť k vážnemu zraneniu, alebo smrti. Používajte vždy len brzdové špalíky (alebo v prípade kotúčových brzd brzdové doštičky) rovnaké s typom ako použil výrobca na Vašom bicykli.

Rýchloupínače

Skontrolujte, či sú rýchloupínače predného, zadného kolesa a sedlovky riadne dotiahnuté a či sú v polohe zavreté (viď kapitola 2.2.).

Pri jazde s nesprávne dotiahnutými rýchloupínačmi môže dôjsť k uvoľneniu kolesa, alebo k vypadnutiu vidlice, čo môže viesť k poškodeniu bicykla a k vážnemu zraneniu, alebo smrti jazdca.

Riadidlá a sedlo
Skontrolujte, či je sedlo a predstavec v jednej ose s hornou rámovou trubkou a sú riadne utiahnuté.

Nástavce riadidiel a gripy
Skontrolujte, či gripy držia pevne na riadidlách a či nie sú poškodené. Ak je treba, vymeňte ich. Skontrolujte, či riadidlá a nástavce majú na koncoch záslepky. Tak isto skontrolujte dotiahnutie nástavcov.

Uvoľnené či poškodené gripy, alebo nástavce môžu spôsobiť stratu kontroly riadenia a pád. Nezaslepené riadidlá, alebo nástavce môžu spôsobiť zranenie.

Hlavové zloženie
Zabrzdite predné koleso a súčasne pohybom vpred a vzad skontrolujte či nie je nežiaduca vôľa v riadení. Riadidlá by sa mali voľne otáčať, bez známok akéhokoľvek „drhnutia". Hlavové zloženie musí byť správne nastavené (viď kapitola 2.5.).

Kľuky a pedále
Pravidelne kontrolujte dotiahnutie kľúk k stredovej ose. Celý šliapací stred by sa mal voľne otáčať bez stranovej vôle. Opotrebovaný, alebo poškodený prevodník môže poškodiť reťaz, sťažiť zariadenie, alebo spôsobiť pretrhnutie reťaze. Pedále musia byť pevne dotiahnuté ku kľuke a namazané.

Riadenie a reťaz
Kontrolujte správnu funkciu radenia. Reťaz nesmie preskakovať na pastorkoch, riadenie musí ísť zľahka. Správne nastavenie - viď kapitola 2.4. Kontrolujte tak isto vyťahanie reťaze. Vyťahaná, alebo poškodená reťaz môže poškodiť prevodníky a pastorky. Udržujte reťaz v čistote a mažte ju prípravkami k tomu určenými.

Rám a ostatné
Kontrolujte rám, najmä v miestach spojov trubiek, riadidlá, predstavec a sedlovku, či nemajú hlboké ryhy, praskliny, alebo poškodený lak. Pokiaľ zistíte tieto sprievodné javy, na bicykli ďalej nejazdite! Kontaktujte Vášho predajcu, poškodené diely nechajte vymeniť!

Všetky cyklistické rámy, komponenty a ostatné časti majú obmedzenú životnosť. Ich životnosť je daná použitým materiálom, konštrukciou, údržbou, intenzitou a spôsobom používania. Pokiaľ je životnosť komponentu prekročená, komponent môže náhle a katastrofálne pokaziť, čo môže viesť k vážnemu zraneniu, alebo smrti jazdca. Ryhy, praskliny a poškodenie laku sú známky únavy materiálu spôsobené záťažou. Indikujú, že je komponent na konci svojej životnosti a treba ho vymeniť.

1.4. Rady a odporučenia pre Vašu bezpečnú jazdu

- Vždy skontrolujte Váš bicykel pred jazdou (viď kapitola 1.3.).
- ***Vždy používajte cyklistickú prilbu***, ktorá zodpovedá schváleným bezpečnostným normám.
- Upozorňujeme na povinnosť cyklistov mladších ako 18 rokov používať pri jazde na bicykli ochrannú prilbu schváleného typu. Prilba musí byť nasadená a poriadne pripevnená na hlave.
- Dávajte pozor, aby sa časti Vášho tela, oblečenia, alebo iné predmety nedostali do kontaktu s ostrými zubami prevodníkov, pohybujúcou sa reťazou, otáčajúcimi sa pedálmi a kľukami, alebo točiacimi sa kolesami. Je obzvlášť dôležité, aby o tomto nebezpečenstve boli poučený rodičia, alebo opatrovníci detí. Nepoužívajte detský bicykel s poškodeným, alebo demontovaným krytom reťaze, môže dôjsť k zraneniu.
- Vždy požívajte obuv, ktorá pevne sedí na nohe aj na pedáli. Nikdy nejazdite bez obuvi, alebo v sandáloch.
- Dôkladne sa zoznámte s ovládaním Vášho bicykla.
- Je dôležité aby rodičia, alebo opatrovníci zaistili deťom poriadnu inštruktáž o použití detského bicykla, obzvlášť o bezpečnom používaní brzd (najmä pri protišliapacích brzdách).

- Noste dobre viditeľné oblečenie, najlepšie z reflexných materiálov, ktoré nie je príliš voľné, aby sa nezachytilo do pohybujúcich sa častí bicykla.
- Na bicykli neskáčte. Skákanie predstavuje pre všetky komponenty a rám podstatne väčšiu záťaž, než na akú boli skonštruované.

obrázok 6

SPRÁVNE *NESPRÁVNE*

Skákanie, jazda na rampe, „triková jazda", jazda v náročnom teréne s ťažkým nákladom môže bicykel poškodiť, alebo spôsobiť vážne zranenie, či smrť.

Jazda na cestách

Jazdite obozretne, snažte sa predvídať reakcie ostatných účastníkov prevádzky. Dbajte na to, že cyklista je účastníkom cestnej premávky v zmysle predpisov o premávke na pozemných komunikáciách. Dávajte pozor na:

- vozidlá, ktoré pre Vami spomaľujú a zatáčajú, alebo odbočujú na cestu po ktorej idete
- parkujúce vozidla, ktoré pred Vami otvárajú dvere
- chodcov vstupujúcich pred Vami na vozovku
- diery, kanále, koľajnice a ostatné prekážky, ktoré by mohli zmeniť smer Vašej jazdy, alebo spôsobiť stratu kontroly riadenia a pád
- nikdy na bicykli nevozte ďalšiu osobu, jedinou výnimkou je dieťa zaistené v správne namontovanej sedačke
- rešpektujte dopravné značenie a svetelnú signalizáciu, buďte opatrný na križovatkách
- zmenu smeru jazdy ukazujte pažou v dostatočnom predstihu

Jazda v teréne

Jazda v teréne je náročnejšia, ako jazda na ceste. Tak isto počítajte s tým, že pokiaľ sa Vám niečo stane, môže byť pomoc ďaleko. Preto vždy so sebou noste:

- 4 mm, 5 mm a 6 mm imbusové kľúče
- nitovač reťaze
- lepenie a náhradnú dušu
- montpáky
- pumpičku, alebo bombičky pre nafúknutie
- doklady a peniaze

Nejazdite sami v oblastiach, ktoré nepoznáte. Rešpektujte značenie, súkromné a verejné priestranstvo. Nejazdite mimo určenej cesty. Buďte ohľaduplný k turistom, jazdcom na koňoch, ostatným cyklistom a zvieratám.

Zjazd na horskom bicykle

Pri zjazde môžete dosiahnuť značnú rýchlosť a tým sa vystaviť veľkému riziku a nebezpečenstvu. Používajte preto vhodnú výstroj zahrňujúcu schválenú integrálnu prilbu, dlhoprsté rukavice a chrániče.

Zjazd na horskom bicykli môže spôsobiť vážne zranenie. Používajte ochrannú výstroj a vždy sa presvedčte, že je Váš bicykel v perfektnom stave. Ani najlepšia ochranná výstroj Vám nemôže zaručiť ochranu pred vážnym poranením, alebo smrťou. Pokiaľ je Váš bicykel vybavený odpružením dôkladne sa zoznámte s jeho funkciami a ovládaním pred tým, ako budete skúšať akýkoľvek zjazd.

Jazda za zlého počasia

Jazda v daždivom počasí znižuje priliehavosť, predlžuje brzdnú dráhu a zhoršuje viditeľnosť ako pre cyklistu, tak pre ostatných účastníkov cestnej premávky. Riziko nehody je pri jazde za mokra ďaleko vyššia. Jazdite preto pomalšie, brzdite skorej a opatrnejšie ako za normálnych podmienok.

Jazda v noci

Pri jazde za súmraku, alebo v noci:

- vždy používajte osvetlenie
- používajte oblečenie jasných farieb, najlepšie z reflexných materiálov
- jazdite pomaly
- vyhnite sa rušným komunikáciám

2. Údržba bicykla

Pre kritické súčasti z hľadiska bezpečnosti (predná vidlica, riadítka, predstavec, sedlovka, brzdové špalíky, alebo brzdové doštičky a ich držiaky, bovdeny, hadičky hydraulickej brzdy, brzdové páky, reťaz, kľuky, a pedále, stredová os a ráfiky) používajte len originálne náhradné diely. O dostupnosti náhradných dielov a doplnkoch a vhodnosti ich použitia pre Váš bicykel sa informujte u svojho predajcu, alebo v ostatných špecializovaných cyklistických predajniach, ktorých zoznam nájdete na www.amulet.cz a v špecializovaných cyklistických časopisoch.

2.1. Náradie potrebné pre základnú údržbu bicykla

- stranový kľúč 9 mm, 10 mm, 12 mm, 13 mm, 14 mm a 15 mm (tenký typ)
- imbusový kľúč 3, 4, 5, 6 a 8 mm
- nitovač reťaze
- kombinované kliešte, skrutkovač plochý a krížový
- súprava lepenia, montážne páky
- pumpička, najlepšie s tlakomerom

2.2. Rýchloupínací mechanizmus, montáž a demontáž kolies

Rýchloupínací mechanizmus

Pri jazde s nesprávne dotiahnutými rýchloupínačmi môže dôjsť k uvoľneniu kolesa, alebo jeho vypadnutie z vidlice, čo môže viesť k poškodeniu bicykla a vážnemu zraneniu, alebo smrti jazdca.

Preto:

1. požiadajte Vášho predajca, aby Vám predviedol montáž a demontáž predného a zadného kolesa
2. zoznámte sa s princípom rýchloupínacieho mechanizmu a naučte sa ho používať
3. zakaždým sa pred jazdou presvedčte, či sú kolesá pevne upevnené vo vidlici a v ráme

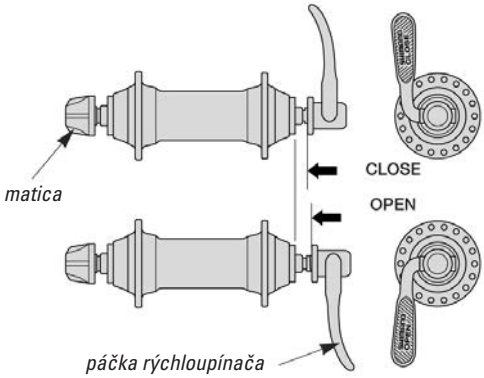
Princíp rýchloupínacieho mechanizmu

„Rýchloupínák" umožňuje jednoduchšie a rýchle namontovanie a demontovanie kolesa bez použitia náradia. Skladá sa z tiahla prechádzajúceho osou náboja kolesa, ktoré má na jednej strane nastavovaciu maticu a na strane druhej páčku s excentrom, ktorá sťahuje osu náboja k vidlici. Čap rýchloupínača sa pohybuje v uhle 180°, samotné dotiahnutie prebieha v 90° od momentu keď páčka začne klásť odpor.

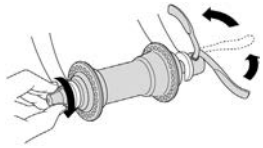
Nastavenie rýchloupínacieho mechanizmu

Dajte páčku rýchloupínača do pozície otvorené (viď obrázok 7). Jednou rukou pridržujte páčku a druhou doťahujte nastavovaciu maticu tiahla na druhej strane tak, aby ste 90° pred úplným dotiahnutím páčky cítili citeľný odpor (viď obrázok 9). Predný rýchloupínač by mal byť zaistený v takej polohe, aby nemohlo dôjsť k jeho náhodnému otvoreniu napr. o vetvu (viď obrázok 10).

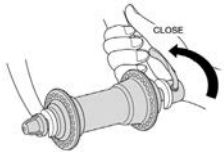
Pokiaľ môžete dať páčku rýchloupínača do polohy zavreté, bez toho aby ste si museli pomôcť pridržaním vidlice a páčka nezanechá po dotiahnutí zreteľný odtlačok na Vašej dlani, je dotiahnutie nedostatočné. Otvorte páčku, otočte nastavovaciu maticu o štvrť otáčky po smere hodinových ručičiek a dotiahnutie znovu vyskúšajte.



obrázok 7 - pozícia rýchloupínača

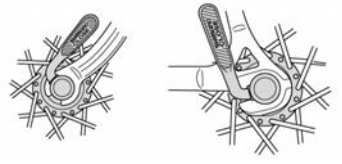


obrázok 8 - nastavenie matice

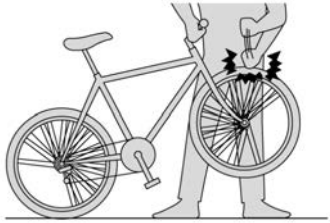


obrázok 9 - dotiahnutie rýchloupínača

Ďalšiu kontrolu zariadenia rýchloupínača vykonajte takto: Zodvihnite koleso, roztočte ho a sledujte, či sa otáča ľahko. Potom doňho udrite smerom dole (viď obrázok 11), aby ste zistili, či je pevne uchytené na vidlici.



obrázok 10 - umiestnenie rýchloupínačov



obrázok 11 - kontrola rýchloupínača

Demontáž predného a zadného kolesa

Predtým, než začnete kolesá demontovať, je nutné uvoľniť brzdy: Stlačte obidve brzdové čeľuste. Brzdy sa týmto otvoria a umožnia prejsť kolesu medzi brzdovými špalíkmi.

Demontáž predného kolesa

Dajte páčku rýchloupínača do polohy otvorené. Potom povoľte nastavovaciu maticu proti smeru hodinových ručičiek cca o 2 až 3 otáčky, aby bolo možné koleso uvoľniť z vidlice. Pokiaľ je koleso pripevnené pomocou matíc, povoľte matice na obidvoch stranách. Koleso vytiahnite von z vidlice. Niekedy je nutné do neho ľahko udrieť, aby sa uvoľnilo.

Demontáž zadného kolesa

Preraďte na najmenší na najmenší pastorok kazety a uvoľnite rýchloupínač. Pokiaľ je koleso pripevnené pomocou matíc, povoľte matice na obidvoch stranách. Zodvihnite bicykel za zadnú časť rámu. Pri zdvíhaní zároveň ťahajte prehadzovačku smerom dozadu a koleso tlačte smerom dopredu a dole, pokiaľ sa nedostane von z pätiek rámu.

Montáž predného kolesa

Koleso s otvoreným rýchloupínačom (mal by byť na ľavej strane bicykla) postavte na zem a nasaďte pätky prednej vidlice na os kolesa. Uistite sa, že je os riadne zasunutá v pätkách (musí sa opierať o jej hornú časť) a koleso je uprostred vidlice. Nastavte rýchloupínač a jeho páčku zatlačte smerom k vidlici do polohy zatvorené. Po dotiahnutí by páčka mala byť rovnobežne s vidlicou a zahnutá smerom ku kolesu (viď obrázok 10). Pokiaľ je koleso pripevnené pomocou matíc, dotiahnite matice na obidvoch stranách (uťahovací moment 20 až 23 Nm). Teraz zaistite prednú brzdu a vyskúšajte jej správnu funkciu. Roztočením kolesa skontrolujte, či brzdové špalíky neškrtajú o plášť.

Montáž zadného kolesa

Nastavte prehadzovačku do polohy pre preradenie na najmenší pastorok viackolieska. Dajte rýchloupínač do polohy otvorené. Páčka rýchloupínača musí byť na opačnej strane než je prehadzovačka a viackoliesko. Zatlačte prehadzovačku pravou rukou smerom dozadu. Nasaďte reťaz na vrchnú časť najmenšieho pastorka viackolieska. Potom nasaďte koleso do pätiek rámu a v pätkách ho ťahajte smerom dovnútra (až na ich zadnú stranu). Presvedčte sa, že koleso správne sedí v pätkách a je uprostred zadnej vidlice. Dotiahnite nastavovaciu maticu tiahla rychloupínača a zatlačte páčku rychloupínača smerom k vidlici do polohy zatvorená. Po dotiahnutí by páčka mala byť rovnobežná zo zadnou vidlicou rámu a zahnutá smerom ku kolesu (viď obrázok 10). Pokiaľ je koleso pripevnené pomocou matíc, dotiahnite matice na obidvoch stranách (uťahovací moment 24 až 28 Nm). Zaistite zadnú brzdu a vyskúšajte jej správnu funkciu. Roztočením kolesa skontrolujte, či brzdové špalíky neškrtajú o plášť.

2.3. Brzdy

Pred každou jazdou skontrolujte Váš brzdový systém a vyskúšajte správnu funkciu brzd. Pokiaľ brzdy správne nefungujú, alebo sú v akejkoľvek časti brzdového systému poškodené, alebo opotrebované, na bicykli nejazdite. Používajte vždy len brzdové špalíky (alebo v prípade kotúčových brzd brzdové doštičky) rovnaké s typom, ako použil výrobca na Vašom bicykli.

Základné nastavenie brzd môžete vykonať sami. Dôkladnejšie nastavenie vrátane výmeny brzdových laniek, alebo brzdových špalíkov zverte odbornému servisu.

Prečo je treba brzdy nastavovať:

- brzdové lanko sa používaním vyťahuje a tým dochádza k oddialeniu brzdových špalíkov od ráfiku. Pre dosiahnutie optimálneho brzdného účinku je preto nutné lanko dotiahnuť a brzdové špalíky nastaviť do správnej vzdialenosti voči ráfiku.
- Brzdové špalíky sa brzdením opotrebúvajú. Opotrebované špalíky je nutné vymeniť.

Správna funkcia brzd závisí tak isto od stavu samotných bicyklov. Pokiaľ kolesá „hádžu" do strán, alebo do výšky, je nutné ich vycentrovať. Túto činnosť zverte odbornému servisu.

Prehľad brzdového systému

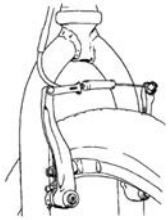
Brzdový systém tvoria:

- brzdové páky
- brzdové čeľuste
- vedenie brzd (lanka a bovdeny)

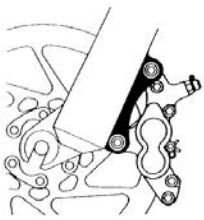
Najčastejšie používané typy brzd:

- brzdy typu V
- kotúčové brzdy
- brzdy pre cestné bicykle
- protišliapacia zadná brzda, tzv. torpédo

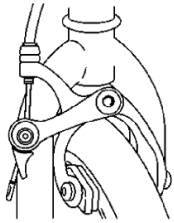
Skôr než začnete brzdy nastavovať si overte, akým typom brzd je Váš bicykel vybavený a aké sú požiadavky na ich nastavenie.



obrázok 12 - brzda typu V



obrázok 13 - kotúčová brzda



obrázok 14 - cestná brzda

Brzdová páka

Brzdová páka musí byť vždy pevne upevnená k riadidlám a to v takej polohe, aby bola ľahko dosiahnuteľná. Ak je celkom stisnutá, nesmie sa dotýkať riadidiel. Pokiaľ sa dotýka, je treba pritiahnuť brzdové lanko. Pre nastavenie sklonu brzdovej páky povoľte upevňovaciu skrutku na jej objímke, nastavte požadovaný sklon a skrutku pevne dotiahnite. Brzdovú páku je možné nastaviť podľa dĺžky prstov Vašej ruky pomocou nastavovacej skrutky, ktorá nastaví páku na požadovanú vzdialenosť od riadidiel. Po tomto nastavení je nutné znovu nastaviť brzdové lanko.

Pravá brzdová páka ovláda zadnú brzdu, ľavá brzdová páka ovláda prednú brzdu. Bicykel vybavený protišliapacou brzdou (torpédom) môže byť však výnimkou z tohto pravidla. V tomto prípade môže byť pravou brzdovou pákou ovládaná predná brzda. Uistite sa preto o spôsobe ovládania brzd Vášho bicykla.

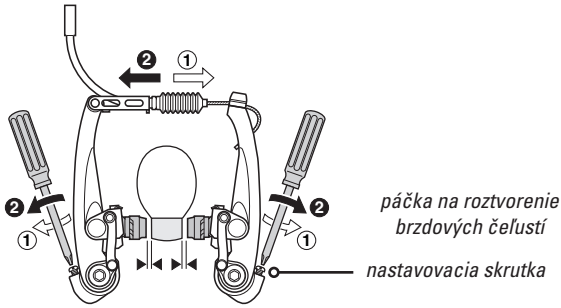
Brzda typu V

Brzdové čeľuste musia byť pevne dotiahnuté k čapom rámu, alebo vidlici. Musia byť správne vycentrované. Ak to tak nie je tak:

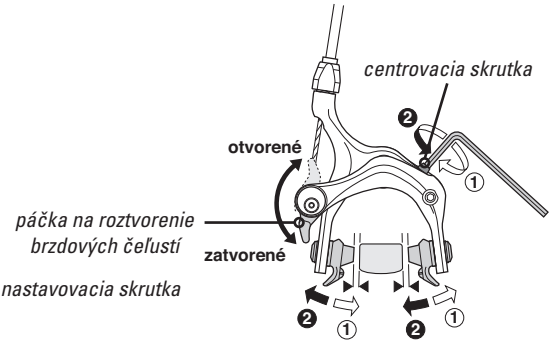
- Skontrolujte, či je koleso správne vsadené v ráme, alebo vo vidlici.
- Brzdu vycentrujte pomocou nastavovacej skrutky, ktorá sa nachádza po stranách brzdových čeľustí.

Dotiahnutie brzdy

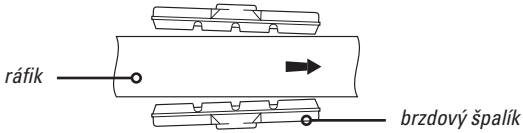
Ak sú brzdové špalíky ďalej než 3 až 4 mm od ráfiku, došlo k natiahnutiu brzdového lanka, alebo k opotrebovaniu brzdových špalíkov a je nutné brzdu nastaviť. Pokiaľ nedošlo k väčšiemu povoleniu lanka, nastavenie sa vykoná nastavovacou skrutkou brzdovej páky. Povoľte zaisťovaciu maticu a potom povoľte samotnú skrutku. Týmto získate lanko a priblížite brzdové špalíky k ráfiku. Po nastavení dotiahnite zaisťovaciu maticu. V prípade, že tento spôsob nastavovania nestačí (brzdy sú stále voľné), je nutné nastavovaciu skrutku opäť zaskrutkovať do pôvodnej polohy, povoliť skrutku pre upevnenie lanka, lanko pritiahnuť a upevňovaciu skrutku opäť pevne dotiahnuť. Toto nastavenie zverte odbornému servisu.



obrázok 15 - nastavenie brzdy typu V



obrázok 16 - nastavenie cestnej brzdy



obrázok 17 - nastavenie brzdových špalíkov

Nastavenie brzdových špalíkov

Brzdové špalíky musia dosadnúť na ráfiky celou svojou plochou. Nesmú prísť do kontaktu s plášťom kolesa, hrozí riziko predrenia plášťa a následný defekt. Brzdové špalíky by mali byť natavené v rozmedzí 1 až 3 mm od ráfiku (viď obrázok 15). Doporučuje sa nastaviť špalíky voči ráfiku do miernej šípovitej polohy (viď obrázok 17). Pri zabrzdení by sa najprv mala

dotknúť ráfiku predná časť špalíka a potom zadná. Zadná časť špalíka by nemala byť odklonená od prednej viac než 1 mm.

Brzda pre cestné bicykle

Nastavenie brzd sa prevedie obdobným spôsobom ako u V brzd. U týchto brzd je centrovacia skrutka umiestnená priamo v zakončení ramena brzdovej čeľuste (viď obrázok 16).

Lanka a bovdeny

Pravidelne kontrolujte ich stav. Lanká by nemali byť rozstrapkané, bovdeny prasknuté, alebo lomené. Ak zistíte chybu na bicykli najazdite na ňom a opravu, alebo výmenu zverte odbornému servisu.

Funkciu brzd môže ovplyvniť zmena nastavenia výšky riadidiel. Ak zmeníte výšku riadidiel, vždy sa presvedčte o správnej funkcii brzd.

Kotúčové brzdy

Niektoré bicykle sú vybavené najúčinnejším typom brzd - kotúčovými brzdami. Rozdeľujeme ich na mechanické (ovládané lankom) a hydraulické (ovládané kvapalinou).

U hydraulických brzd kontrolujeme:

- Chod brzdovej páky. Ak Vám pripadá príliš mäkký, je možné že sa do vedenia brzd dostali vzduchové bubliny, a brzdu je treba odvzdušniť.
- Či nie je vedenie brzd niekde polámané, nemá praskliny, alebo neuniká brzdová kvapalina. Pokiaľ s jeho poškodením súvisí nedostatočná funkcia brzd, je treba vedenie vymeniť. Všetky opravy a nastavovanie hydraulických brzd vyžadujú špeciálne náradie a postupy. Zverte ich preto vždy odbornému servisu.

U mechanických brzd kontrolujte:

- Lanká a bovdeny. Lanká nesmú byť rozstrapkané, bovdeny zlomené, alebo prasknuté.
- Funkcia brzd: Silno stlačte brzdovú páku a skontrolujte správnu funkciu brzdy, brzdová páka sa nesmie dotknúť riadidiel.

Všetky kotúčové brzdy potrebujú určitý čas na „zajazdenie", aby mohli podávať maximálny výkon.

U všetkých kotúčových brzd ďalej kontrolujte a vykonávajte údržbu nasledujúcich častí:

- Udržujte stále čisté brzdové kotúče. Dbajte, aby neprišli do styku s mastnotou. Pokiaľ dôjde k znečisteniu kotúča a brzdových platničiek olejom, alebo vazelínou je nutné ich dôkladne vyčistiť, prípadne vymeniť brzdové platničky. Čistenie sa vykonáva špeciálnym prípravkom s obsahom alkoholu, alebo prostriedkom na čistenie brzd.
- Skontroluje sa stav povrchu kotúčov. Nesmie byť poškodený hlbokými ryhami, alebo vrypmi. Ak je treba, kotúč vymeňte.
- Skontroluje sa stav brzdových platničiek. Či nie sú zosklovatené, odštipnuté, alebo v nich nie sú zapustené úlomky, či sa opotrebovávajú rovnomerne a ich chod je plynulý. Poškodené, alebo opotrebované platničky vymeňte.
- Skontrolujte, či kotúče prechádzajú stredom brzdových doštičiek. Pokiaľ sa kotúče zadrhávajú, je potrebné povoliť skrutky uchytenia brzdy, ľahko stlačiť brzdovú páku a skrutky znovu utiahnuť.
- Kotúčové brzdy viac namáhajú výplet kolies, preto častejšie kontrolujte správne napätie špíc a stav výpletu.

Pokiaľ sa vyskytne na Vašom bicykli akýkoľvek z vyššie uvedených problémov, na bicykli nejazdite. Nechajte brzdy skontrolovať, nastaviť, alebo opraviť v odbornom servise.

Nikdy neskúšajte stlačiť brzdovú páku, ak nie je kotúč v strmeni. Brzdové platničky sa nastavia sami voči sebe, vznikne minimálna medzera a kotúč sa nedá viac nasadiť späť do brzdy.

Nedotýkajte sa brzdných plôch kotúča holými rukami, používajte rukavice, alebo držte kotúč za lúče. Mastnota z Vašich prstov zníži účinnosť akéjkoľvek kotúčovej brzdy. Kotúčové brzdy sa v priebehu brzdenia zahrievajú. Nedotýkajte sa strmeňa brzdy, alebo kotúča ihneď po jazde. Pred akoukoľvek manipuláciou sa najprv uistite, že brzda už vychladla.

Protišliapacia zadná brzda (torpédo)

Niektoré (hlavne detské) bicykle sú vybavené zadnou brzdou, umiestnenou v náboji zadného kolesa, tzv. protišliapacou brzdou. Táto brzda nie je na rozdiel od vyššie uvedených typov brzd ovládaná rukou pomocou brzdovej páky, ale pôsobením nohy na pedále proti smeru šliapania.

2.4. Radenie

Prehľad radiaceho systému

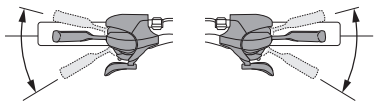
Tento návod Vás oboznámi s funkciami a nastavovaním najrozšírenejšieho radiaceho systému. Ak je Váš bicykel vybavený systémom viacrýchlostného náboja (napr. Shimano NEXUS), žiadajte informácie u Vášho predajcu.

Radiaci systém sa skladá z týchto častí:

- prehadzovačka a prešmykovač
- radiace páčky, poprípade otočných rukovätí
- radiacich bovdenov a laniek
- reťazi

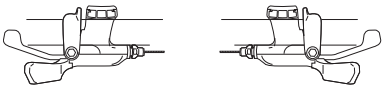
Funkcie radiacich pák

Existuje viac typov radiacich pák a ich ovládanie (viď obrázky 18 až 21). Identifikujte radenie na Vašom bicykli.



obrázok 18 - Shimano Dual Control

obrázok 19 - SRAM Grip Shift



obrázok 20 - Shimano & SRAM páčky

obrázok 21 - Campagnolo Ergopower

Funkcia prehadzovačky a prešmykovača

Pravé radiace páčky, alebo otočná rukoväť ovládajú prehadzovačku, ktorá posunie reťaz z jedného pastorka na druhý. Ľavé radiace páčky, alebo otočná rukoväť ovládajú prešmykovač, ktorý presunie reťaz na prevodniky.

Kombinácia najväčšieho pastorku a najmenšieho prevodníku (viď obrázok 22) je pre strmé stúpanie. Najmenší pastorok a najväčší prevodník (viď obrázok 22) sú pre rýchlu jazdu a jazdu z kopca.

Nepoužívajte kombináciu prevodov:

- najväčší prevodník x najväčší pastorok
- najmenší prevodník x najmenší pastorok
- ostatné kombinácie, pri ktorých dochádza k veľkému kríženiu reťaze

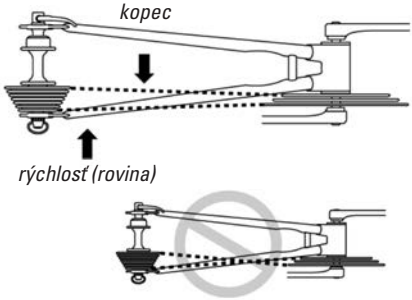
Tieto kombinácie spôsobia rýchle opotrebovanie viackolieska a reťaze.

Nikdy neraďte pri šliapaní dozadu, môže dôjsť k zaseknutiu reťaze, čo môže spôsobiť stratu kontroly riadenia a pád. Tak isto neraďte, keď bicykel stojí.

Nikdy neraďte na najväčší, alebo najmenší pastorok, pokiaľ nie je prehadzovačka nastavená. Môže dôjsť k zaseknutiu reťaze, čo môže spôsobiť stratu kontroly riadenia a pád.

Nikdy nepoložte bicykel na pravú stranu. Môže dôjsť k poškodeniu prehadzovačky.

S precvičovaním radenia začnite najlepšie na rovnom a bezpečnom mieste. Keď radíte, zmenšite tlak na pedále. Nadmerné napnutie reťaze sťažuje radenie.



obrázok 22 - doporučené voľby prevodov

Nastavenie

Správne nastavenie radiaceho systému by malo fungovať presne a nehlučne. Radenie vyžaduje občasné nastavenie. Radiace lanká sa používaním vytiahnu a je nutné ich znovu nastaviť, aby radenie presne a ľahko fungovalo. Radenie je tak isto nutné nastaviť, pokiaľ každé preradenie vydáva neobvyklé zvuky, ak je radenie pomalé, či náročné, alebo behom radenia preskakuje. Najprv je nutné skontrolovať a nastaviť prehadzovačku. Bez predchádzajúceho nastavenia prehadzovačky nemôže byť správne nastavený prešmykovač. Pre jemné nastavenie radiacich laniek použite nastavovacie skrutky, ktoré sú na radiacich páčkach, na ľavej je pre prešmykovač a na pravej pre prehadzovačku. Pre prehadzovačku možno aj použiť jej vlastnú nastavovaciu skrutku. Nastavenie väčšieho rozsahu vyžaduje povolenie upevňovacej skrutky lanka prehadzovačky a dotiahnutie lanka. Niekedy je tak isto nevyhnutné nastaviť polohu prehadzovačky, alebo prešmykovača. Podrobné nastavenie je popísané ďalej.

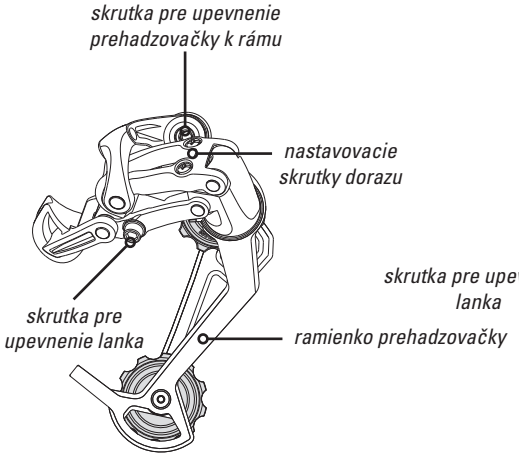
Prehadzovačka

Najprv preraďte na najmenší pastorok viackolieska. Postavte sa za bicykel a skontrolujte, či je najmenší pastorok, obidve kladky prehadzovačky a reťaz v jednej ose. Ak nie sú, je treba prehadzovačku a prípadne pätku uchytenia prehadzovačky nastaviť/narovnať.

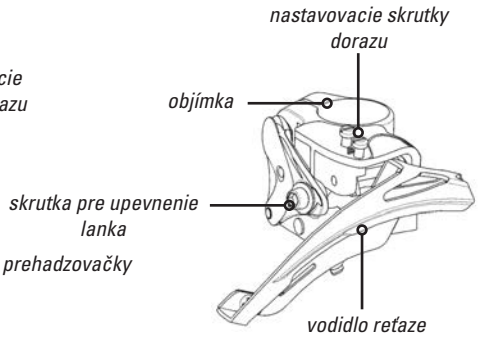
Pre správnu funkciu prehadzovačky je nutné, aby boli nastavené krajné polohy (dorazy) prehadzovačky, ktoré zabraňujú tomu, aby reťaz zišla z pastorka a zasekla sa medzi najmenším pastorkom a pätkou, alebo medzi najväčším pastorkom a výpletom. Nastavenie dorazov sa uskutočňuje dvoma skrutkami, ktoré sú umiestnené na prehadzovačke nad sebou. Najprv nastavte spodný doraz: Preraďte na najmenší pastorok a najväčší prevodník. Povoľte upevňovaciu skrutku lanka prehadzovačky a lanko uvoľnite. Otáčajte nastavovacou skrutkou spodného dorazu s označením „H" tak dlho, pokiaľ nie sú vonkajšia strana najmenšieho pastorku, obidve kladky prehadzovačky a reťaz v jednej ose. Teraz priťahujte lanko prehadzovačky, a zároveň preraďte pravou páčkou (otočnou rukoväťou) do polohy pre preradenie na najmenšie koliesko. Úplne dotiahnite (po smere hodinových ručičiek) nastavovaciu skrutku radiacich páčok prehadzovačky (na pravej strane). Úplne dotiahnite nastavovaciu skrutku prehadzovačky (v smere hodinových ručičiek) a potom ju povoľte o jednu otáčku. Natiahnite lanko prehadzovačky, dajte ho do drážky upevňovacej skrutky a skrutku pevne dotiahnite.

Pre nastavene horného dorazu preraďte na najväčší pastorok a najmenší prevodník. Otáčajte nastavovacou skrutkou horného dorazu s označením „L" tak, aby najväčší pastorok, obidve kladky prehadzovačky a reťaz boli v jednej ose. Znovu doťahujte nastavovaciu skrutku dorazu, pokiaľ nezačne klásť odpor. Dajte pozor, aby ste skrutku dorazu nenastavili tak, že sa prehadzovačka bude dotýkať výpletu zadného kolesa.

Pre správnu funkciu indexovaného systému prehadzovačky preraďte na najväčší prevodník a najmenší pastorok. Teraz preraďte na nasledujúci pastorok. Pokiaľ je reťaz príliš hlučná, alebo nejde preradiť, otáčajte nastavovacou skrutkou prehadzovačky (proti smeru hodinových ručičiek), pokiaľ sa kladky prehadzovačky nedostanú do jednej osy s týmto druhým pastorkom. Toto nastavenie vykonávajte pomaly, pokiaľ radenie nejde hladko a potichu. Ak dôjde týmto nastavením k preradeniu na tretí pastorok, je napätie lanka prehadzovačky príliš veľké. Otáčajte nastavovacou skrutkou prehadzovačky (v smere hodinových ručičiek) pokiaľ nie sú kladky prehadzovačky a druhý pastorok v jednej ose. Vyskúšajte rôzne kombinácie prevodov, aby ste si overili, či sa reťaz pohybuje hladko na všetkých pastorkoch.



obrázok 23 - popis prehadzovačky



obrázok 24 - popis prešmykovača

Prešmykovač

Skontrolujte správnu polohu prešmykovača: Vonkajšia lišta vodidla reťaze musí byť rovnobežná s najväčším prevodníkom. Nižší okraj vonkajšej lišty musí byť 1 až 3 mm nad zubami najväčšieho prevodníka. Pre toto nastavenie povoľte skrutku objímky prešmykovača a potom ju znova dotiahnite.

Nastavenie spodného dorazu: Preraďte na najväčší pastorok a najmenší prevodník. Povoľte upevňovaciu skrutku lanka prešmykovača, tak aby lanko bolo voľné. Otáčajte nastavovacou skrutkou spodného dorazu označením „L" pokiaľ nie je reťaz 1 až 1,5 mm od vnútornej lišty vodidla. Naťahujte lanko prešmykovača a zároveň preraďte ľavú radiacu páčku (otočnou rukoväťou) do polohy pre preradenie na najmenší prevodník. Úplne dotiahnite nastavovaciu skrutku (v smere hodinových ručičiek) radiacich páčok (otočných rukovätí prešmykovača) - na ľavej strane. Natiahnite lanko prešmykovača dajte ho do drážky upevňovacej skrutky a skrutku dotiahnite.

Nastavenie horného dorazu: Preraďte na najmenší pastorok a najväčší prevodník. Otáčajte nastavovacou skrutkou horného dorazu s označením „H", pokiaľ nie je reťaz 0,5 až 1 mm od vonkajšej lišty vodidla.

Nastavenie prešmýkača v prostrednej polohe (pokiaľ je bicykel vybavený trojprevodníkom): Preraďte na prostredný prevodník a najväčší pastorok. Otáčajte nastavovacou skrutkou radiacich páčok (otočnej rukoväti) prešmykovača (na ľavej strane), pokiaľ nie je reťaz asi 0,5 až 1 mm od vnútornej lišty vodidla.

Lanka a bovdeny radiaceho systému

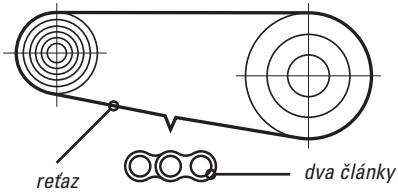
Skontrolujte pred každou jazdou stav laniek a bovdenov: či nemajú lanká poškodené vinutie, nie sú rozstrapkané, bovdeny nie sú zlomené, alebo poškodené. Ak nie sú v poriadku na bicykli nejazdite.

Reťaz a jej výmena

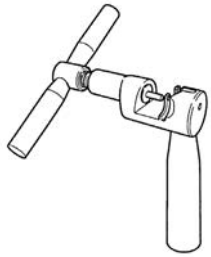
Reťaz patrí medzi najviac namáhanú a najmenej chránenú súčasť bicykla. Preto je treba venovať jej údržbe zvýšenú pozornosť. Reťaz udržujte čistú a namazanú. Pred každým namazaním je treba reťaz starostlivo vyčistiť. Používajte doporučené čistiace a mazacie prípravky. Namáhaním reťaze dôjde časom k jej vyťahaniu a je treba ju vymeniť. Pokiaľ ju nevymeníte včas, môže dôjsť k poškodeniu pastorkov a prevodníkov.

Pre kontrolu natiahnutia reťaze použite kalibrovanú mierku, alebo posuvné meradlo. Pri použití posuvného meradla nastavte na ňom rozteč 132 mm. Vsuňte hroty meradla medzi články napnutej reťaze. Hroty roztiahnite, ako to reťaz dovolí a odčítajte nadmernú hodnotu. Nesmie byť väčšia ako 133 mm. Výmena reťaze sa doporučuje už pri hodnote 132,8 mm. K výmene reťaze je potrebné špeciálne náradie - nitovač reťaze. Ak nasadzujete novú reťaz, musíte jej dĺžku upraviť: v zásade platí, že pri založení reťaze na najväčší prevodník a najväčší pastorok je potrebné k dĺžke reťaze pridať ešte dva články. Na výmenu reťaze používajte len také reťaze, ktoré sú vhodné na systém radenia Vášho bicykla.

Základné nastavenie radiaceho systému zvládnete pravdepodobne sami. Väčšie opravy a nastavenie vrátane výmeny reťaze, alebo výmeny laniek a bovdenov zverte odbornému servisu.



obrázok 25 - dĺžka reťaze



obrázok 26 - nitovač reťaze

2.5. Hlavové zloženie, riadidlá, predstavec, sedlo a sedlovka

Hlavové zloženie

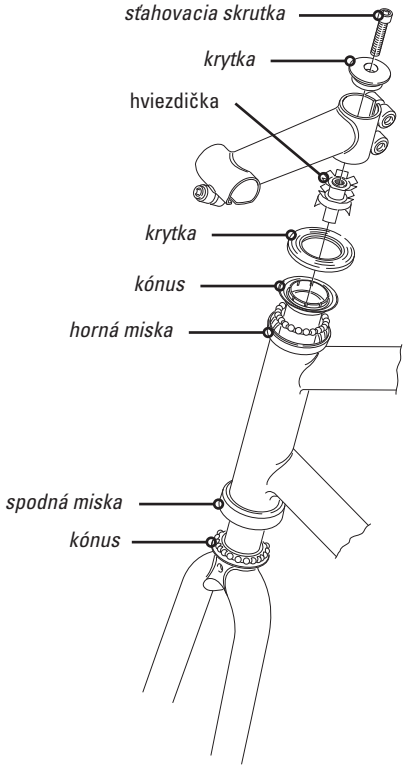
Skôr kým začnete Vaše hlavové zloženie akokoľvek nastavovať je nutné vedieť, akým typom je Váš bicykel vybavený - či je hlavové zloženie so závitom, alebo hlavové zloženie bez závitu tzv. A-head.

Hlavové zloženie so závitom

Hlavové zloženie so závitom tvorí zoskupenie ložísk, ktoré umožňuje riadidlám, predstavcu, a vidlici otáčanie v ráme. Predpokladom jeho dlhej životnosti je mazanie, dobré utesnenie ložísk a správne nastavenie jeho vôle. Najmenej raz za rok je treba hlavové zloženie rozobrať, vyčistiť a namazať.

Hlavové zloženie sa môže časom povoliť vďaka vibráciám spôsobené jazdou. Je preto nutné kontrolovať jeho správne nastavenie. Kontrolu správneho nastavenia vykonajte takto: Pevne stlačte prednú brzdu, súčasným pohybom bicykla vpred a vzad sa snažte rozpoznať akúkoľvek vôľu v hlavovom zložení. Tá sa niekedy prejaví kovovým zvukom, alebo cvakaním. Pre kontrolu, ak nie je hlavové zloženie príliš dotiahnuté, pomaly otáčajte riadidlami na obidve strany (pri zodvihnutom bicykli). Pokiaľ vidlica nejde zľahka, alebo zadrháva, je pravdepodobne hlavové zloženie preťažené.

Ak je hlavové zloženie preťažené, alebo má nežiadúcu vôľu, je nutné ho nastaviť. Nastavenie zverte odbornému servisu. Základné nastavenie môžete skúsiť tak isto sami: Povoľte zaisťovaciu maticu, potom pomaly doťahujte nastavovaciu maticu. Opäť dotiahnite zaisťovaciu maticu. Znovu skontrolujte nastavenie hlavového zloženia, či nie je preťažená nastavovacia matica. Zodvihnite predné koleso a presvedčte sa, či sa riadidlá ľahko otáčajú.



obrázok 27 - hlavové zloženie A-head

Hlavové zloženie bez závitu A-head

Hlavové zloženie bez závitu A-head (viď obrázok 27) je veľmi podobné hlavovému zloženiu so závitom. Hlavný rozdiel spočíva v odlišnom spôsobe dotiahnutia. Hlavové zloženie so závitom sa doťahuje pomocou matice, u hlavového zloženia bez závitu dochádza k dotiahnutiu tlakom predstavca na misky hlavového zloženia. Predstavec je stláčaný nastavovacou skrutkou s klobúčikom, ktorá je na vrchnej časti predstavec. Nastavovacia skrutka sa doťahuje k tzv. hviezdičke, ktorá je zarazená v stĺpiku vidlice.

Pri nastavovaní najprv povoľte skrutky, ktoré držia predstavec na stĺpiku vidlice (viď obrázok 27). Potom otáčajte nastavovacou skrutkou v smere hodinových ručičiek pre dotiahnutia hlavového zloženia, alebo proti smere hodinových ručičiek pre jeho povolenie. Nakoniec vyrovnajte predstavec do jednej osi s predným kolesom a dotiahnite skrutky predstavca. Vždy sa uistite, že je predstavec správne dotiahnutý. U tohto typu je predstavec zaisťovacím mechanizmom, ktorý drží vidlicu a riadidlá.

Skrutka s klobúčikom na zakončení stĺpika slúži výhradne k nastaveniu hlavového zloženia. Nesmie sa nastavovať pokiaľ nie je povolený predstavec. Nejazdite na bicykli pokiaľ je hlavové zloženie príliš voľné, alebo príliš dotiahnuté.

Údržba a nastavenie hlavového zloženia vyžaduje skúsenosti a špeciálne náradie. Zverte ho odbornému servisu.

Riadidlá a predstavec

Kontrola a nastavenie riadidiel a predstavca sú opísané v kapitole 1.2. Pred jazdou si vždy overte. Či je predstavec dostatočne zapustený do stĺpiku riadenia. Tak isto kontrolujte stav riadidiel a predstavca z hľadiska mechanického poškodenia. Klin a skrutka predstavca by mali byť namazané každých 6 mesiacov.

Sedlo a sedlovka

Kontrola a nastavenie sedla a sedlovky sú opísané v kapitole 1.2. Udržujte sedlovku namazanú (okrem karbónovej) v dĺžke jej zapustenia do rámu.

Nikdy najazdite so sedlovkou, ktorá je nastavená nad hranicou maximálneho vyťaženia.

2.6. Kolesá, plášte, pedále, náboje a stredové zloženie

Kontrola tlaku a fúkanie

Duše časom stratia vzduch a je ich treba dofúkať. Skontrolujte tlak stlačením plášťa medzi palcom a ukazovákom - plášť by mal byť nepoddajný, pevný. Doporučený tlak hustenia je uvedený z boku plášťa. Pokiaľ sú na plášti uvedené dve hodnoty tlaku, vyššia hodnota platí pre jazdu na ceste a nižšia pre terén.

Nikdy nefúkajte plášť nad maximálnu hodnotu uvedenú na boku plášťa. Prekročenie tejto hodnoty môže uvoľniť plášť, spôsobiť poškodenie bicykla a zranenie jazdca.

Plášte fúkajte na doporučený tlak, najlepšie cyklistickou pumpou.

Kompresory na čerpacích staniciach dávajú veľké množstvo vzduchu naraz a veľmi rýchle zvýšia tlak v plášťoch. Aby ste sa vyvarovali pretlakovaniu, dávkujte vzduch v krátkych intervaloch.

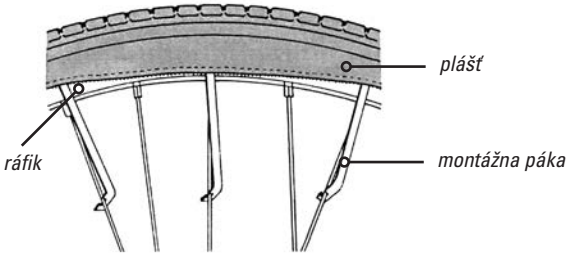
Pre nákup rezervnej duše je potrebné vedieť, aký má rozmer a akým typom ventilu je Vaše koleso vybavené, či automobilovým, alebo galuskovým. Autoventil je širší ako galuskový, na ktorom je potrebné pred fúkaním vyskrutkovať poistku ventilu. Väčšina cyklistických púmp je použiteľná pre obidva typy ventilov.

Kontrola kolies

Pred každou jazdou skontrolujte ráfiky: či niesú premáčknuté alebo či nemajú praskliny. Ak sú ráfiky súčasťou brzdového systému Vášho bicykla (Váš bicykel má čelusťové ráfikové brzdy), potom kontrolujte hlavne opotrebovanie brzdových plôch ráfikov - v prípade príliš opotrebovaných brzdových plôch hrozí prasknutie boku ráfiku. Ak je Váš bicykel vybavený ráfikami s indikáciou opotrebovania brzdných plôch (žliabok v brzdnej ploche), nejazdite na bicykli akonáhle indikácia značí ich prílišné opotrebovanie. Príliš opotrebované ráfiky nechajte vymeniť v odbornom servise. V prípade akýchkoľvek pochybností sa obráťte na odborný servis. Tak isto kontrolujte správne napätie, stav výpletu a správne vycentrovanie kolies: roztočte koleso a sledujte, či „nehádže" do strán, alebo na výšku. Poškodený ráfik či výplet nechajte opraviť, alebo vymeniť v odbornom servise. Aby ste predišli defektom, prehľadajte stav plášťa, či v ňom nie sú trhliny, cudzie predmety, alebo vydutina svedčiaca o poškodení kordu plášťa.

Defekty a ich oprava

K náhlemu úniku vzduchu z plášťa môže dôjsť kedykoľvek. Najbežnejšou príčinou je prepichnutie ostrým predmetom (klinec, tŕň, črepina), alebo „cvaknutím" po nabehnutí napr. na hranu chodníka, alebo na ostrý kameň. Je preto dôležité voziť so sebou: náhradnú dušu, súpravu na lepenie, montážne páky, pumpu, alebo bombičky na nafúkanie.
Pri oprave postupujte následovne: demontujte koleso z rámu (viď kapitola 2.2.) a vypustite vzduch z duše, ktorý tam zostal. Vyberte jednu stranu plášťa z ráfiku tak, že ho uchopíte obidvoma rukami na mieste oproti ventilu a snažte sa ho zodvihnúť a pretiahnuť cez okraj ráfiku. Pokiaľ je plášť v ráfiku príliš natesno, použite na jeho vybratie montážne páky. Vymeňte opatrne dušu, aby ste nepoškodili ventil.



obrázok 28 - demontáž plášťa

Starostlivo prehľadajte vnútornú a vonkajšiu stranu plášťa, prípadne odstráňte to, čo v ňom zostalo (napr. tŕň, alebo klinec). Pokiaľ je plášť prerezaný, snažte sa miesto poškodenia nejaký spôsobom zafixovať napr. záplatou, lepenkou, kúskom duše a pod. Teraz dušu zalepte (podľa návodu na súprave lepenia), alebo v prípade väčšieho defektu použite novú. Znovu nasaďte plášť a dušu: nasaďte jednu stranu plášťa na ráfik. Prestrčte ventil duše otvorom ráfiku. Dušu opatrne vložte do plášťa. Vyrovnajte ventil tak, aby bol kolmo k ráfiku. Nafúkajte dušu len na toľko, aby držala tvar. S nasadzovaním druhej strany plášťa začnite najprv pri ventile a potom pokračujte po obidvoch stranách ráfika. Pre zatlačenie a usadenie plášťa do vnútra ráfiku používajte palce. Dávajte pozor, aby ste nepriškripli dušu, plášť a ráfik. Pokiaľ máte v poslednom úseku ráfiku problémy s natlačením plášťa, pomôžte si montážnymi pákami. Skontrolujte usadenie plášťa. Pomaly nahustite plášť na doporučený tlak a kontrolujte, či okraje plášťa zostávajú usadené v ráfiku. Nasaďte koleso späť do rámu (vidlice) viď kapitola 2.2.

Pokiaľ používate skrutkovač, alebo iné náradie, ako montážne páky, môžete dušu poškodiť.

Pedále

Pedále sa skladajú z osi, ložísk, kovového alebo plastového odliatku pedála a tzv. klietky. Môžu byť doplnené klipsami s remienkami. Pri pedáloch pravidelne kontrolujte, či nemajú vôľu do strán, alebo pri otáčaní nezadrhávajú. Pravý a ľavý pedál majú odlišný smer závitu. Je preto dôležité, aby bol pri prípadnej montáži správny pedál namontovaný do správnej kľuky. Pedále sú označené „L" - ľavý pedál a „R" - pravý pedál. Pre montáž použite úzky stranový kľúč 15 mm.

Popis rozobratia, vyčistenia, nastavenie, alebo opravy pedálov sú mimo rámec tohto návodu. Pre tieto úkony kontaktujte odborný servis, alebo návod výrobcu pedálov.

Nášľapné pedále

Bicykle vybavené nášľapnými pedálmi vyžadujú viac údržby. Nášľapné pedále musia byť udržované čisté, nezanesené blatom. Je nutné ich pravidelne mazať. Správna údržba sa prejaví lepšou funkčnosťou a dlhšou životnosťou.

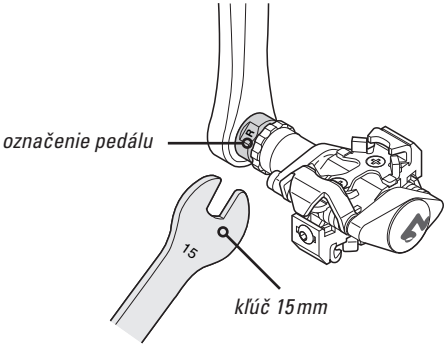
Používajte len zarážky, ktoré sú určené pre Vaše pedále. Použitie iných typov zarážok môže zhoršiť funkciu pedálov, alebo privodiť zranenie.

Nastavenie predpätia nášľapných pedálov

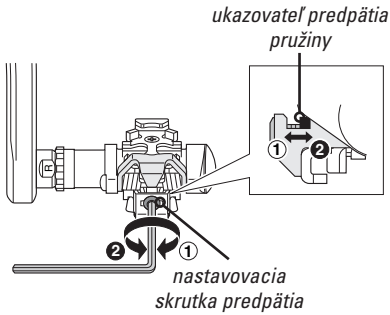
Predpätie nášľapného pedálu je sila, ktorá je nutná pre našliapnutie (zacvaknutie) do pedálu a uvoľnenie (vycvaknutie) z pedálu. U všetkých obojstranných pedálov sa nastavuje predpätie dvomi nastavovacími skrutkami (na každej strane

jedným). Otáčajte nastavovacou skrutkou predpätia v smere hodinových ručičiek pre zvýšenie sily nutnej k uvoľneniu zarážky z pedálu, v opačnom smere (proti smere hodinových ručičiek) pre jednoduchšie uvoľnenie zarážky z pedálu. Nastavte rovnaké predpätie pre obidve strany pedálu. Niektoré nášľapné pedále, ktoré uľahčujú a zároveň vymedzujú rozsah nastavenia predpätia pedálu.

Predtým, než začnete nášľapné pedále používať, zoznámte sa dôkladne s ich funkciou. Naučte sa bezpečne nastupovať a vystupovať z pedálu, najlepšie na bezpečnom mieste bez prekážok.



obrázok 29 - montáž pedálu



obrázok 30 - nastavenie predpätia pružiny

Náboje

Náboje kolies sú rovnako ako hlavové zloženie uložené na ložiskách. Ich hladký chod závisí na správnom nastavení, mazaní a dobrom utesnení ložísk. Väčšina nábojov je skonštruovaná tak, že sú v telese náboja nalisované misky a na ose náboja naskrutkované kónusy s kontramaticami. Otáčaním kónusov na závite osi sa nastavuje vôľa ložiska. Správnou vôľu ložísk skontrolujte tak, že demontujete koleso z rámu (viď kapitola 2.2.), uchopíte konce osi kolesa a skúsite pohybovať osou do strán. Súčasným otáčaním osi kontrolujte ľahký chod ložísk. Pokiaľ sa osa pohybuje voči náboju do strán, alebo ak ucítite odpor v otáčaní, zadrhávaní, alebo škrípavé zvuky, je nutné previesť vyčistenie, premazanie a správne nastavenie ložiskovej vôle. Nikdy najazdite na bicykli pokiaľ zistíte akúkoľvek chybu na ložisku kolesa. Hrozí zničenie celého náboja. Čistenie a doplnenie tuku do ložísk sa doporučuje previesť minimálne jeden krát za rok.

Niektoré náboje používajú klasické guličkové ložiská, väčšinou obojstranne zapúzdrené ktoré nevyžadujú nastavenie a údržbu. V prípade opotrebenia, alebo chyby ložiska stačí vymeniť ložisko za nové. Nastavenie a údržba ložísk vyžaduje špeciálne náradie. Zverte ich odbornému servisu.

Stredové zloženie

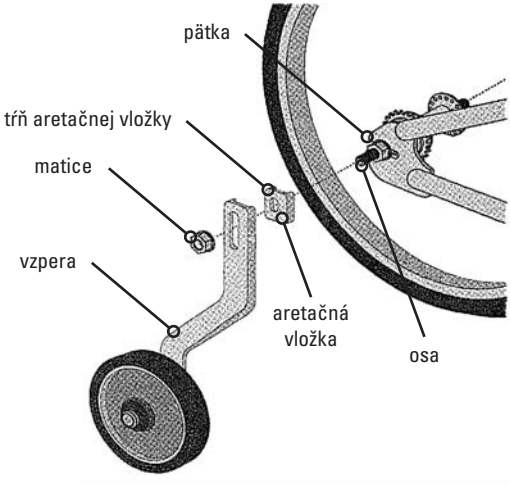
Stredové zloženie sa skladá z osi a zapúzdrených ložísk. K ose sú pripevnené kľuky. Stredové zloženie je bezúdržbové. Je treba ho vymeniť, pokiaľ vydáva neobvyklé zvuky, má vôľu, alebo sa neotáča ľahko.

Pomocné kolieska - stabilizátory

Nasuňte aretačnú vložku, vzperu a maticu na obidve strany osi zadného kolesa. Uistite sa, že tŕň aretačnej vložky smeruje dozadu a že je zasunutý do pätky rámu. Uistite sa, že sú na obidvoch stranách pomocné kolieska v rovnakej výške od zemi. Utiahnite matice na obidvoch stranách.

Uistite sa pred každou jazdou, že sú obidve matice bezpečne dotiahnuté. Taktiež sa uistite, že sú na obidvoch stranách pomocné kolieska v rovnakej výške od zeme.

Ako náhle bude Vaše dieťa schopné pri jazde udržať rovnováhu bez pomoci pomocných koliesok, môžete ich pozdvihnúť, alebo úplne odstrániť. Pri úprave výšky koliesok, povoľte matice na obidvoch stranách, posuňte vzpery do požadovanej polohy a matice znovu utiahnite. Pri demontáži pomocných koliesok, odskrutkujte matice, odstráňte vzpery a aretačné vložky.



obrázok *31* - pomocné kolieska

2.7. Odpružená vidlica a zadné odpruženie

Odpružená vidlica

Väčšina horských bicyklov je vybavená odpruženými vidlicami, ktoré pohlcujú nárazy. Tým poskytujú jazdcovi vyšší komfort a vďaka dlhšieho kontaktu bicykla s povrchom i lepšiu kontrolu.
Prečítajte si pozorne návod k vidlici, prípadne požiadajte Vášho predajcu, aby Vás oboznámil s jej nastavením a údržbou. Nasledujúce informácie sú mienené len ako doplnok k návodu vidlice.

Odpružené vidlice majú väčšinou nastaviteľnú tuhosť, niektoré i tlmenie a kompresiu, alebo je možné ich úplne uzavrieť. Tieto možnosti nastavenia dovoľujú vidlici „naladiť" podľa štýlu jazdy a váhy jazdca. Niekedy je treba vidlicu nastaviť na väčšiu tuhosť, alebo aby bola mäkšia ak rozsah nastavenia nestačí. V tomto prípade sa zmena nastavenia uskutoční výmenou niektorých vnútorných dielov vidlice.

Základná údržba spočíva v pravidelnom čistení a mazaní klzákov vidlice. Pokiaľ má Vaša vidlica prachovky, nadvihnite ich. Skontrolujte a vyčistite oblasť tesnenia. Klzáky očistite mäkkou handričkou, nepoužívajte rozpúšťadlá, alebo iné čistiace prostriedky, ktoré by mohli znehodnotiť účinok požitého maziva. Klzáky ľahko namažte doporučenými prípravkami. Nikdy nepoužívajte prípravky, ktoré obsahujú teflón.

Po určitej dobe vyžaduje vidlica dôkladnú prehliadku, vrátane rozobratia, vyčistenia, namazania, prípadného pretesnenia a výmeny oleja (viď návod k Vašej vidlici). Tieto úkony zverte odbornému servisu.

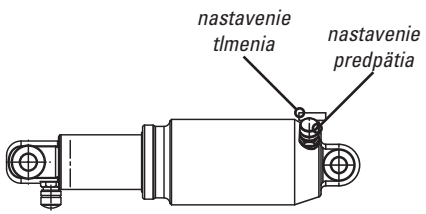
▸▸▸ ***Pred každou jazdou sa presvedčte o správnej funkcii odpruženej vidlice.***

▸▸▸ ***Odpružená vidlica sa pri intenzívnom brzdení ponára, môže tým dôjsť k strate kontroly riadenia a k pádu. Zoznámte sa preto s funkciami a chovaním Vašej odpruženej vidlice, než budete skúšať akýkoľvek zjazd, alebo rýchlu jazdu.***

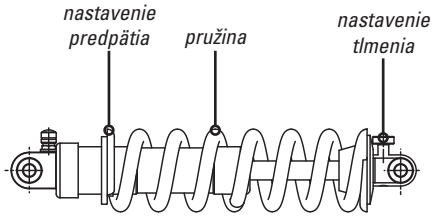
Zadné odpruženie

Pokiaľ je Váš bicykel vybavený zadným odpružením, prečítajte si návod k tlmiču a zoznámte sa s funkciou zadného odpruženia. Prípadne požiadajte o informácie Vášho predajcu. Nasledujúce informácie sú len ako doplnok.

Celoodpružené bicykle sú väčšinou vybavené jedným z dvoch typov pružiacich jednotiek: pružinovým tlmičom, alebo vzduchovým tlmičom (viď obrázok 31 a 32). Pred akýmkoľvek nastavovaním sa uistite, akým typom tlmiča je Váš bicykel vybavený. Pre optimálnu funkciu celoodpruženého bicykla je veľmi dôležité dosiahnuť súlad medzi chodom predného a zadného odpruženia. Rovnako ako pri odpružených vidliciach môžete nastaviť tlmič podľa váhy jazdca, štýlu jazdy a povahy terénu. Toto nastavenie zahrňuje: nastavenie predpätia, nastavenie útlmu a kompresie (len pri niektorých tlmičoch).



obrázok 31 - vzduchový tlmič



obrázok 32 - pružinový tlmič

Nastavenie predpätia
Predpätie (tuhosť pruženia) určuje, akou silou je stláčané pruženie, pokiaľ jazdec sedí na bicykli. Správne nastavenie dovoľuje stlačenie v rozsahu 15 až 25 % celkového zdvihu.

Pre zvýšenie predpätia pri pružinovom tlmiči otáčajte nastavovaciu maticu pružiny v smere hodinových ručičiek (pružina sa skráti). Pre mäkšie pruženie otáčajte maticou proti smere hodinových ručičiek (pružina sa predĺži). Pokiaľ rozsah nastavenia pružiny nedovoľuje nastaviť požadované predpätie, je treba ju vymeniť za pružinu s inou tvrdosťou.

Pri vzduchových tlmičoch sa predpätie nastavuje zmenou tlaku vo vnútri tlmiča. Pre nastavenie požadovaného tlaku (podľa hmotnosti jazdca) použite špeciálnu vysokotlakovú pumpičku. Tlak v tlmiči pravidelne kontrolujte.

Nastavenie tlmenia
Tlmenie určuje ako rýchle, alebo pomaly sa tlmič vráti po stlačení do svojej pôvodnej dĺžky. Pri nastavení začnite z pozície minimálneho tlmenia (najrýchlejšieho návratu tlmiča), postupne zvyšujte tlmenie otáčaním (cvakaním) nastavovacej skrutky v smere hodinových ručičiek. Pokiaľ nastavíte prílišné tlmenie, nedovolíte tlmiču, aby sa dostatočne rýchlo vrátil a bol pripravený pre ďalší náraz. Optimálne nastavenie znamená nájsť rovnováhu medzi tlmičom, ktorý zostáva príliš dlho stlačený (vracia sa príliš pomaly) pri opakovaných nárazoch a tlmičom, ktorý sa vracia do svojej pôvodnej polohy príliš rýchle.

Nastavenie kompresie
Kompresia určuje ako rýchlo dochádza k stlačeniu tlmiča. Potrebné nastavenie vykonajte pomocou nastavovacej skrutky. Prílišná kompresia neumožní optimálnu funkciu tlmiča.

▸▸▸ Zmeny v nastavení odpruženia môžu spôsobiť zmenu v ovládaní a chovaní sa bicykla pri brzdení. Nikdy nevykonávajte zmeny v nastavení, pokiaľ sa dôkladne nezoznámite s návodom a s doporučením výrobcu odpruženia. Po každej zmene nastavenia, vyskúšajte bicykel na bezpečnom mieste.

Základná údržba
Pravidelne kontrolujte všetky čapy celoodpruženého bicykla. Uistite sa, či sú správne dotiahnuté (na doporučené hodnoty) čapy zadného tlmiča a všetky hlavné čapy. Namazanie čapov, prípadne výmenu ložísk zverte autorizovanému predajcovi.

▸▸▸ Zanedbanie údržby a nastavenie odpruženého systém môže spôsobiť jeho chybnú funkciu, čo môže viesť k strate kontroly riadenia a pádu.

2.8. Čistenie, mazanie a skladovanie

Čistenie

Čistenie bicykla je dôležitou súčasťou pravidelnej údržby. Špina a prach poškodzujú hlavne pohyblivé časti bicykla: reťaz, ráfiky, pastorky, prehadzovačku a prešmykovač. Bicykel po každej jazde v zablatenom teréne vyčistite.

K čisteniu bicykla nepoužívajte vysokotlakové čističky. Vysoký tlak vody môže zasiahnuť ložiská a vymyť z nich vazelínu, alebo ich naopak znečistiť.

Vždy je najlepšie ručné umývanie bicykla. Najväčšie blato a špinu opláchnite hadicou, potom bicykel očistite jemnou kefkou namočenou v teplej mydlovej vode. Reťaz, pastorky, prevodníky, prehadzovačku a prešmykovač odmastite vhodným prípravkom. Špinavé a zle prístupné miesta vyčistite kefkou. Nakoniec spláchnite zvyšky nečistôt. Pred opätovným namazaním nechajte reťaz a ostatné časti uschnúť. Pre čistenie reťaze je najlepšie použiť špeciálnu pračku na reťaz.

Nikdy neodstraňujte špinu bez toho aby ste najprv navlhčili bicykel vodou, môžete odrieť lak rámu povrch komponentov!

Mazanie

Pri mazaní venujte pozornosť všetkým pohybujúcim sa častiam bicykla, hlavne reťaze. K mazaniu používajte prípravky určené pre bicykle. Reťaz mažte z vnútornej strany. Po aplikácií maziva chvíľu počkajte (najlepšie do druhého dňa), aby mohlo mazivo dôkladne preniknúť do reťaze. Prebytočné mazivo odstráňte. Pri mazaní prešmykovača a prehadzovačky dávajte pozor, aby ste mazacieho prostriedku nenaniesli príliš veľa. Prebytočné mazivo spôsobuje usadzovanie špiny a prachu. Dávajte pozor, aby sa mazacie prostriedky nedostali na plášte, ráfiky, brzdové špalíky, alebo kotúče kotúčových brzd. Je tak isto vhodné občas namazať čapy brzdových pák a čeľustí. Namazanie laniek, bovdenov, nábojov, hlavového zloženia, stredového zloženia a pedálov zverte odbornému servisu. Tieto časti vyžadujú rozobrať, vyčistiť, znovu zostaviť a nastaviť.

Skladovanie

Bicykel chráňte pre dažďom, snehom a slnkom. Dážď a sneh môžu spôsobiť koróziu bicykla, UV žiarenie vyblednutie laku, alebo poškodenie akýchkoľvek gumových, alebo plastových častí bicykla. Pred dlhodobým skladovaním bicykel vyčistite, namažte a na rám naneste vhodný ochranný prípravok. Bicykel skladujte vždy zavesený s plášťami nahustenými na polovičný tlak. Nie je vhodné, aby boli plášte zaťažené vlastnou váhou bicykla (môžu sa poškodiť). Pokiaľ sa nedá bicykel zavesiť, aspoň vypustite plášte.

2.9. Harmonogram údržby

Venujte zvýšenú pozornosť bicykla pri jeho zabehnutí. V tejto dobe môže dôjsť k povoleniu laniek a k „sadnutiu" výpletu kolies, ktoré budú vyžadovať nové nastavenie. Kontrola bicykla pred jazdou (viď kapitola 1.3.) Vám môže pomôcť identifikovať niektoré problémy. Aj keď Vám bude pripadať, že je všetko v poriadku, je treba bicykel nechať prehliadnuť pri garančnom nastavení u Vášho predajcu. Garančné nastavenie sa doporučuje: po prejdení cca 100 až 200 km (záleží na tom, kde je bicykel používaný a akým spôsobom).

Ďalej postupujte podľa nasledujúceho harmonogramu. Pri častom používaní bicykla, alebo pre jazde v ťažkom teréne a v teréne kde je blato je nutná častejšia kontrola a údržba než podľa navrhnutého harmonogramu.

Po každej jazde

- skontrolovať rýchloupínače a nastavenie brzd
- skontrolovať vycentrovanie kolies
- skontrolovať stav plášťu, prípadne ho vymeniť

Každý týždeň

- skontrolovať tlak v plášťoch
- namazať reťaz

- namazať klzáky odpruženej vidlice
- skontrolovať dotiahnutie čapov odpruženej vidlice
- skontrolovať dotiahnutie čapov zadného odpruženia
- skontrolovať dotiahnutie strmeňa a kotúče u kotúčových brzd

Každý mesiac
- umyť a osušiť bicykel
- premazať čapy prehadzovačky a prešmykovača
- premazať konce bovdenov
- skontrolovať či nie sú uvoľnené nejaké matice a skrutky:
  - rýchloupínač, alebo skrutka sedovky
  - skrutka zámku sedadla
  - skrutka predstavca (štandardného)
  - skrutky predstavca (A-head)
  - skrutka riadidla
  - skrutky nástavcov riadidiel
- skontrolovať stav radiacich laniek
- skontrolovať stav brzdových laniek a vedenia brzd
- skontrolovať opotrebenie brzdových špalíkov
- skontrolovať nastavenie nábojov kolies
- skontrolovať nastavenie hlavového zloženia
- skontrolovať vyťahanie reťaze, vyťahanú reťaz treba vymeniť

Každé 3 mesiace
- premazať čapy brzd a brzdových pák
- skontrolovať dotiahnutie matíc a skrutiek
- skontrolovať šliapací stred
- skontrolovať pedále
- namazať sedlovku

Každých 6 mesiacov
- premazať brzdové lanká
- premazať lanká prehadzovačky a prešmykovača a nastaviť ich
- premazať čapy brzdových čeľustí
- vymeniť brzdové špalíky pokiaľ je treba
- vymeniť reťaz pokiaľ je treba
- skontrolovať a prípadne vymeniť brzdové platničky pri kotúčových brzdách

Každý rok
- premazať náboje
- premazať hlavové zloženie
- premazať stredové zloženie
- premazať závity a ložiská pedálov
- namazať rýchloupináky a sedlovku
- namazať predstavec
- premazať odpruženú vidlicu, prípadne zadné odpruženie

Nikdy nemažte karbónovú sedlovku! Pred zasunutím sedlovky do rámu, odmastite styčné plochy a uistite sa, že vnútorný povrch sedlovej trubky je hladký bez výstupkov a ostrých hrán.

Každé 2 roky
- Výmena hydraulickej kvapaliny na hydraulických kotúčových brzdách

2.10. Doporučené uťahovacie momenty karbónových rámov

Nasledujúce inštrukcie slúžia ako návod, ktorý vám pomôže správne servisovať váš karbónový bicykel Amulet.

Upozornenie! Pred zatiahnutím skrutky alebo objímky sa presvedčte, či nie je na danej súčiastke a/alebo v návode k súčiastke uvedená doporučená hodnota uťahovacieho momentu. Riaďte sa touto doporučenou hodnotou uvedenou na danej súčiastke a/alebo v návode k súčiastke.

Upozornenie! Neprekračujte maximálnu hodnotu uťahovacieho momentu. Nesprávne zatiahnutie môže poškodiť komponenty a/alebo rám, čo môže spôsobiť stratu kontroly nad bicyklom a k následnému pádu s vážnym zranením alebo smrťou.

#	Popis	Nm
1	Sťahovacia skrutka krytky predstavca	3 - 5
2	Rozperný „ježko“ hlavového zloženia	4 - 6
3	Objímka predstavca pre stĺpik vidlice	4 - 5
4	Objímky radiacich/brzdových pák na riaditkách	4 - 5
5	Objímka predstavca pre riaditka	5 - 6
6	Predná kotúčová brzda	8 - 10
7	Skrutka zámku sedlovky	8 - 12
8	Podsedlová objímka	5 - 6
9	Skrutky košíka na fľašu	3 - 5
10	Držiak prešmykovača	4 - 5
11	Vodítko laniek pod stredovým púzdrom	0,5 - 1
12	Zadná kotúčová brzda	8 - 10
13	Skrutka držiaku meniča prevodov M2.5 (2 skrutky)	1,5 - 2,5
	Skrutka držiaku meniča prevodov M5 (2 skrutky)	6 - 8

3. Poskytnutie záruky

Záruka je poskytovaná na skryté chyby, ktoré má predmet predaja v okamžiku prevzatia kupujúcim.

3.1. Záruka na jednotlivé diely

Rám a vidlice

Záruka sa vzťahuje na materiál, spoje a prerezanie s výnimkou laku rámu a vidlice. V žiadnom prípade ju nemožno uplatniť na poškodenie spôsobené haváriou, alebo neodbornou opravou. Je bezpodmienečne nutné, aby mal rám pôvodný lak. Zo záruky sú ďalej vybraté tieto chyby: poškodenie vzniknuté pri organizovaných športových akciách a tréningu na tieto akcie, alebo používanie rámu a vidlice na účely ku ktorým nie sú určené (extrémne skoky a ostatné neštandardné použitie), chyby spôsobené neodborným zásahom, ohnutie rámu, alebo vidlice, ktoré je známkou nevhodného používania, alebo havárie, zlomenie výmennej pätky prehadzovačky a zlomenie rámu na mieste spojenia sedlovej a hornej rámovej trubky, ktoré je známkou príliš vytiahnutej sedlovky a teda nevhodnej veľkosti rámu. Výrobca nenesie zodpovednosť za výrobné postupy iných firiem (pieskovanie, vypaľovanie nového laku atď.).

Odpružená vidlica a zadné pružiace jednotky

Záruka sa vzťahuje na materiálové a výrobné chyby, ktoré existujú v okamžiku prevzatia. Kritériom na prejdenie reklamácie prasknutej odpruženej vidlice je neporušenosť geometrie vnútorných a vonkajších nôh. Nie je možné uplatňovať chyby typu vzniku vôle, ak sú vo vidlici nečistoty a voda, ktorá spôsobuje poškodenie, ohyb stĺpika vidlice, alebo poškodenie korunky vplyvom nehody a preťaženia.

Predmetom záruky nie je opotrebenie čapov, klzných púzdier a ložísk pri zadnej odpruženej stavbe. Na zadnej pružiacej jednotke nie je možné uznať chyby, pri ktorých je poškodená geometria jednotky (havárie či preťaženie pri nevhodnom nastavení) a unikanie vzduchu či oleja spôsobené vniknutím nečistôt vody pod tesnením, ryhy na klzných častiach a korózia.

Riadenie

Záruka sa vzťahuje na materiálové chyby, neuznáva sa deformácia stĺpikov vidlice pri nadmernom dotiahnutí predstavca, alebo deformácia predstavca po vysunutí nad značku maximálneho vysunutia. Prevoz bicykla vyžaduje kontrolu a vymedzovanie vôle hlavového zloženia - vytlčené, skorodované alebo znečistené ložiskové dráhy nie je možné reklamovať.

Stredové zložene

Do záruky spadajú chyby materiálu a jeho tepelné spracovanie. Bežné nastavovanie vôle nie je predmetom garančných opráv. Rovnako ako nie je možné uznať zdeformované, alebo vytrhnuté závity dielov a poškodenie kľuky v oblasti spojenia s osou (štvorhran, Octalink, ISIS). Opotrebované ložiskové dráhy, poškodené závity stredovej trubky rámu (vplyvom jazdy na bicykli s uvoľnenými miskami stredovej osi) a skorodované diely nie sú predmetom záruky. Skontrolujte a včas reagujte na prípadné uvoľnenie.

Pedále

Záruka sa vzťahuje na preukázateľnú chybu materiálu. Opotrebenie vozením, uvoľnenie či prasknutie rámiku, alebo ohyb čapu spôsobený nárazom nie sú dôvodom k uznaniu reklamácie. Hlučnosť pedálu a nastavovanie vôle nie je predmetom garancie, ale pozáručného servisu. Pozor na uvoľňovanie pohyblivých častí nášľapných pedálov, kontrolujte ich správne dotiahnutie. Na stratu uvoľnených častí sa nevzťahuje záruka.

Kolesá

Do záruky spadajú chyby materiálu vrátane chýb povrchovej úprav. Kritériom pre prejdenie záruky na prevoznú vôľu a hlučnosť chodu pastorku je jeho funkčnosť. Opotrebované ložiskové dráhy vniknutie nečistôt do voľnobežného telesa a ložísk náboja, skorodované diely a odrené brzdné plochy nie sú predmetom záruky.

Brzdy, riadenie, prehadzovačka a prešmykovač

Do záruky spadajú chyby materiálu. Na nastavenie sa záruka nevzťahuje. Skladovaním, manipuláciou a samotnou jazdou sa nastavenie radenia môže zmeniť. Jeho nastavenie patrí k bežnej údržbe. Na prípadné strhnutie radiaceho mechanizmu, zlomenie pák radenia, alebo ďalšie mechanické poškodenie súčasného radiaceho mechanizmu nemôže byť uplatnená

záruka. Záruka sa tak isto nevzťahuje na opotrebenie brzdových špalíkov a brzdových platničiek, na poškodenie spôsobené použitím nevhodnej brzdovej kvapaliny a na strhnutie závitu pri skrutke pre nastavenie predpätia pružiny brzdovej čeľusti.

Sedlo a sedlovka
Uznáva sa chyba materiálu, posudzuje sa z hľadiska plnenia funkcie. Ryhy spôsobené posuvom sedlovky v sedlovej trubičke nie je možné reklamovať. Reklamácia na sedlovku sa neuznáva, ak bola vysunutá nad značku maximálneho vysunutia, Nie je možné uplatniť záruky na ohyb sedlovky vplyvom nehody, alebo preťaženia po doskoku, ohyb lyžiny sedla, roztrhnutie poťahu sedla apod.

Reťaz
Predmetom záruky je materiálová chyba, pretrhnutie článku reťaze. Na opotrebenie prevádzkou sa záruka nevzťahuje. Záruka sa nevzťahuje na pretrhnutie reťaze vplyvom necitlivého radenia (rozpojenie na čape), deformácia vzniknutá prevádzkou (pretočenie), prevádzkové opotrebenie (vyťaženie) a pri zanedbaní údržby (korózií, zadrenia vplyvom nečistoty apod.).

Odrazky, kryt prevodníka a kryt špíc
Zlomené, alebo rozbité diely nie sú predmetom záruky.

Kotúčové brzdy
Záruka sa vzťahuje na výrobné, alebo materiálové chyby. Nie je možné uplatňovať záruku na poškodenie spôsobené nehodou, zanedbaním údržby, neodbornou opravou, alebo použitím nevhodnej brzdovej kvapaliny. Vždy používajte brzdovú kvapalinu doporučenú výrobcom kotúčovej brzdy. Len tak bude zaručená bezproblémová funkcia Vašich brzd. Brzdové kvapaliny sa líšia svojimi vlastnosťami natoľko, že môže dôjsť k vážnemu poškodeniu celého brzdového mechanizmu.

3.2. Záručný list

Článok 1 Základné ustanovenia
1.1 Predajca zaručuje kupujúcemu, že výrobok (bicykel Amulet) zakúpený v autorizovanej predajni je bez konštrukčných a materiálových porúch, a že v prípade zistenia akejkoľvek takej vady v záručnej lehote uvedenej v článku 2 poskytne kupujúcemu bezplatnú opravu alebo výmenu kúpeného výrobku v zhode so slovenskými predpismi.

1.2 Záruka sa nevzťahuje na tie súčasti výrobku, ktoré podliehajú bežnému opotrebeniu ich používaním. Záruku ďalej nie je možné uplatniť v prípadoch, kedy reklamovaná závada vznikla porušením podmienok používania výrobku. Príklady bežného opotrebenia a porušenia podmienok používania výrobku sú uvedené v článku 3 nižšie.

1.3 Oprávnenie uplatniť práva zo záruky náležia iba kupujúcemu identifikovanému v doklade o predaji výrobku. Práva zo záruky sú neprenosné.

1.4 Postup pri uplatnení záruky (reklamačný poriadok) je uvedený v článku 4.

Článok 2 Záručné doby
2.1 Všetky nižšie uvedené záručné doby začínajú bežať dňom predaja vyznačeným v záručnom liste, ktorý je dodávaný s výrobkom ako súčasť návodu k obsluhe.

2.2 Ak je pre niektoré súčiastky stanovená predĺžená záručná doba, tak podmienkou na jej uplatnenie je vykonanie prvej garančnej prehliadky zakúpeného výrobku po ubehnutí prvých 100 až 200 km alebo po 1 mesiaci od zakúpenia výrobku, podľa toho, ktorá skutočnosť nastane skôr. Táto garančná prehliadka musí byť potvrdená v záručnom liste.

2.3 Štandardná záručná doba na výrobok a jeho súčasti je 2 roky, ibaže sa jedná o súčiastky podliehajúce bežnému opotrebeniu, uvedené v odstavci 3.1 nižšie.

2.4 V prípade komponentov a súčiastok vyrobených tretími stranami je záručná doba 2 roky, iba ak výrobca na dané súčiastky stanovil záručnú dobu dlhšiu.

Článok 3 Výnimky zo záruky

3.1 Záruka sa nevzťahuje na tie časti bicyklov Amulet, ktoré podliehajú bežnému opotrebeniu pri používaní, a nimi sú napríklad: plášte, reťaze, pastorky, prevodníky, brzdové doštičky, duše, rukoväte riadidiel, ložiská, čapy, lanká, batérie, tesnenia vidlíc a tlmičov, boudeny, ibaže je u takej časti zistená materiálová alebo výrobná chyba.

3.2 Nárok na záruku zaniká v prípade, že výrobok:

- bol použitý na podnikanie, napr. v požičovni bicyklov,
- bol poškodený následkom použitia v súťaži alebo preteku, extrémnych skokov, dlhodobého intenzívneho zaťažovania na hranici pevnosti materiálu majúci za následok jeho deštrukciu, alebo bol použitý v extrémnom terénu či za extrémneho počasia,
- bol poškodený pri dopravnej nehode alebo páde,
- bol používaný iným nevhodným spôsobom alebo spôsobom iným ako štandardným vzhľadom k jeho určeniu,
- nebol udržiavaný alebo servisovaný v súlade s návodom,
- bol predaný, servisovaný alebo opravený neautorizovanou osobou (k tomu viď bod 5.5 nižšie),
- boli na ňom vymenené súčasti za iné ako originálne,
- nie je v originálnom laku a farebnom prevedení,
- nie je na reklamáciu odovzdaný úplný.

Článok 4 Postup (Reklamačný poriadok)

4.1 Kupujúci uplatňuje reklamáciu závady u toho predajcu, u ktorého výrobok zakúpil.

4.2 Na účel reklamácie je nevyhnutné odovzdať s čistým reklamovaným výrobkom tiež doklad o kúpe a záručný list.

4.3 Kupujúci vyplní s pomocou predajcu reklamačný list obsahujúci tieto údaje: meno a adresu reklamujúceho (prvého majiteľa bicykla), dátum kúpy, dátum reklamácie, obchodné označenie (názov, model) výrobku, sériové číslo rámu, popis toho, ako sa závada prejavuje a pečiatku autorizovaného predajcu Amulet.

4.4 Autorizovaný predajca je oprávnený rozhodnúť o tom, či bude reklamácia uznaná a ako bude vybavená. V prípade uznania reklamácie autorizovaný predajca zaistí opravu alebo výmenu výrobku.

4.5 Odmietnutie reklamácie záručnej závady nevylučuje, aby bol výrobok prijatý do bežnej opravy na náklady kupujúceho, pokiaľ budú pre to splnené ďalšie podmienky.

Článok 5 Doplňujúce ustanovenia

5.1 Predajca odporúča, aby kupujúci nechal zakúpený výrobok po ubehnutí 100 až 200 km alebo po 1 mesiaci od jeho zakúpenia prejsť prvou garančnou prehliadkou a nastavením v servise autorizovaného predajcu bicykla. Táto prehliadka môže odhaliť prípadné závady a predĺži životnosť súčiastok.

5.2 Za škody na výrobku spôsobené jeho nepovolenými úpravami, nesprávnou údržbou či servisovaním nenesú predajca ani dovozca žiadnu zodpovednosť.

5.3 Uznanie záručnej chyby neznamená automatické prijatie zodpovednosti predajcu za možné spôsobené škody.

5.4 Tieto záručné podmienky doplňajú ustanovenie právnych predpisov platných na území Slovenskej republiky.

5.5 Zoznam autorizovaných predajní výrobkov Amulet a autorizovaných servisov bicyklov Amulet je uvedený na www.amuletbikes.sk.

Prehlásenie dovozcu

Dovozca výrobkov Amulet, spoločnosť SNOW-HOW ČR s.r.o. (IČ: 26422212, DIČ: CZ26422212) prehlasuje, že bicykel uvedeného typu a výrobného čísla zodpovedá všeobecne záväzným technickým predpisom. Výrobné číslo a číslo normy je uvedené na spodnej strane stredovej spojky bicykla. Bicykel je určený výhradne na športové účely. Nie je určený na prevádzku na pozemných komunikáciách, pokiaľ bude takto používaný, musí byť dovybavený podľa všeobecne záväzných právnych predpisov. Bicykel nie je určený k tomu, aby ho deti do 14 rokov používali na hranie! Dovozca výrobkov Amulet ďalej prehlasuje, že obal od bicykla spĺňa podmienky pre uvedenie na trh stanovené zákonom o obaloch číslo 529/2002 Z.z. a že za uvedený obal bol uhradený poplatok pod evidenčným číslom 0036053279 do Recyklačného fondu.

Jestliže vám není srozumitelná jakákoliv část tohoto manuálu, obraťte se na vašeho prodejce.

ktuálny manuál je k dispozícii na internetovej adrese ***www.amuletbikes.sk*** vo formáte PDF.

INSTRUKCJA UŻYTKOWANIA ROWERU

Niniejsza instrukcja zawiera ważne ostrzeżenia i instrukcje dotyczące bezpiecznej jazdy, dostarczy Ci niezbędnych informacji na temat regulacji i konserwacji roweru.

Przeczytaj uważnie niniejszą instrukcję przed pierwszą jazdą i zachowaj ją na przyszłość.

Jeśli ten rower jest używany do jazdy w ruchu drogowym, należy go doposażyć zgodnie z ogólnie obowiązującymi przepisami prawa (patrz rozdział 3.2.).

Częścią niniejszej instrukcji jest karta gwarancyjna, w której odnotowywane są przeglądy gwarancyjne i naprawy gwarancyjne.

Zawartość:

Opis roweru . . . . . strona 2

1. Ważne informacje, które należy znać przed pierwszą jazdą . . . . . strona 60
1.1. Podział rowerów według kategorii . . . . . strona 60
1.2. Przygotowanie roweru do jazdy . . . . . strona 61
1.3. Sprawdzenie roweru przed i po jeździe . . . . . strona 63
1.4. Porady i zalecenia dotyczące bezpiecznej jazdy . . . . . strona 64

2. Konserwacja roweru . . . . . strona 66
2.1. Narzędzia potrzebne do podstawowej konserwacji roweru . . . . . strona 66
2.2. Mechanizm szybkiego zwalniania, montaż i demontaż kół . . . . . strona 66
2.3. Hamulce . . . . . strona 68
2.4. Zmiana biegów . . . . . strona 71
2.5. Stery, kierownica, mostek, siodełko i sztyca . . . . . strona 74
2.6. Koła, opony, pedały, piasty i suport . . . . . strona 75
2.7. Widelec amortyzowany i tylne zawieszenie . . . . . strona 78
2.8. Czyszczenie, smarowanie i przechowywanie . . . . . strona 80
2.9. Harmonogram konserwacji . . . . . strona 80
2.10. Zalecane momenty dokręcania śrub (carbon) . . . . . strona 82

3. Udzielenie gwarancji . . . . . strona 83
3.1. Gwarancja na poszczególne części . . . . . strona 83
3.2. Karta gwarancyjna . . . . . strona 84
3.3. Dokumenty serwisowe . . . . . strona 87
3.4. Karta gwarancyjna (formularz) . . . . . strona 91

1. Ważne informacje, które należy znać przed pierwszą jazdą

1.1. Podział rowerów według kategorii

Rowery szosowe

Najszybszy, najlżejszy i najbardziej aerodynamiczny typ roweru. Przeznaczony jest do szybkiej jazdy po utwardzonych drogach. Rama została zaprojektowana tak, aby była jak najmocniejsza, a jednocześnie jak najlżejsza; geometria jest dobrana tak, aby rower szybko i precyzyjnie reagował na polecenia rowerzysty. Podzespoły, zwłaszcza koła, są lżejsze niż w pozostałych kategoriach (nie muszą pochłaniać tak dużej siły uderzenia); Opony „wysokociśnieniowe" zmniejszają do minimum opory toczenia. Nisko zawieszona, pochylona kierownica zapewnia kierowcy dobre wsparcie podczas podjazdów, sprintów, a także lepszą aerodynamikę. Maksymalna wysokość siedziska tych rowerów jest większa niż 635 mm*. Najwyższe dopuszczalne całkowite obciążenie roweru wynosi 134 kg, przy czym jest to suma masy roweru, rowerzysty i przewożonego ładunku, przy czym masa tego ładunku nie może być większa niż 18 kg.

Nie nadaje się do jazdy po drogach nieutwardzonych (rama i komponenty nie są przystosowane do obciążeń

Rowery górskie (26" i 29") / juniorskie górskie (24" i 20")

Przeznaczony jest do jazdy po drogach utwardzonych (drogi polne i leśne, trudny teren itp.). Został zaprojektowany, aby zapewnić lepszą kontrolę i prowadzenie oraz być bardziej wytrzymałym podczas jazdy w trudnym terenie. Ma mniejszą, solidniejszą ramę i wyższy środek ciężkości, co pozwala na lepsze osiągi w terenie. Opony są szerokie, aby lepiej amortyzować wstrząsy i zapewniać lepszą przyczepność na nierównym i śliskim terenie. Szeroka gama przełożeń umożliwia jazdę w niemal każdych warunkach. Większość rowerów górskich jest wyposażona w systemy zawieszenia (przedni widelec amortyzowany lub przednie i tylne zawieszenie), które lepiej pochłaniają wstrząsy i wibracje. Maksymalna wysokość siedziska tych rowerów jest większa niż 635 mm*. Maksymalne dopuszczalne obciążenie całkowite roweru 26" to 134 kg, koła 24" to 123 kg, a koła 20" to 90 kg, przy czym suma masy roweru, rowerzysty i przewożonego ładunku, gdzie waga tego ładunku nie może przekraczać 18 kg.

Niezbyt odpowiedni do dłuższych przejażdżek po utwardzonych drogach (większa waga, opony o wysokim oporze toczenia, bardziej wyprostowana, mniej aerodynamiczna pozycja).

Rowery crossowe (trekingowe)

Uniwersalny typ roweru nadający się do jazdy po szosie i w lżejszym terenie (drogi leśne i polne). Koncepcyjnie opiera się na rowerze szosowym, ma tę samą średnicę kół, ale różni się bardziej wytrzymałą ramą, większą liczbą przełożeń, bardziej wyprostowaną postawą i szerszymi oponami. Istnieją pewne różnice między rowerami przełajowymi a trekkingowymi: rowery przełajowe przeznaczone są do jazdy sportowej, rowery trekkingowe oferują bardziej wygodną, wyprostowaną pozycję (czasem są też wyposażone w błotniki, bagażniki i światła). Maksymalna wysokość siedziska tych rowerów jest większa niż 635 mm*. Najwyższe dopuszczalne całkowite obciążenie roweru wynosi 134 kg, przy czym jest to suma masy roweru, rowerzysty i przewożonego ładunku, przy czym masa tego ładunku nie może być większa niż 18 kg.

W przeciwieństwie do roweru górskiego nie jest przeznaczony do jazdy w trudnym terenie (kamienie, nierówny grunt, korzenie itp.).

Rower miejski

Rower do wygodnej i okazjonalnej jazdy po dobrych drogach. Wymaga niewielkiej konserwacji. Zazwyczaj jest wyposażony w wielostopniową skrzynię biegów, ukrytą w tylnej piaście. Nadaje się na krótsze wycieczki, zakupy itp. Maksymalna wysokość siodełka tych rowerów przekracza 635 mm*. Najwyższe dopuszczalne całkowite obciążenie roweru wynosi 134 kg, przy czym jest to suma masy roweru, rowerzysty i przewożonego ładunku, przy czym masa tego ładunku nie może być większa niż 18 kg.

Nie jest przeznaczony do jazdy po drogach utwardzonych.

Rowery dziecięce (16" i 12")

Typ roweru dla najmniejszych rowerzystów, odpowiedni do jazdy po praktycznie każdym terenie. Zazwyczaj wyposażony jest w tylny hamulec tzw. torpedo oraz kółka boczne. Maksymalna wysokość siedziska przy kołach 12" wynosi 500 mm, przy kołach 16" 630 mm*. Maksymalne dopuszczalne całkowite obciążenie rowerzysty dla rozmiaru 12" wynosi 30 kg, a dla rozmiaru 16" 40 kg.

*Maksymalna wysokość siodełka to pionowa odległość górnej powierzchni siodełka od podłoża, mierzona z siodełkiem w pozycji poziomej i sztycą wysuniętą do minimalnej głębokości wsunięcia.

1.2. Przygotowanie roweru do jazdy

Odpowiedni rozmiar

Najpierw upewnij się, że rower ma dla Ciebie odpowiedni rozmiar. Rower, który jest za duży lub za mały, jest trudniejszy do opanowania i może być niebezpieczny w prowadzeniu.

Jeśli zakupiony rower nie ma odpowiedniego rozmiaru, możesz stracić kontrolę nad kierownicą i upaść.

Rama

Oto jak określić właściwy rozmiar ramy: Stań (najlepiej w butach, w których będziesz jeździć) okrakiem nad górną rurą w połowie odległości między siedzeniem a mostkiem (patrz Rysunek 1). Jeśli Twoje krocze dotyka ramy, rower jest dla Ciebie za duży. Odstęp między ramą a kroczem powinien wynosić od 3 do 5 cm w przypadku rowerów szosowych, miejskich i dziecięcych oraz co najmniej 8 cm w przypadku rowerów terenowych (przełajowych i górskich). Przy użyciu w trudnym terenie wartość ta może wynosić 10 cm lub więcej.

rysunek 1 - rozmiar ramy

rysunek 2 - wysokość siodełka

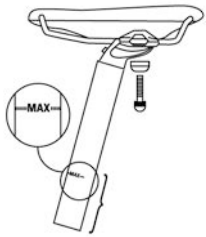
Siodło i sztyca

Właściwa regulacja siodełka jest ważna dla optymalnego przenoszenia energii podczas pedałowania i komfortu na rowerze. Twój sprzedawca prawdopodobnie już wyregulował siedzenie i sztycę. Jeśli kiedykolwiek będziesz musiał samodzielnie zmienić ustawienia, postępuj zgodnie z poniższymi instrukcjami:

Wysokość siodełka

Prawidłowa wysokość siodełka zależy od długości twoich nóg. Przy prawidłowym ustawieniu nogi są lekko ugięte w kolanach podczas pedałowania.
Sprawdzenie prawidłowej wysokości siodełka:

- usiądź na siodle
- połóż piętę na tylnej krawędzi pedału,
- kręcić korbami tak, aby pedał znalazł się w najniższej pozycji wraz z piętą, a korba była równoległa do rury podsiodłowej. W tej pozycji twoja noga musi być rozciągnięta (patrz rysunek 2). Jeśli tak nie jest, wyreguluj wysokość siedziska: Poluzuj śrubę lub dźwignię zacisku sztycy i wysuń ją lub obniż, aby wyregulować jej wysokość. Następnie sprawdź, czy siodło jest w pozycji poziomej. Dokręć śrubę lub dźwignię zamknięcia (moment dokręcania 12 do 17 Nm), aby nie można było obracać siodełka. Sprawdź ustawienia, jak już wspomniano powyżej.



rysunek 3 - linia maksymalnego wysunięcia

Maksymalny poziom wysunięcia sztycy jest oznaczony na sztycy (patrz rysunek 3). Nigdy nie ustawiaj sztycy powyżej tego limitu. Może pęknąć, wygiąć lub uszkodzić ramę. Może to spowodować utratę kontroli nad rowerem i wypadek.

Regulacja siodełka w kierunku do przodu lub do tyłu

Poluzuj śrubę blokującą siodełko i przesuń siodełko do przodu lub do tyłu. Po regulacji dokręcić śrubę (moment dokręcania 17 do 19 Nm). Zgodnie z ogólną zasadą, siodełko powinno być ustawione tak, aby pionowy spadek z kolana siedzącego jeźdźca przecinał oś pedału. Korby muszą być w pozycji poziomej, mierzona noga znajduje się z przodu.

Regulacja pochylenia siedziska

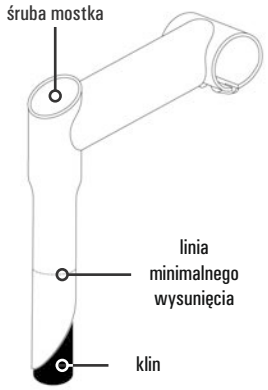
Większość rowerzystów preferuje siodełko w pozycji poziomej, niektórzy wolą lekkie przechylenie do przodu lub do tyłu. Aby wyregulować kąt siedziska, poluzuj ponownie śrubę blokującą siedzisko i wyreguluj kąt zgodnie z potrzebami. Po tych regulacjach mocno dokręć śrubę.

Po każdej regulacji siedziska upewnij się, że mechanizm mocujący jest prawidłowo dokręcony. Luźny zamek siodełka lub jego śruba mocująca może uszkodzić sztycę. Możesz stracić kontrolę nad kierownicą i upaść. Prawidłowo dokręcona sztyca nie pozwala na poruszanie się siodełka w żadnym kierunku. Regularnie sprawdzaj prawidłowe dokręcenie.

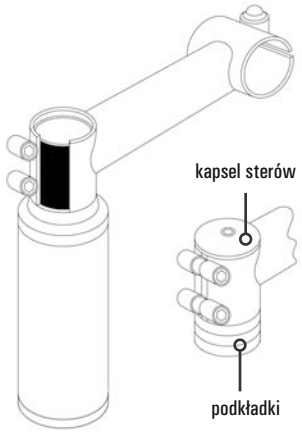
Regulacja wysokości kierownicy

Jeśli Twój rower jest wyposażony w mostek, który jest przymocowany bezpośrednio do mostka bezgwintowego widelca, wysokość kierownicy można zmienić, usuwając elementy dystansowe znajdujące się między mostkiem a sterami. Podkładki są następnie umieszczane nad mostkiem lub skraca się rurę sterową. Jeśli rura sterowa jest skrócona, różnica między górną krawędzią mostka a sterówką musi wynosić maksymalnie 5 mm. Inną opcją jest użycie mostka o innej długości lub nachyleniu lub wymiana kierownicy na wyższą. Skonsultuj się ze sprzedawcą w sprawie tych możliwych modyfikacji.

W przypadku różnych rowerów możesz samodzielnie dostosować wysokość kierownicy, zmieniając wysokość mostka. Te rowery używają mostka, który jest wstawiany w gwintowaną sterówkę. Jest przymocowany długą śrubą przechodzącą przez trzon. Na końcu tej śruby znajduje się klin lub stożek, który służy do dokręcania mostka w sterówce. Poluzuj śrubę mostka o trzy do czterech pełnych obrotów w kierunku przeciwnym do ruchu wskazówek zegara. Jeśli śruba wystaje z mostka, ale mostka nie można przesunąć, użyj kawałka drewna lub gumowego młotka, aby wbić śrubę, aby poluzować klin. Dostosuj wysokość kierownicy do swoich potrzeb. Wyreguluj go tak, aby był wyrównany z przednim kołem i dokręć odpowiednio (moment dokręcania 24 Nm). Najlepszym sposobem sprawdzenia prawidłowego dokręcenia jest zaciśnięcie przedniego koła kolanami i próba przesunięcia kierownicy na boki. Po zmianie ustawień sprawdź również, czy kierownicę można swobodnie obracać w obu kierunkach, bez zaczepiania się.



rysunek 4 – mostek starego typu



rysunek 5 – mostek typu A-head

W niektórych rowerach zmiana wysokości mostka może wpłynąć na regulację przedniego hamulca. Dlatego przed jazdą sprawdź poprawność działania hamulców.

Każdy wspornik z klinem lub stożkiem ma minimalny znak wstawienia, który nigdy nie może być widoczny powyżej górnej części sterów. Jeśli mostek zostanie wysunięty poza ten znak, może się wygiąć lub złamać albo uszkodzić sztycę wideł, co może spowodować utratę kontroli nad kierownicą i upadek.

Regulacja kąta kierownicy

Istnieje również możliwość regulacji kąta kierownicy lub rogów. Dokonaj ustawień w następujący sposób:
Poluzuj kierownicę, obróć kierownicę lub rogi w razie potrzeby, wyśrodkuj kierownicę na środku mostka i mocno dokręć (moment dokręcania 19 Nm).

Niewystarczające dokręcenie mostka, kierownicy lub rogów może wpłynąć na sterowanie kierownicą i spowodować upadek. Dlatego zawsze upewnij się, że są odpowiednio dokręcone.

Bagaże i bagażniki

Trzymanie przedmiotów w dłoni podczas jazdy na rowerze może być bardzo niebezpieczne i może spowodować utratę kontroli i upadek. Jeśli doposażasz swój rower w bagażnik, pamiętaj, że rama roweru jest zaprojektowana przede wszystkim z myślą o wadze rowerzysty. Przenoszenie zbyt ciężkich ładunków może spowodować uszkodzenia, które nie są objęte gwarancją.

1.3 Sprawdzenie roweru przed i po jeździe

Zaleca się wykonanie następującej prostej i szybkiej kontroli roweru przed każdą jazdą: podnieś rower na wysokość około 5 do 10 cm i upuść go na ziemię. Sprawdź, czy nie ma luźnych części lub śrub. Jeśli są, dokręć je.

Opony

Sprawdź, czy opony są prawidłowo napompowane (patrz rozdział 2.7.) i napompuj je w razie potrzeby. Sprawdź również bieżnik i bok opony pod kątem uszkodzeń lub nacięć. Wymień uszkodzone opony przed jazdą.

Zawsze używaj opon o rozmiarze odpowiednim do swojego roweru. Zalecamy skonsultowanie się ze sprzedawcą w sprawie doboru opon.

Koła

Zakręć każdym kołem i sprawdź, czy nie odchyla się na boki (jest prawidłowo wyśrodkowane). Sprawdź również koła pod kątem luzów bocznych, luźnych szprych lub brakujących szprych.

Aby hamulce działały prawidłowo, koła muszą być odpowiednio wyśrodkowane. Powierz centrowanie kół profesjonalnej usłudze.

Hamulce

Naciśnij dźwignie hamulca, sprawdź, czy klocki hamulcowe są we właściwej pozycji względem obręczy. Jeśli dźwignie hamulców dotykają kierownicy po całkowitym naciśnięciu, hamulce wymagają regulacji (patrz rozdział 2.3.). Sprawdź również przewody hamulcowe. Końcówki przewodów hamulca i zmiany biegów muszą być mocno przykręcone do zacisku, aby nie było możliwe ręczne pociągnięcie linki. Jeśli kabel nie jest wyposażony w końcówkę, może się strzępić i spowodować przebicie.

Jazda ze źle wyregulowanymi hamulcami lub zużytymi klockami hamulcowymi jest niebezpieczna i może prowadzić do poważnych obrażeń lub śmierci. Zawsze używaj tylko klocków hamulcowych pasujących do typu zastosowanego w Twoim rowerze przez producenta.

Szybkozamykacze

Sprawdź, czy osie szybkozamykacza przedniego i tylnego koła oraz sztyca są odpowiednio dokręcone i czy znajdują się w pozycji zamkniętej (patrz rozdział 2.2.).

Jazda z nieprawidłowo dokręconymi szybkozamykaczami może spowodować poluzowanie lub wyskoczenie koła z widelca, powodując uszkodzenie koła i poważne obrażenia lub śmierć rowerzysty.

Kierownica i siodełko

Sprawdź, czy gniazdo i wspornik są wyrównane z górną rurą i odpowiednio dokręcone.

Uchwyty

Sprawdź, czy manetki są mocno przymocowane do kierownicy i nie są uszkodzone. W razie potrzeby wymień je. Sprawdź, czy kierownica i rogi mają zaślepki. Sprawdź również dokręcenie rogów.

Luźne lub uszkodzone uchwyty lub narożniki mogą spowodować utratę kontroli nad kierownicą i upadek. Odsłonięte kierownice lub narożniki mogą spowodować obrażenia.

Łożyska sterów

Zahamuj przednie koło i jednocześnie sprawdź, czy nie ma niepożądanego luzu w kierownicy, poruszając się do przodu i do tyłu. Kierownica powinna obracać się swobodnie, bez śladów „ocierania". Głowica musi być prawidłowo wyregulowana (patrz rozdział 2.5.).

Korby i pedały

Regularnie sprawdzaj dokręcenie korb do osi środkowej. Cały suport powinien się swobodnie obracać bez luzów bocznych. Zużyta lub uszkodzona przerzutka może uszkodzić łańcuch, utrudnić zmianę biegów lub spowodować zerwanie łańcucha. Pedały należy dokręcić do korby i nasmarować

Przerzutka i łańcuch

Sprawdź poprawność działania przerzutki. Łańcuch nie może wskakiwać na koła zębate, zmiana biegów musi być łatwa. Prawidłowa regulacja - patrz rozdział 2.4. Sprawdź również naciąg łańcucha. Naciągnięty lub uszkodzony łańcuch może uszkodzić zębatki. Utrzymuj łańcuch w czystości i smaruj go produktami do tego przeznaczonymi.

Rama i inne

Sprawdź ramę, zwłaszcza połączenia rur, kierownicę, mostek i sztycę pod kątem głębokich wyżłobień, pęknięć lub uszkodzonej farby. Jeśli zauważysz towarzyszące temu zjawiska zmęczenia materiału, nie jedź dalej rowerem! Skontaktuj się ze sprzedawcą, aby wymienić uszkodzone części!

Wszystkie ramy rowerowe, komponenty i inne części mają ograniczoną żywotność. Ich żywotność zależy od użytego materiału, konstrukcji, konserwacji, intensywności i sposobu użytkowania. W przypadku przekroczenia okresu eksploatacji elementu, element może nagle i katastrofalnie ulec awarii, powodując poważne obrażenia lub śmierć. Zarysowania, pęknięcia i uszkodzenia lakieru są oznakami zmęczenia materiału spowodowanego naprężeniem; wskazują, że element jest zużyty i wymaga wymiany.

1.4. Rady a doporučení pro vaši bezpečnou jízdu

- Zawsze sprawdzaj swój rower przed jazdą (patrz rozdział 1.3.).
- **Zawsze używaj kasku rowerowego zgodnego** z zatwierdzonymi normami bezpieczeństwa.
- Zwracamy uwagę na obowiązek stosowania przez rowerzystów poniżej 18 roku życia kasku ochronnego atestowanego typu podczas jazdy na rowerze. Kask musi być dopasowany i odpowiednio założony na głowie.
- Należy uważać, aby nie dopuścić do kontaktu części ciała, odzieży lub innych przedmiotów z ostrymi zębami tarczy, ruchomym łańcuchem, obracającymi się pedałami i korbami lub obracającymi się kołami. Szczególnie ważne jest, aby rodzice lub opiekunowie ostrzegali szczególnie dzieci przed tym niebezpieczeństwem. Nie używaj roweru dziecięcego z uszkodzoną lub zdjętą osłoną łańcucha, może dojść do obrażeń.
- Zawsze używaj butów, które dobrze przylegają do stopy i pedału. Nigdy nie jeździj bez butów lub w sandałach.
- Zapoznaj się ze sposobem kontrolowania roweru.
- Ważne jest, aby rodzice lub opiekunowie upewnili się, że dzieci są odpowiednio poinstruowane o korzystaniu z roweru dziecięcego, a zwłaszcza o bezpiecznym używaniu hamulców (zwłaszcza hamulców z tzw. kontrą).
- Noś odzież ostrzegawczą, najlepiej wykonaną z materiałów odblaskowych, które nie są zbyt luźne, aby nie zaczepiły się o ruchome części roweru.
- Nie wskakuj na rower. Skoki nakładają znacznie większe obciążenie na wszystkie komponenty i ramę, niż zostały zaprojektowane.

rysunek 6

PRAWIDŁOWO NIEPRAWIDŁOWO

Skakanie, jazda na rampie, „jazda wyczynowa", jazda w trudnym terenie, jazda z ciężkimi ładunkami mogą uszkodzić rower lub spowodować poważne obrażenia lub śmierć rowerzysty.

Jazda po drodze

Jedź ostrożnie, staraj się przewidywać reakcje innych użytkowników drogi. Należy mieć świadomość, że rowerzysta jest użytkownikiem drogi w rozumieniu przepisów ruchu drogowego. Uważaj na:

- pojazdy zwalniające przed Tobą i skręcające lub skręcające na drogę, którą jedziesz
- zaparkowane pojazdy, które otwierają drzwi przed Tobą
- piesi wchodzący na drogę przed Tobą
- dziury, kanały, tory i inne przeszkody, które mogą zmienić kierunek jazdy lub spowodować utratę sterowności i upadek
- nigdy nie przewoź na rowerze innej osoby, jedynym wyjątkiem jest dziecko zabezpieczone w odpowiednio dopasowanym foteliku
- przestrzegaj znaków drogowych i sygnalizacji świetlnej, bądź ostrożny na skrzyżowaniach
- zasygnalizuj zmianę kierunku ręką i we właściwym czasie

Jazda w terenie

Jazda terenowa jest trudniejsza niż jazda po drogach. Pamiętaj też, że jeśli coś Ci się stanie, pomoc może być daleko. Dlatego zawsze zabieraj ze sobą:

- Klucze imbusowe 4 mm, 5 mm i 6 mm
- skuwacz do łańcucha
- klej i zapasowa dętka
- łyżki do opon
- pompka lub nabój CO2
- dokumenty i pieniądze

Nie jedź sam w nieznanych obszarach. Szanuj oznakowanie, przestrzenie prywatne i publiczne. Nie zjeżdżaj z wyznaczonych dróg (szlaków). Uważaj na turystów pieszych, jeźdźców konnych, innych rowerzystów i zwierzęta.

Zjazd na rowerze górskim

Podczas zjazdu na rowerze górskim można osiągnąć znaczne prędkości, a tym samym narazić się na duże ryzyko i niebezpieczeństwo. Dlatego należy nosić odpowiedni sprzęt, w tym kask full face, rękawice z długimi palcami i ochraniacze.

Zjazd na rowerze górskim może spowodować poważne obrażenia. Noś odzież ochronną i zawsze upewnij się, że Twój rower jest w idealnym stanie. Nawet najlepszy sprzęt ochronny nie gwarantuje ochrony przed poważnymi obrażeniami lub śmiercią. Jeśli Twój rower jest wyposażony w zawieszenie, dokładnie zapoznaj się z jego funkcją i sterowaniem przed rozpoczęciem zjazdu.

Jazda przy złej pogodzie

Jazda w deszczową pogodę zmniejsza przyczepność, wydłuża drogę hamowania i pogarsza widoczność zarówno dla rowerzysty, jak i innych użytkowników drogi. Ryzyko wypadku jest znacznie wyższe podczas jazdy na mokrej nawierzchni. Dlatego jedź wolniej, hamuj wcześniej i ostrożniej niż w normalnych warunkach (na suchej nawierzchni).

Jazda nocą

Podczas jazdy o zmierzchu lub w nocy:

- zawsze używaj świateł
- noś odzież w jasnych kolorach, najlepiej z materiałów odblaskowych
- jedź powoli
- unikaj ruchliwych dróg

2. Konserwacja roweru

W przypadku elementów krytycznych dla bezpieczeństwa (widelec przedni, kierownica, mostek, sztyca, klocki hamulcowe i hamulce, hydrauliczne przewody hamulcowe, dźwignie hamulcowe, łańcuch, korby i pedały, oś centralna i felgi) należy używać wyłącznie oryginalnych części zamiennych . Zapytaj o dostępność części zamiennych i akcesoriów oraz o możliwości ich zastosowania w Twoim rowerze u swojego sprzedawcy lub w innych specjalistycznych sklepach rowerowych, których listę znajdziesz na www.amulet.cz oraz w specjalistycznych magazynach rowerowych.

2.1. Narzędzia potrzebne do podstawowej konserwacji roweru

- klucz boczny 9mm, 10mm, 12mm, 13mm, 14mm i 15mm (typ cienki)
- Klucz imbusowy 3, 4, 5, 6 i 8 mm
- skuwacz łańcucha
- kombinerki płaskie i śrubokręt krzyżakowy
- zestaw do klejenia, łyżki do opon
- pompka, najlepiej z manometrem

2.2. Mechanizm szybkiego zwalniania, montaż i demontaż kół

Mechanizm szybkiego zwalniania

Jazda z niewłaściwie dokręconymi szybkozamykaczami może spowodować poluzowanie lub spadnięcie koła z widelca, powodując uszkodzenie koła i poważne obrażenia lub śmierć rowerzysty.

W związku z tym:

1. Poproś sprzedawcę, aby pokazał Ci, jak prawidłowo zamontować i zdemontować przednie i tylne koła
2. Zapoznaj się z zasadą działania mechanizmu szybkiego zwalniania i naucz się z niego korzystać
3. Upewnij się, że koła są mocno zamocowane w widelcu i ramie za każdym razem przed jazdą

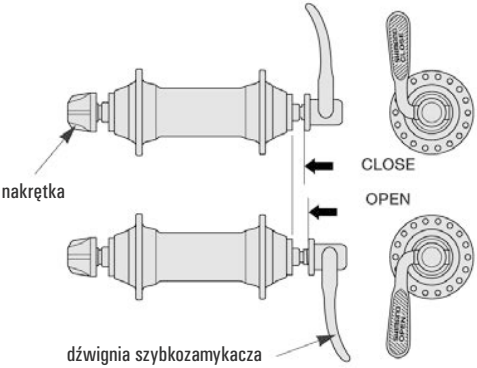
Zasada działania mechanizmu szybkiego zwalniania

Szybkozamykacz ułatwia i przyspiesza montaż i demontaż koła bez użycia narzędzi. Składa się z osi przez przechodzącej przez piasty koła, która z jednej strony posiada nakrętkę regulacyjną oraz z drugiej strony dźwignię z mimośrodem, która dociąga oś piasty do widelca. Dźwignia pręta szybkozamykacza porusza się pod kątem 180°, faktyczne dokręcanie następuje pod kątem 90° od momentu, gdy dźwignia zaczyna stawiać opór.

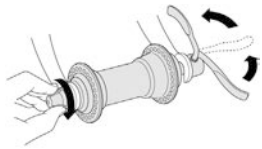
Regulacja mechanizmu szybkiego zwalniania

Ustaw dźwignię pręta szybkiego zwalniania w pozycji otwartej (patrz rysunek 7). Przytrzymaj dźwignię jedną ręką, a drugą dokręć nakrętkę regulacyjną drążka kierowniczego z drugiej strony, aż poczujesz zauważalny opór 90° przed całkowitym dokręceniem dźwigni (patrz rysunek 8). Następnie przesuń dźwignię w kierunku wideł do pozycji zamkniętej (patrz rysunek 9). Przedni drążek szybkozamykacza powinien być zabezpieczony w takiej pozycji, aby nie można go było przypadkowo otworzyć np. gałęzią (patrz rysunek 10).

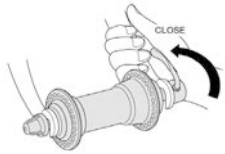
Jeśli możesz ustawić dźwignię pręta szybkozamykającego w pozycji zamkniętej bez konieczności trzymania widelca, a dźwignia nie pozostawia wyraźnego odcisku na dłoni po dokręceniu, moment dokręcania jest niewystarczający. Otwórz dźwignię, obróć nakrętkę regulacyjną o ćwierć obrotu w prawo i ponownie sprawdź dokręcanie.



rysunek 7 – pozycje szybkozamykacza

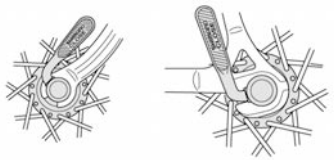


rysunek 8 – dokręcenie nakrętki

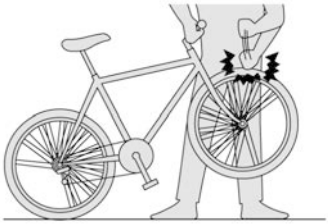


rysunek 9 – zamknięcie szybkozamykacza

Aby dokładniej sprawdzić regulację szybkozamykacza, wykonaj następujące czynności: Podnieś koło, obróć je i sprawdź, czy łatwo się obraca. Następnie stuknij kołem w ziemię (patrz rysunek 11), aby sprawdzić, czy jest dobrze osadzone w widelcu.



rysunek 10 - lokalizacja szybkozamykaczy



rysunek 11 - sprawdzenie szybkozamykacza

Demontaż przedniego i tylnego koła

Przed przystąpieniem do demontażu kół konieczne jest zwolnienie hamulców: (v-brake) Dociśnij obie szczęki hamulcowe do obręczy. Następnie wyciągnij luźną linkę z widełek szczęk hamulcowych. Spowoduje to otwarcie hamulców i umożliwi wysunięcie koła między klockami hamulcowymi.

Zdejmowanie przedniego koła

Ustaw dźwignię pręta szybkiego zwalniania w pozycji otwartej. Następnie poluzuj nakrętkę regulacyjną w kierunku przeciwnym do ruchu wskazówek zegara o około 2 do 3 obrotów, aby zwolnić koło z widelca. Jeśli koło jest przymocowane nakrętkami, poluzuj nakrętki po obu stronach. Wyciągnij koło z widelca. Czasami konieczne jest lekkie uderzenie, aby go poluzować.

Zdejmowanie tylnego koła

Przejdź do najmniejszej zębatki i zwolnij pręt szybkiego zwalniania. Jeśli koło jest przymocowane nakrętkami, poluzuj nakrętki po obu stronach. Podnieś rower za tylną część ramy. Podczas podnoszenia jednocześnie pociągnij przerzutkę do tyłu i popchnij koło do przodu i w dół, aż wyjdzie z tylnego widelca.

Montaż przedniego koła

Postaw rower na ziemi z otwartym szybkozamykaczem i zamocuj końce przedniego widelca na osi koła. Upewnij się, że oś jest prawidłowo osadzona w hakach, a koło jest wyśrodkowane na widelcu. Wyreguluj pręt szybkiego zwalniania i popchnij jego dźwignię w kierunku widelca, do pozycji zamkniętej. Po dokręceniu dźwignia powinna być równoległa do widelca i wygięta w kierunku koła (patrz Rysunek 10). Jeśli koło jest mocowane nakrętkami, dokręć nakrętki po obu stronach (moment dokręcania 20 do 23 Nm). Teraz zablokuj przedni hamulec i sprawdź jego prawidłowe działanie. Zakręć kołem, aby sprawdzić, czy klocki hamulcowe nie ocierają opony.

Montaż tylnego koła

Ustaw dźwignię zmiany biegów na najniższym biegu. Umieść pręt szybkiego zwalniania w pozycji otwartej. Dźwignia drążka szybkiego zwalniania musi znajdować się po przeciwnej stronie od przerzutki. Prawą ręką popchnij dźwignię zmiany biegów do tyłu. Umieść łańcuch na najmniejszej zębatce. Następnie włóż koło w końce tylnego widelca i pociągnij je do wewnątrz na końcach (do tyłu). Upewnij się, że koło jest prawidłowo osadzone w hakach i wyśrodkowane na tylnym widelcu. Dokręć nakrętkę regulacyjną pręta szybkiego zwalniania i popchnij dźwignię pręta szybkiego zwalniania w kierunku widelca, do pozycji zamkniętej. Po dokręceniu dźwignia powinna być równoległa do tylnego widelca ramy i wygięta w kierunku koła (patrz Rysunek 10). Jeśli koło jest mocowane nakrętkami, dokręć nakrętki po obu stronach (moment dokręcania 24 do 28 Nm). Zabezpiecz tylny hamulec i sprawdź jego prawidłowe działanie. Zakręć kołem, aby sprawdzić, czy klocki hamulcowe nie ocierają opony.

2.3. Hamulce

Przed każdą jazdą sprawdź układ hamulcowy i sprawdź działanie hamulców. Jeśli hamulce nie działają prawidłowo lub jakiekolwiek części układu hamulcowego są uszkodzone lub zużyte, nie jeźdź na rowerze. Zawsze używaj tylko klocków hamulcowych pasujących do typu zastosowanego w Twoim rowerze przez producenta.

Podstawową regulację hamulców możesz wykonać samodzielnie. Dokładniejszą regulację, w tym wymianę linek lub klocków hamulcowych, powierz profesjonalnemu serwisowi.

Dlaczego hamulce wymagają regulacji:

- linka hamulcowa naciąga się podczas użytkowania i powoduje to odsunięcie klocków hamulcowych od obręczy. Aby uzyskać optymalny efekt hamowania, konieczne jest zatem dociągnięcie linki i wyregulowanie klocków hamulcowych w odpowiedniej odległości od obręczy.
- klocki hamulcowe zużywają się podczas hamowania.
- Zużyte klocki należy wymienić.

Prawidłowe działanie hamulców zależy również od stanu samych kół. Jeśli koła „chodzą" na boki lub góra-dół konieczne jest ich wycentrowanie. Powierz to serwisowi.

Przegląd układu hamulcowego

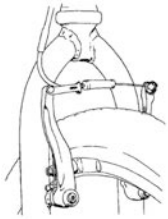
Układ hamulcowy składa się z:

- dźwignie hamulca
- szczęki hamulcowe
- przewody hamulcowe (kable i linki)

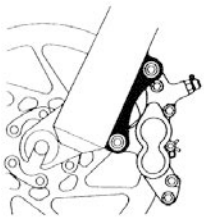
Najczęściej stosowane rodzaje hamulców:

- V-hamulce
- hamulce tarczowe
- hamulce do rowerów szosowych
- tylny hamulec „kontra" tzw. torpedo

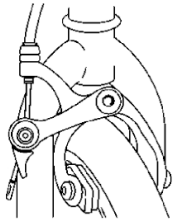
Przed przystąpieniem do regulacji hamulców sprawdź, w jaki rodzaj hamulców jest wyposażony Twój rower i jakie są wymagania dotyczące ich regulacji.



rysunek 12 – hamulec typu V



rysunek 13 – hamulec tarczowy



rysunek 14- hamulec do rowerów szosowych

Dźwignia hamulca

Dźwignia hamulca musi być zawsze mocno przymocowana do kierownicy w takiej pozycji, aby była łatwo dostępna. Po całkowitym wciśnięciu nie może dotykać kierownicy. Jeśli się styka, musisz naciągnąć linkę hamulca. Aby wyregulować skok hamulca należy poluzować śrubę trzymającą linkę przy zacisku, wyregulować naciąg linki i przykręcić ponownie śrubą. Dźwignię hamulca można również regulować w zależności od długości palców dłoni za pomocą śruby regulacyjnej, aby ustawić dźwignię na żądaną odległość od kierownicy. Po tej regulacji należy ponownie wyregulować linkę hamulca.

Prawa dźwignia hamulca steruje tylnym hamulcem, lewa dźwignia hamulca steruje przednim hamulcem. Wyjątkiem od tej reguły może być jednak rower wyposażony w hamulec z kontrą (torpedo). W takim przypadku przedni hamulec można obsługiwać za pomocą prawej dźwigni hamulca. Dlatego upewnij się, w jaki sposób używasz hamulców swojego roweru.

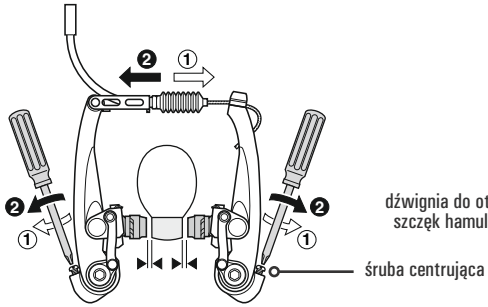
Hamulec V-brake

Szczęki hamulcowe muszą być mocno dokręcone do sworzni przedniego widelca lub do tylnego wspornika siodełka. Muszą być odpowiednio wyśrodkowane. Jeśli nie:

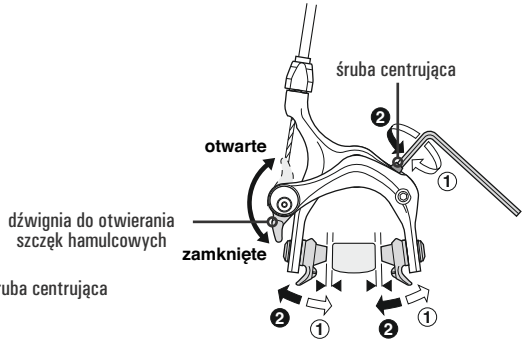
- Sprawdź, czy koło jest prawidłowo osadzone w ramie lub widelcu.
- Wycentruj hamulec za pomocą śrub regulacyjnych znajdujących się po bokach klocków hamulcowych.

Dokręcanie hamulca

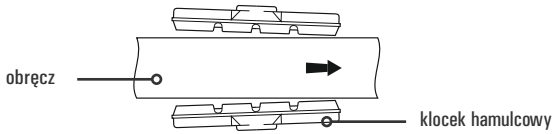
Jeśli klocki hamulcowe są oddalone od obręczy o więcej niż 3 do 4 mm, oznacza to, że linka hamulcowa została rozciągnięta lub klocki hamulcowe są zużyte i hamulec należy wyregulować. Jeżeli linka nie ma już luzu, regulacji dokonuje się za pomocą śruby regulacyjnej dźwigni hamulca. Poluzuj nakrętkę zabezpieczającą, a następnie poluzuj samą śrubę. Spowoduje to skrócenie linki i zbliżenie klocków hamulcowych do obręczy. Po regulacji dokręć nakrętkę zabezpieczającą. Jeżeli ten sposób regulacji jest niewystarczający (hamulce są jeszcze wolne), należy wkręcić śrubę regulacyjną z powrotem do pierwotnej pozycji, poluzować śrubę mocującą linkę, dokręcić linkę i ponownie mocno dokręcić śrubę mocującą. Lepiej powierz to dostosowanie profesjonalnej obsłudze.



rysunek 15 – regulacja hamulca typu V



rysunek 16 – regulacja hamulca do rowerów szosowych



rysunek 17 - regulacja klocków hamulcowych

Ustawienie klocków hamulcowych

Klocki hamulcowe muszą dotykać felgi całą swoją powierzchnią. Nie może stykać się z oponą koła, istnieje ryzyko przebicia opony i późniejszego uszkodzenia. Klocek hamulcowy powinien być ustawiony w odległości od 1 do 3 mm od obręczy (patrz rys. 15). Zaleca się ustawić klocki na obręczy w pozycji lekko przypominającej strzałkę. Podczas hamowania powinien najpierw dotykać obręczy przodem klocka, a następnie tyłem.

Hamulec do rowerów szosowych

Hamulce są regulowane podobnie jak w przypadku hamulców V-brake. W przypadku tych hamulców śruba centrująca znajduje się bezpośrednio na końcu ramienia hamulca (patrz rys. 16).

Linki i pancerze

Regularnie sprawdzaj ich stan. Linka nie powinna być postrzępiona, pancerz nie powinien być pęknięty lub złamany. Jeśli odkryjesz usterkę, nie jeźdź na rowerze i powierz naprawę lub wymianę profesjonalnemu serwisowi.

Na działanie hamulca można wpłynąć poprzez zmianę ustawienia wysokości kierownicy. Jeśli zmienisz wysokość kierownicy, zawsze upewnij się, że hamulce działają prawidłowo.

Hamulce Tarczowe

Niektóre rowery są wyposażone w najskuteczniejszy rodzaj hamulców – hamulce tarczowe. Dzielimy je na mechaniczne (linkowe) i hydrauliczne.

Hamulce hydrauliczne, sprawdź:

- Obsługa dźwigni hamulca. Jeśli wydaje się zbyt miękki, w przewodach hamulcowych mogą znajdować się pęcherzyki powietrza i hamulec należy odpowietrzyć.
- Jeżeli przewód hamulcowy nie jest uszkodzony, nie ma pęknięć lub nie wycieka płyn hamulcowy. Jeżeli jego uszkodzenie jest związane z niedostateczną sprawnością hamulca, przewód należy wymienić. Wszystkie naprawy i regulacje hamulców hydraulicznych wymagają specjalnych narzędzi i procedur. Dlatego zawsze powierz je profesjonalnej obsłudze.

Hamulce mechaniczne, sprawdź:

- Linki i pancerze. Linki nie mogą być postrzępione, Pancerze złamane lub pęknięte.
- Sprawność hamulca: Mocno wciśnij dźwignię hamulca i sprawdź poprawność działania hamulca, dźwignia hamulca nie może dotykać kierownicy.

Wszystkie hamulce tarczowe potrzebują pewnego czasu „docierania", aby zapewnić maksymalną wydajność.

Wszystkie hamulce tarczowe, dalszą kontrolę i konserwację następujących części:

- Zawsze utrzymuj tarcze hamulcowe w czystości. Upewnij się, że nie mają kontaktu ze smarem. Jeżeli tarcza i klocki hamulcowe są zanieczyszczone olejem lub wazeliną, należy je dokładnie wyczyścić i wymienić klocki hamulcowe. Czyszczenie odbywa się za pomocą specjalnego produktu zawierającego alkohol lub środka do czyszczenia hamulców.
- Sprawdź stan powierzchni tarcz. Nie mogą być widoczne głębokie rowki i zadrapania. W razie potrzeby wymień tarcze.
- Sprawdź stan klocków hamulcowych. Czy nie są zeszklone, wyszczerbione lub mają osadzony w nich brud, czy zużywają się równomiernie i płynnie. Wymień uszkodzone lub zużyte klocki.
- Sprawdź, czy tarcze przechodzą przez środek klocków hamulcowych. Jeśli tarcze się ocierają, należy poluzować śruby mocujące hamulec, lekko nacisnąć dźwignię hamulca i ponownie dokręcić śruby.
- Hamulce tarczowe bardziej obciążają koła, dlatego częściej sprawdzaj prawidłowe napięcie szprych i stan kół.

Twój rower ma którykolwiek z powyższych problemów, nie jeźdź na rowerze. Zlecić sprawdzenie, regulację lub naprawę hamulców w specjalistycznym warsztacie.

Nigdy nie próbuj naciskać dźwigni hamulca bez tarczy w zacisku. Klocki hamulcowe dopasowują się do siebie, powstaje minimalna szczelina i tarczy nie można już włożyć z powrotem do hamulca.

Nie dotykaj powierzchni hamujących tarczy gołymi rękami, noś rękawice. Smar z palców zmniejszy skuteczność każdego hamulca tarczowego. Hamulce tarczowe nagrzewają się podczas hamowania. Nie dotykaj zacisku ani tarczy hamulcowej bezpośrednio po jeździe. Przed jakąkolwiek ingerencją upewnij się, że hamulec ostygł.

Tylny hamulec (torpedo)

Niektóre (zwłaszcza dziecięce) rowery wyposażone są w hamulec umieszczony w piaście tylnego koła, tzw. hamulec z kontrą. W przeciwieństwie do powyższych typów hamulców, hamulec ten nie jest sterowany ręcznie za pomocą dźwigni hamulca, ale poprzez ruch stóp na pedałach w kierunku przeciwnym do kierunku pedałowania.

2.4. Zmiana biegów

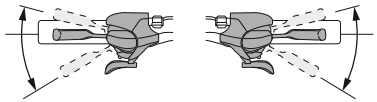
Przegląd systemu zmiany biegów

Ten przewodnik wprowadzi Cię w działanie i regulację najpowszechniejszego systemu zmiany przełożeń. Jeśli Twój rower jest wyposażony w system piasty z wieloma prędkościami (np. Shimano NEXUS), poproś sprzedawcę o informacje.

- System przerzutek składa się z następujących części:
- przerzutki i kaseta zębatek
- dźwignie zmiany biegów lub obrotowe uchwyty
- linki i pancerze
- łańcuch

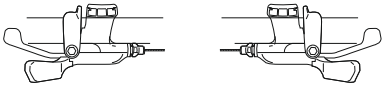
Funkcja dźwigni zmiany biegów

Oto kilka typów manetek i ich elementów sterujących (patrz Rysunki 18 do 21). Zidentyfikuj przełożenie używane w Twoim rowerze.



rysunek 18 - Shimano Dual Control

rysunek 19 - SRAM Grip Shift



rysunek 20 – manetki Shimano & SRAM

rysunek 21 - Campagnolo Ergopower

Przegląd systemu zmiany biegów

Funkcja zmiany biegów i przerzutki łańcuchowej

Prawa manetka lub uchwyt obrotowy steruje przerzutką, która przesuwa łańcuch z jednej zębatki na drugą. Lewa dźwignia zmiany biegów lub uchwyt obrotowy steruje przerzutką przednią, która przesuwa łańcuch między największą i najmniejszą tarczą.

Kombinacja największej zębatki tylnej i najmniejszej tarczy (patrz Rysunek 22) jest przeznaczona na najbardziej strome podjazdy. Najmniejsza zębatka z tyłu i największa tarcza (patrz rysunek 22) są przeznaczone do szybkiej jazdy i zjazdów.

Nie używaj kombinacji :

- największa zębatka tył x największa tarcza przód
- najmniejsza zębatka tył x mała tarcza przód
- inne kombinacje, w których występuje duży przekos łańcucha

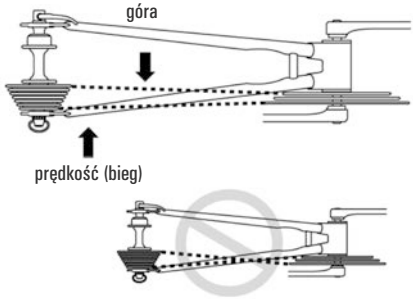
Te kombinacje spowodują szybkie zużycie kasety i łańcucha.

Nigdy nie zmieniaj biegów podczas pedałowania do tyłu, łańcuch może się zakleszczyć, powodując utratę kontroli nad kierownicą i upadek. Nie zmieniaj również biegów, gdy rower jest nieruchomy.

Nigdy nie przełączaj na największą/najmniejszą zębatkę, jeśli nie jest wyregulowany ogranicznik. Łańcuch może utknąć, powodując utratę kontroli nad kierownicą I upadek.

Nigdy nie stawiaj roweru na prawym boku. Możesz uszkodzić przerzutkę.

Najlepiej zacząć ćwiczyć zmianę biegów w równym i bezpiecznym miejscu. Podczas zmiany biegów zmniejsz nacisk na pedały. Nadmierne napięcie łańcucha utrudnia zmianę biegów.



rysunek 22- zalecane opcje przełożeń

Zmiana biegów

Prawidłowo wyregulowany system zmiany przełożeń powinien działać precyzyjnie i cicho. Zmiana biegów wymaga sporadycznej regulacji. Linki przerzutki rozciągają się podczas użytkowania i wymagają ponownej regulacji, aby przerzutka działała dokładnie i płynnie. Zmiana przełożeń musi być również wyregulowana, jeśli każdej zmianie towarzyszą nietypowe dźwięki, jeśli zmiana biegów jest powolna lub trudna, lub jeśli łańcuch podskakuje podczas zmiany biegów.

Najpierw należy sprawdzić i wyregulować przerzutkę. W celu dokładnej regulacji linek przerzutki użyj śrub regulacyjnych znajdujących się na dźwigniach zmiany biegów, ta po lewej jest do przerzutki przedniej, a ta po prawej do tylnej. Ponadto do zmiany biegów można użyć śruby regulacyjnej. Większa regulacja wymaga poluzowania śruby mocującej linkę przerzutki i naciągnięcie linki. Czasami konieczne jest również wyregulowanie pozycji przerzutek. Regulacja została szczegółowo opisana poniżej.

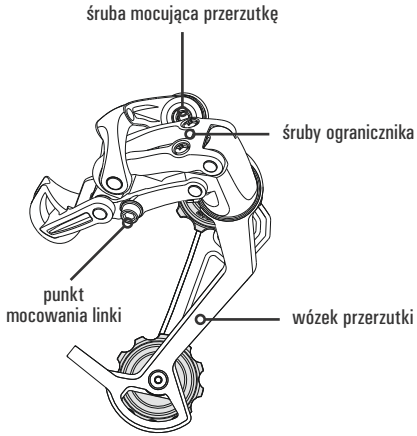
Przerzutka tylna

Najpierw wrzuć najniższy bieg. Stań za rowerem i sprawdź, czy najmniejsza zębatka, kółko górne przerzutki i łańcuch są wyrównane. Jeśli tak nie jest, należy wyregulować/wyprostować przerzutkę bądź hak.
Aby przerzutka działała prawidłowo, konieczne jest ustawienie skrajnych pozycji (ograniczeń) przerzutki, które zapobiegają ześlizgiwaniu się łańcucha z zębów i zaklinowaniu się między najmniejszym trybem a tylnym zakończeniem widelca lub między największym trybem i szprychami. Ograniczniki są regulowane za pomocą dwóch śrub ograniczników, które znajdują się jeden nad drugim na przerzutce (H i L).

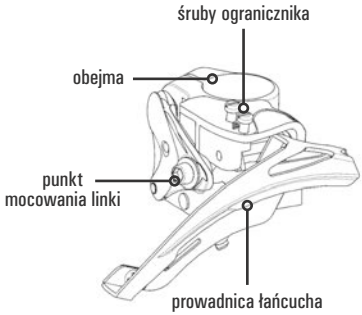
Najpierw ustaw śrubę ograniczającą najszybszego przełożenia: przestaw na najmniejsze koło zębate i największą tarczę. Poluzuj śrubę blokującą linkę przerzutki i zwolnij linkę. Przekręć śrubę ogranicznika przerzutki oznaczoną „H", aż zewnętrzna strona najmniejszej zębatki, oba kółeczka przerzutki i łańcuch, zostaną wyrównane. Teraz pociągnij linkę zmiany biegów i jednocześnie przestaw prawą dźwignią (obracająca się rączka) na najniższe położenie zmiany biegów. Całkowicie dokręć (zgodnie z ruchem wskazówek zegara) śrubę regulacyjną dźwigni zmiany biegów (prawa strona). Całkowicie dokręć śrubę regulacyjną zmiany biegów (zgodnie z ruchem wskazówek zegara), a następnie poluzuj ją o jeden obrót. Naciągnij linkę przerzutki, umieść ją w rowku śruby mocującej linkę i mocno dokręć śrubę.

Aby wyregulować śrubę ograniczającą najwolniejszego biegu, przestaw na największą zębatkę z tyłu i najmniejszą tarczę z przodu. Przekręć śrubę ogranicznika przerzutki oznaczoną literą „L" tak, aby największa zębatka, kółeczka przerzutki i łańcuch były w jednej linii. Dokręć śrubę ogranicznika L, aż będzie stawiała opór. Uważaj, aby nie wyregulować śruby ograniczającej tak, aby przerzutka dotykała tylnego koła.

Przełożenie na największą tarczę i najmniejszy tryb dla prawidłowego działania systemu indeksowania zmiany biegów. Teraz przejdź do następnego koła zębatego. Jeśli łańcuch jest zbyt głośny lub nie chce się przesuwać, przekręć śrubę regulacyjną przerzutki (w kierunku przeciwnym do ruchu wskazówek zegara), aż kółeczka przerzutki zrównają się z tym drugim zębnikiem. Dokonuj tej regulacji powoli, aż zmiana będzie płynna i cicha. Jeśli ta regulacja powoduje przerzucenie na trzecie koło zębate, napięcie linki zmiany biegów jest zbyt duże. Obracaj śrubę regulacyjną zmiany biegów (zgodnie z ruchem wskazówek zegara), aż kółeczka przerzutki i druga zębatka zostaną wyrównane. Wypróbuj różne kombinacje biegów, aby sprawdzić, czy łańcuch porusza się płynnie na wszystkich zębach



rysunek 23 – opis przerzutki tylnej



rysunek 24 – opis przedniej przerzutki

Przerzutka przednia

Sprawdź prawidłowe położenie przerzutki: Prowadnica zewnętrzna musi być równoległa do największej przerzutki. Dolna krawędź zewnętrznej belki musi znajdować się od 1 do 3 mm nad zębami największego koła zębatego. W tym celu poluzuj śrubę tulei przerzutki, a następnie dokręć ją ponownie.

Regulacja dolnego ogranicznika: przestaw przerzutkę na najmniejszą tarczę. Poluzuj śrubę blokującą linkę przerzutki łańcuchowej, aby linka była wolna. Przekręć śrubę zatrzymania biegu oznaczoną „L", aż łańcuch znajdzie się w odległości 1 do 1,5 mm od wewnętrznej prowadnicy. Pociągnij linkę przerzutki łańcuchowej, jednocześnie przesuwając lewą dźwignię zmiany biegów (obracająca się rączka) w najniższe położenie przerzutki. Całkowicie dokręć śrubę regulacyjną (zgodnie z ruchem wskazówek zegara) dźwigni zmiany biegów lewej przerzutki łańcuchowej (rękojeść obrotowa). Naciągnij linkę przerzutki, umieść ją w rowku śruby blokującej linkę i dokręć śrubę. Regulacja górnego ogranicznika: przestaw przerzutkę na największą tarczę. Przekręć śrubę ogranicznika przełożenia oznaczoną „H", aż łańcuch znajdzie się od 0,5 do 1 mm od zewnętrznej prowadnicy prowadnicy.

Aby ustawić przerzutkę w pozycji środkowej (jeśli rower jest wyposażony w potrójną tarczę): Przestaw na środkową tarczę i największą zębatkę z tyłu. Przekręć śrubę regulacyjną przerzutki w manetce (po lewej stronie), aż łańcuch znajdzie się około 0,5 do 1 mm od wewnętrznej prowadnicy.
Linki i pancerze systemu zmiany biegów

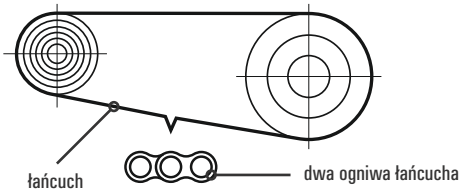
Przed każdą jazdą sprawdź stan linek i pancerzy: czy linki mają uszkodzone uzwojenia, czy nie są postrzępione, czy pancerze nie są zerwane lub uszkodzone. Jeśli nie są w porządku, nie jeźdź na rowerze.

Łańcuch i jego wymiana

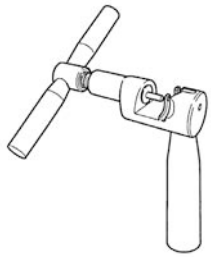
Łańcuch to jedna z najbardziej obciążonych i najmniej chronionych części roweru. Dlatego konieczne jest zwrócenie większej uwagi na jego konserwację. Utrzymuj łańcuch w czystości i smaruj. Łańcuch należy dokładnie wyczyścić przed każdym smarowaniem. Używaj zalecanych produktów do czyszczenia i smarowania. Łańcuch, z czasem wyciągnie się i będzie wymagał wymiany. Jeśli nie wymienisz go na czas, może uszkodzić koła zębate i zębatki.

Użyj skalibrowanego miernika lub suwmiarki, aby sprawdzić naciąg łańcucha. Używając na nim suwmiarki, ustaw odległość 132 mm. Włóż zęby miernika między ogniwa napiętego łańcucha. Rozłóż kolce tak daleko, jak pozwoli na to łańcuch i odczytaj odczyt. Nie może być większy niż 133 mm. Zaleca się wymianę łańcucha już przy wartości 132,8 mm. Aby zmienić łańcuch, potrzebujesz specjalnego narzędzia - skuwacza. Jeśli zakładasz nowy łańcuch, musisz dostosować jego długość: generalnie po założeniu największej tarczy i największej zębatki, do długości łańcucha należy dodać jeszcze dwa ogniwa. Aby zmienić łańcuch, używaj tylko łańcuchów, które są odpowiednie do systemu przerzutek w Twoim rowerze.

Prawdopodobnie sam poradzisz sobie z podstawową regulacją systemu zmiany przełożeń. Powierz główne naprawy i regulacje, w tym wymianę łańcucha czy wymianę linek i pancerza, profesjonalnemu serwisowi.



rysunek 25 – długość łańcucha



rysunek 26 – skuwacz

2.5. Stery, kierownica, mostek, siodełko i sztyca

Stery

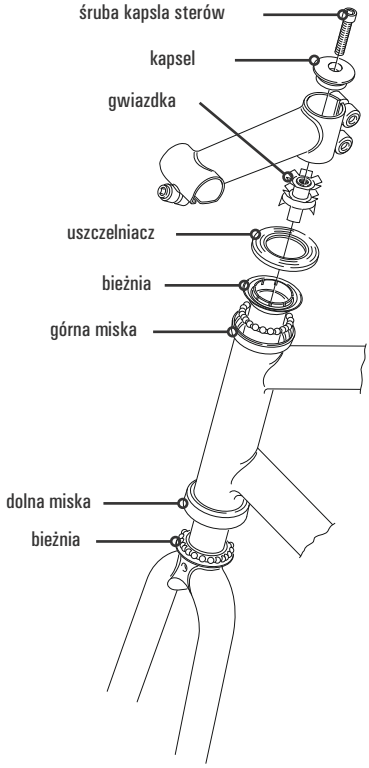
Zanim zaczniesz w jakikolwiek sposób regulować luz na sterach, sprawdź:
Dowiedz się, w jaki typ jest wyposażony Twój rower - czy są to stery gwintowane, czy stery typu a-head.

Stery gwintowane (starego typu)

Stery to zestaw łożysk które umożliwiają obracanie kierownicy, mostka i widelca w ramie. Warunkiem ich długiej żywotności jest smarowanie, dobre uszczelnienie łożysk i prawidłowa regulacja ich luzu. Przynajmniej raz w roku stery należy zdemontować, wyczyścić i nasmarować.
Z czasem stery mogą się poluzować z powodu wibracji spowodowanych jazdą. Dlatego konieczne jest sprawdzenie jego prawidłowego wyregulowania. Sprawdź prawidłowe ustawienie w następujący sposób: Mocno naciśnij przedni hamulec, jednocześnie przesuwając koło do przodu i do tyłu, aby wykryć luzy w sterówce. Czasami objawia się to metalicznym dźwiękiem lub kliknięciem. Aby sprawdzić, czy stery nie są zbyt ciasne, powoli przekręć kierownicę w obie strony (z podniesionym przednim kołem). Jeśli widelec nie porusza się łatwo lub zacina się, prawdopodobnie stery są zużyte.
Jeśli stery mają niepożądany luz, należy go wyregulować. Powierz regulację profesjonalnej obsłudze. Możesz również samodzielnie wypróbować podstawową regulację: poluzuj nakrętkę kontrującą, a następnie powoli dokręć górną śrubę. Ponownie dokręć nakrętkę zabezpieczającą (kontrującą). Podnieś przednie koło i upewnij się, że kierownica łatwo się obraca.

Stery A-Head

Stery a-head (patrz Rysunek 27) są bardzo podobne do sterów gwintowanych. Główna różnica polega na innej metodzie dokręcania. Stery gwintowane dokręcane są za pomocą nakrętki, w przypadku sterów niegwintowanych mostek dokręcany jest poprzez nacisk na miseczki sterów.
Mostek jest ściskany śrubą dokręcającą z nasadką, która znajduje się w górnej części mostka. Śruba dociskowa dokręcana jest za pomocą tzw. gwiazdki, którą wbija się w sterówkę widelca. Podczas regulacji najpierw poluzuj śruby mocujące mostek. Następnie przekręć śrubę mocującą zgodnie z ruchem wskazówek zegara, aby dociągnąć mostek do łożysk, lub przeciwnie do ruchu wskazówek zegara, aby go poluzować. Na koniec wyrównaj mostek z przednim kołem i dokręć śruby mostka. Zawsze upewnij się, że mostek jest odpowiednio dokręcony. W tym typie sterów mostek jest mechanizmem blokującym, który utrzymuje razem widelec i kierownicę.



rysunek 27 – stery A-head

Śruba mocująca z kapslem na górze mostka służy wyłącznie do regulacji sterów. Nie jeździj na rowerze, jeśli stery są za luźne lub za ciasne.

Konserwacja i regulacja zespołu głowicy wymaga doświadczenia i specjalistycznych narzędzi. Powierz je profesjonalnej obsłudze.

Kierownica i mostek

Kontrola i regulacja kierownicy i mostka opisana jest w rozdziale 1.2. Przed jazdą zawsze sprawdzaj, czy mostek jest wystarczająco wpuszczony we wspornik widelca. Sprawdź również stan kierownicy i mostka pod kątem uszkodzeń mechanicznych. Klin trzpienia, stożek trzpienia i śruba trzpienia powinny być smarowane co sześć miesięcy.

Siodło i sztyca

Sprawdzenie i regulację siodełka i sztycy opisano w rozdziale 1.2. Nasmaruj sztycę (z wyjątkiem karbonu), do wysokości do której sztyca znajduje się w ramie.

Nigdy nie jeźdź ze sztycą, która jest ustawiona powyżej limitu maksymalnego wysunięcia.

2.6. Koła, opony, pedały, piasty i suport, Kontrola ciśnienia.

Kontrola ciśnienia i pompowanie

Dętki z czasem tracą powietrze i wymagają ponownego napełnienia. Sprawdź nacisk ściskając oponę kciukiem i palcem wskazującym – opona powinna być sztywna. Zalecane ciśnienie jest podane z boku opony. Jeśli na oponie podane są dwie wartości ciśnienia, wyższa wartość dotyczy jazdy po drogach, a niższa do jazdy w terenie.

Nigdy nie pompuj opony powyżej maksymalnej wartości wskazanej z boku opony. Przekroczenie tej wartości może uszkodzić oponę, koło i zranić użytkownika.

Napompuj opony do zalecanego ciśnienia, najlepiej pompką rowerową.

Sprężarki na stacjach benzynowych dają jednorazowo dużą ilość powietrza i bardzo szybko podnoszą ciśnienie w oponach. Aby uniknąć przeciążenia, wypuszczaj powietrze w krótkich odstępach czasu.

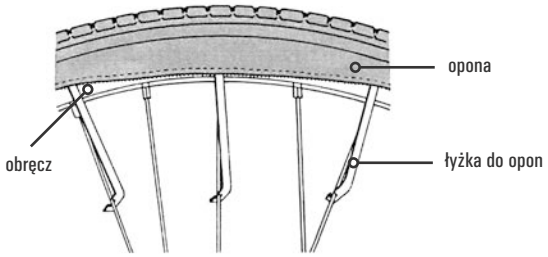
Aby kupić zapasową dętkę, ważne jest, aby wiedzieć, jaki jest jej rozmiar i w jaki typ zaworu jest wyposażony Twój rower – samochodwy bądź presta. Zawór samochodowy jest szerszy niż zawór presta, dla którego przed napompowaniem należy odkręcić bezpiecznik zaworu. Większość pompek rowerowych nadaje się do obu typów zaworów.

Kontrola kół

Przed każdą jazdą sprawdzaj felgi: czy nie ma rowków, wgnieceń, pęknięć. Jeżeli felgi są częścią układu hamulcowego Twojego roweru (Twój rower posiada hamulce szczękowe), to w szczególności regularnie sprawdzaj zużycie powierzchni hamujących felg – w przypadku nadmiernie zużytych powierzchni hamujących istnieje ryzyko pękanie boku felgi. Jeśli Twój rower jest wyposażony w felgi ze wskaźnikiem zużycia powierzchni hamowania, nie jeźdź na rowerze, gdy tylko wskaźnik ten wskazuje na nadmierne zużycie. Nadmiernie zużyte felgi należy wymienić w specjalistycznym serwisie. W razie wątpliwości skontaktuj się z profesjonalną obsługą. Sprawdź również prawidłowe naprężenie, stan szprych i prawidłowe centrowanie kół: przypnij koło i obserwuj, czy „buja się" na boki czy pionowo. Zleć naprawę lub wymianę uszkodzonej felgi lub szprychy w specjalistycznym serwisie. Aby zapobiec uszkodzeniom, skontroluj stan opon pod kątem pęknięć, ciał obcych lub wskazujących na uszkodzenie kordu opony.

Usterki i ich naprawa

Utrata powietrza w dętce może nastąpić w każdej chwili. Najczęstszą przyczyną jest przebicie ostrym przedmiotem (gwóźdź, cierń, odłamek) lub „kliknięcie" po przejechaniu np. krawędzi chodnika lub ostrym kamieniem. Dlatego ważne jest, aby mieć przy sobie: zapasową dętkę, zestaw do klejenia, łyżki, pompkę.
W celu naprawy postępuj w następujący sposób: zdejmij koło z ramy (patrz rozdział 2.2.) i wypuść pozostałe powietrze z dętki. Zdejmij jedną stronę opony z felgi, chwytając ją obiema rękami w punkcie naprzeciw zaworu i próbując ją podnieść i przeciągnąć przez krawędź felgi. Jeśli opona jest zbyt ciasna w obręczy, użyj łyżek, aby ją zdjąć. Ostrożnie wyjmij wentyl, aby nie uszkodzić zaworu.



rysunek 28 – demontaż opony

Dokładnie obejrzyj wnętrze i zewnętrzną stronę opony, w razie potrzeby usuń to, co w niej zostało (np. cierń lub gwóźdź). Jeśli opona jest przecięta, spróbuj naprawić jakoś uszkodzenie łatką, kartonem, kawałkiem dętki itp. Teraz przyklej dętkę (zgodnie z instrukcją na zestawie do klejenia) lub w przypadku większej wady, użyj nowej dętki.
Zamontuj oponę i dętkę: umieść jedną stronę opony na obręczy. Przełóż zawór dętki przez otwór w obręczy. Ostrożnie włóż dętkę w oponę. Ustaw zawór tak, aby był prostopadły do obręczy. Napompuj dętkę tylko na tyle, aby utrzymać jej kształt. Aby założyć drugą stronę opony, najpierw zacznij od zaworu, a następnie kontynuuj po obu stronach obręczy. Użyj kciuków, aby wepchnąć i osadzić oponę wewnątrz obręczy. Uważaj, aby nie zakleszczyć dętki między oponą a obręczą. Jeśli masz problemy z wciśnięciem opony w ostatni odcinek felgi, skorzystaj z łyżek. Sprawdź osadzenie opony. Powoli napompuj oponę do zalecanego ciśnienia i sprawdź, czy krawędzie opony pozostają osadzone w obręczy. Włóż koło z powrotem do ramy (widelec) patrz rozdział 2.2.

Jeśli użyjesz śrubokręta lub innych narzędzi niż łyżki, możesz uszkodzić dętkę.

Pedały

Pedały składają się z osi, łożysk, metalowego lub plastikowego odlewu pedału oraz tzw. obudowy. Można je uzupełnić jarzmem pedału z paskami. Regularnie sprawdzaj pedały pod kątem luzów bocznych lub zakleszczeń podczas skręcania. Prawy i lewy pedał mają różne kierunki gwintu. Dlatego ważne jest, aby po zamontowaniu właściwy pedał był dopasowany do właściwej korby. Pedały są oznaczone literami „L" – lewy pedał i „R" – prawy pedał. Do montażu użyj wąskiego klucza 15 mm.

Demontaż, czyszczenie, regulacja lub naprawa pedałów wykracza poza zakres niniejszej instrukcji. W przypadku tych czynności należy skontaktować się z profesjonalnym serwisem lub instrukcją producenta pedałów.

Pedały SPD

Rowery wyposażone w pedały SPD wymagają większej konserwacji. Pedały muszą być utrzymywane w czystości, bez błota. Konieczne jest również ich regularne smarowanie. Właściwa konserwacja skutkuje lepszym funkcjonowaniem i dłuższą żywotnością.

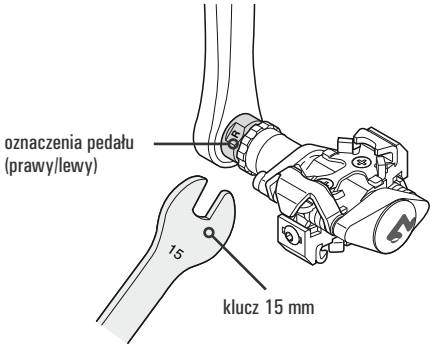
Używaj tylko bloków, które są przeznaczone dla Twoich pedałów. Korzystanie z bloków innego typu może pogorszyć działanie pedału lub spowodować obrażenia.

Regulacja napięcia wstępnego pedałów

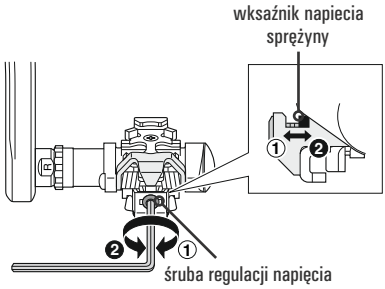
Napięcie sprężyny to siła potrzebna do wpięcia (kliknięcia) bloku w pedał i zwolnienia (kliknięcia) bloku z pedału. W większości pedałów dwustronnych napięcie wstępne jest regulowane za pomocą dwóch śrub regulacyjnych (po jednej z każdej strony).

Obróć śrubę regulacji napięcia wstępnego zgodnie z ruchem wskazówek zegara, aby zwiększyć siłę wymaganą do zwolnienia bloku z pedału, w kierunku przeciwnym do ruchu wskazówek zegara (przeciwnie do ruchu wskazówek zegara), aby łatwiej wypiąć blok z pedału. Ustaw takie samo napięcie wstępne sprężyny po obu stronach pedału. Niektóre pedały są wyposażone we wskaźniki napięcia wstępnego, które ułatwiają i jednocześnie definiują zakres regulacji napięcia wstępnego pedału.

Zanim zaczniesz używać pedałów SPD, zapoznaj się dokładnie z ich funkcją. Dowiedz się, jak bezpiecznie wchodzić i schodzić z pedałów, najlepiej w bezpiecznym, wolnym miejscu.



rysunek 29 – montaż pedału



rysunek 30 – ustawienie napięcia sprężyny

Piasty

Piasty kół, podobnie jak zespół głowicy, są osadzone na łożyskach. Ich płynne działanie zależy od prawidłowej regulacji, smarowania i dobrego uszczelnienia łożysk. Większość piast jest skonstruowana w taki sposób, że miseczki są wciskane w korpus piasty, a stożki z przeciwnakrętkami są przykręcane do osi piasty. Luz łożyska reguluje się obracając stożki na gwincie osi. Sprawdź prawidłowy luz łożysk, zdejmując koło z ramy (patrz rozdział 2.2.), chwytając końce osi koła i próbując przesunąć oś na boki. Jednocześnie, obracając oś, sprawdź płynność pracy łożysk. Jeśli oś porusza się na boki w stosunku do piasty lub jeśli wyczuwasz opór podczas obracania, zacinanie się lub zgrzytanie, konieczne jest oczyszczenie, nasmarowanie i prawidłowe wyregulowanie luzu łożyska. Nigdy nie jeździj na rowerze, jeśli znajdziesz jakieś uszkodzenie łożyska koła. Istnieje ryzyko zniszczenia całego ładunku. Zaleca się czyszczenie i uzupełnianie smaru w łożyskach przynajmniej raz w roku. Niektóre piasty wykorzystują łożyska kulkowe, zwykle obustronnie zabudowane, które nie wymagają regulacji i konserwacji. Jeśli łożysko jest zużyte lub uszkodzone, po prostu wymień je na nowe. Regulacja i konserwacja łożysk wymaga specjalnych narzędzi. Powierz je profesjonalnej obsłudze.

Oś supportu

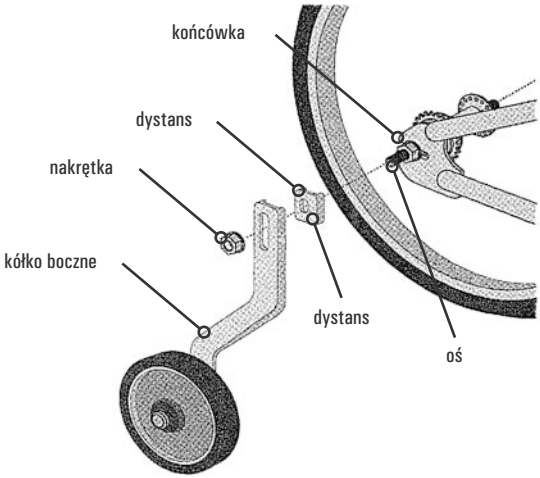
Suport składa się z osi i zamkniętych łożysk. Do osi przymocowane są ramiona korby. Support nie wymaga konserwacji. Należy go wymienić, jeśli wydaje nietypowe dźwięki, posiada luzy lub nie obraca się łatwo.

Kółka boczne

Koła boczne należy przykręcać do osi tylnego koła razem ze specjalnymi podkładkami. Nakrętki należy przykręcać dopiero w momencie gdy koło osadzone jest głęboko i prawidłowo w hakach widelca oraz ramy.

Upewnij się, że obie nakrętki są dobrze dokręcone przed każdą jazdą. Upewnij się również, że koła ba znajdują się po obu stronach na tej samej wysokości od podłoża.

Gdy Twoje dziecko jest w stanie utrzymać równowagę podczas jazdy bez pomocy kół bocznych, możesz je podnieść lub całkowicie zdjąć. Podczas regulacji wysokości kół poluzuj nakrętki po obu stronach, przesuń rozpórki do żądanej pozycji i dokręć nakrętki. Podczas demontażu kół balansowych odkręć nakrętki, zdejmij rozpórki i wkładki blokujące.



rysunek 31 – kółka boczne

2.7. Amortyzowany widelec i tylne zawieszenie Amortyzowany widelec

Amortyzowany widelec

Większość rowerów górskich jest wyposażona w amortyzowane widelce amortyzujące. Zapewnia to kierowcy większy komfort, a dzięki dłuższemu kontaktowi koła z nawierzchnią lepszą kontrolę. Przeczytaj uważnie instrukcję widelca lub poproś sprzedawcę o zapoznanie się z jego konfiguracją i konserwacją. Poniższe informacje stanowią jedynie uzupełnienie instrukcji obsługi widelca.

Widelce amortyzowane mają zwykle regulowaną sztywność sprężyny, niektóre również zawieszenie i kompresję, lub mogą być całkowicie zamknięte. Te opcje regulacji umożliwiają „dostrojenie" widelca do stylu jazdy i wagi rowerzysty. Czasem widelec trzeba ustawić na większą sztywność, albo wręcz przeciwnie, trzeba go zmiękczyć, a zakres regulacji już nie wystarcza. W takim przypadku zmiana ustawień odbywa się poprzez wymianę niektórych wewnętrznych części widelca.

Podstawowa konserwacja polega na regularnym czyszczeniu i smarowaniu wewnętrznych goleni widelca amortyzowanego. Jeśli widelec ma osłony przeciwpyłowe, podnieś je. Sprawdź i wyczyść obszar uszczelnienia. Wewnętrzne nogi widelca amortyzowanego czyścić miękką szmatką, nie używać rozpuszczalników ani innych środków czyszczących, które mogłyby pogorszyć działanie zużytego smaru. Lekko nasmaruj wewnętrzne golenie zalecanymi preparatami. Nigdy nie używaj produktów zawierających teflon.

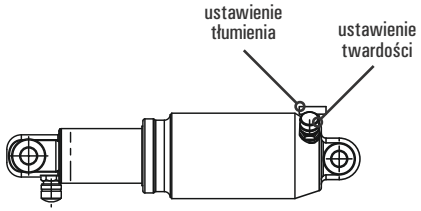
Po pewnym okresie użytkowania widelec wymaga dokładnej kontroli, w tym demontażu, czyszczenia, smarowania, ewentualnego ponownego uszczelnienia i wymiany oleju (patrz instrukcja obsługi widelca). Powierz te operacje profesjonalnej obsłudze.

▸▸▸ Widelec amortyzowany zapada się podczas gwałtownego hamowania, co może prowadzić do utraty panowania nad kierownicą i upadku. Dlatego przed rozpoczęciem zjazdu lub szybkiej jazdy należy zapoznać się z funkcjonowaniem i zachowaniem widelca amortyzowanego.

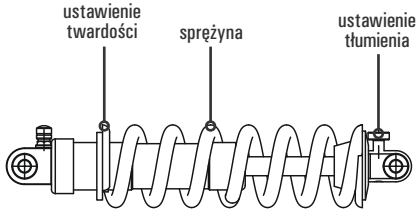
Tylne zawieszenie

Jeśli Twój rower jest wyposażony w tylne zawieszenie, przeczytaj uważnie instrukcję obsługi amortyzatorów, aby zapoznać się z funkcją tylnego zawieszenia. Ewentualnie poproś sprzedawcę o informacje. Poniższy komunikat ma charakter wyłącznie uzupełniający.

Rowery z pełnym zawieszeniem są zwykle wyposażone w jeden z dwóch rodzajów jednostek zawieszenia: amortyzator sprężynowy lub amortyzator powietrzny (patrz rysunki 31 i 32). Przed dokonaniem jakichkolwiek regulacji upewnij się, w jaki rodzaj amortyzatora jest wyposażony Twój rower. Aby rower z pełnym zawieszeniem działał optymalnie, bardzo ważne jest dopasowanie przedniego i tylnego zawieszenia. Podobnie jak w przypadku widelców amortyzowanych, możesz dostosować amortyzator do wagi rowerzysty, stylu jazdy i charakteru terenu. Te regulacje obejmują: regulację napięcia wstępnego, regulację zawieszenia i kompresję (tylko w niektórych amortyzatorach).



rysunek 31 –amortyzator powietrzny



rysunek 32 – amortyzator sprężynowy

Regulacja skoku.

Wstępne naprężenie (sztywność zawieszenia) określa, z jaką siłą zawieszenie jest ściskane, gdy rowerzysta siedzi na rowerze. Prawidłowo ustawione napięcie wstępne umożliwia kompresję w zakresie od 15 do 25% całkowitego skoku.

Aby zwiększyć napięcie wstępne amortyzatora sprężynowego, przekręć nakrętkę regulacyjną sprężyny zgodnie z ruchem wskazówek zegara (sprężyna się skróci). Aby sprężyna była bardziej miękka, przekręć nakrętkę w kierunku przeciwnym do ruchu wskazówek zegara (sprężyna się wydłuży). Jeżeli zakres regulacji sprężyny nie pozwala na ustawienie żądanego napięcia wstępnego, należy ją wymienić na sprężynę o innej twardości.

W przypadku sprężyny powietrznej napięcie wstępne reguluje się poprzez zmianę ciśnienia wewnątrz komory. Użyj specjalnej pompki, aby ustawić wymagane ciśnienie (w zależności od wagi rowerzysty). Regularnie sprawdzaj ciśnienie w amortyzatorze.

Tłumienie powrotu

To ustawienie określa, jak szybko lub wolno amortyzator powraca do swojej pierwotnej długości po ściśnięciu. Podczas regulacji zacznij od pozycji minimalnej amortyzacji (najszybszy powrót amortyzatora), stopniowo skręcaj regulację obracając śrubę regulacyjną zgodnie z ruchem wskazówek zegara. Jeśli ustawisz zbyt mocne tłumienie, nie pozwolisz, aby amortyzator wystarczająco szybko się odbił i był gotowy na kolejne uderzenie. Optymalna regulacja oznacza znalezienie równowagi między amortyzatorem, który powraca zbyt wolno przy powtarzających się uderzeniach, a amortyzatorem, który zbyt szybko powraca do swojej pierwotnej pozycji.

Ustawienia kompresji

Kompresja określa, jak szybko amortyzator jest ściskany. Dokonaj niezbędnych ustawień za pomocą śruby regulacyjnej. Nadmierna kompresja nie pozwoli na optymalne działanie amortyzatora.

‣‣‣ Zmiany w ustawieniach zawieszenia mogą spowodować zmiany w prowadzeniu i hamowaniu roweru. Nigdy nie wprowadzaj żadnych zmian w ustawieniach, dopóki nie zapoznasz się dokładnie z instrukcjami i zaleceniami producenta zawieszenia. Po każdej regulacji przetestuj rower w spokojnym i bezpiecznym miejscu.

Podstawowa konserwacja

Regularnie sprawdzaj wszystkie pokrętła regulacji zawieszenia. Upewnij się, że szpilki tylnego amortyzatora i wszystkie szpilki główne są odpowiednio dokręcone (do zalecanych wartości). Powierz smarowanie sworzni lub wymianę łożysk autoryzowanemu dealerowi.

‣‣‣ Brak konserwacji i regulacji zawieszenia może spowodować jego awarię, co może prowadzić do utraty kontroli nad kierownicą i upadku.

2.8. Czyszczenie, smarowanie i przechowywanie

Czyszczenie jest ważną częścią regularnej konserwacji. Brud i kurz uszkadzają głównie ruchome części roweru: łańcuch, felgi, koła zębate, dźwignię zmiany biegów i przerzutkę łańcuchową. Wyczyść rower po każdej jeździe w błotnistym terenie.

Nie używaj myjek wysokociśnieniowych do czyszczenia rowerów. Wysokie ciśnienie wody może uderzyć w łożyska i wypłukać z nich smar lub wręcz przeciwnie, zabrudzić je.

Zawsze najlepiej jest umyć rower ręcznie. Spłucz największe błoto i brud za pomocą węża, a następnie wyczyść rower miękką szczotką zamoczoną w ciepłej wodzie z mydłem. Odpowiednim środkiem odtłuścić łańcuch, koła zębate i przerzutkę. Zabrudzone i trudno dostępne miejsca wyczyść szczotką. Na koniec spłucz pozostały brud. Przed ponownym smarowaniem poczekaj, aż łańcuch i inne części wyschną. Do czyszczenia łańcucha najlepiej użyć specjalnej podkładki do łańcucha.

Nigdy nie usuwaj brudu bez uprzedniego zwilżenia roweru wodą, ponieważ możesz zarysować lakier ramy i powierzchnię elementów!

Smarowanie

Podczas smarowania zwracaj uwagę na wszystkie ruchome części roweru, zwłaszcza na łańcuch. Do smarowania używaj preparatów przeznaczonych do rowerów. Nasmaruj łańcuch od wewnątrz. Po nałożeniu smaru odczekaj chwilę (najlepiej do następnego dnia), aby smar mógł dokładnie wniknąć w łańcuch. Zetrzyj nadmiar smaru. Podczas smarowania przerzutki należy uważać, aby nie nałożyć zbyt dużej ilości smaru. Nadmiar smaru powoduje gromadzenie się brudu i kurzu. Uważaj, aby smar nie dostał się na opony, felgi, klocki hamulcowe lub tarcze hamulcowe. Zaleca się również od czasu do czasu nasmarować sworznie i szczęki dźwigni hamulca. Smarowanie linek, piast, sterów, supportu i pedałów powierz profesjonalnemu serwisowi. Te części należy zdemontować, wyczyścić, ponownie zmontować i wyregulować.

Magazynowanie

Chroń swój rower przed deszczem, śniegiem i słońcem. Deszcz i śnieg mogą powodować korozję felgi, blaknięcie lakieru przez promienie UV lub uszkodzenie gumowych lub plastikowych części felgi. Przed dłuższym przechowywaniem wyczyść i nasmaruj rower oraz nałóż odpowiedni środek ochronny na ramę. Przechowuj rower wiszący z oponami napompowanymi do połowy ciśnienia. Nie zaleca się obciążania opon ciężarem własnym roweru (mogą ulec uszkodzeniu). Jeśli roweru nie można zawiesić, przynajmniej spuść powietrze z opon.

2.9. Harmonogram przeglądów

Podczas dokręcania zwracaj szczególną uwagę na koło. W tym czasie linki mogą się poluzować, a struny koła mogą „usiąść", co będzie wymagało ponownej regulacji. Sprawdzenie roweru przed jazdą (patrz rozdział 1.3.) może pomóc w zidentyfikowaniu niektórych problemów. Nawet jeśli wydaje Ci się, że wszystko jest w porządku, konieczne jest sprawdzenie roweru w ramach serwisu gwarancyjnego u Twojego sprzedawcy. Zalecana jest korekta gwarancji: po ok. 1 godz. 100 do 200 km (w zależności od miejsca i sposobu użytkowania roweru).

Następnie postępuj zgodnie z następującym harmonogramem. Częste użytkowanie roweru lub jazda w ciężkim i błotnistym terenie wymaga częstszych przeglądów i konserwacji niż sugerowany harmonogram.

Po każdej przejażdżce

- Sprawdź pręty szybkozwalniające i regulację hamulców
- Sprawdź wyśrodkowanie koła
- Sprawdź stan opon, w razie potrzeby wymień

Co tydzień

- Sprawdź ciśnienie w oponach
- Nasmaruj łańcuch
- Nasmaruj wewnętrzne nogi widelca amortyzowanego
- Sprawdź dokręcenie sworzni widelca amortyzowanego
- Sprawdź dokręcenie sworzni tylnego zawieszenia
- Sprawdź dokręcenie zacisków i tarcz hamulców tarczowych

Każdy Co miesiąc

- Umyj i wysusz rower
- Nasmaruj sworznie zmiany biegów i przerzutki łańcuchowej
- Nasmaruj końce Bowdens
- Sprawdź, czy nie są poluzowane nakrętki i śruby:
  - śruba ściągacza szybkozwalniającego lub tulei sztycy;
  - rygiel blokady siodła
  - śruby trzpieniowe
  - śruby kierownicy
  - śruby narożne
- Sprawdź stan linek zmiany biegów
- Sprawdź stan linek i przewodów hamulcowych
- Sprawdź klocki hamulcowe pod kątem zużycia
- Sprawdź regulację piasty koła
- Sprawdź regulację wrzeciennika
- Sprawdzić wyciąganie łańcucha, wymienić naciągnięty łańcuch

Każde 3 miesiące

- Nasmaruj sworznie i dźwignie hamulców
- Sprawdź dokręcenie śrub i nakrętek
- Sprawdź dolny wspornik
- Sprawdź pedały
- Nasmaruj sztycę (oprócz karbonu)

Co 6 miesięcy

- Nasmaruj linki hamulcowe i wyreguluj je
- Nasmaruj i wyreguluj linki zmiany biegów i przerzutki łańcuchowej
- Nasmaruj sworznie szczęk hamulcowych
- W razie potrzeby wymień klocki hamulcowe
- W razie potrzeby wymień łańcuch
- Sprawdzić iw razie potrzeby wymienić klocki hamulcowe do hamulców tarczowych

Każdego roku

- Smaruj piasty
- Nasmaruj zespół głowicy
- Nasmaruj zespół centralny
- Nasmaruj gwinty pedałów i łożyska
- Nasmaruj pręt szybkiego zwalniania i sztycę (oprócz karbonu)
- Nasmaruj trzpień
- Nasmaruj widelec amortyzowany lub tylne zawieszenie

Nigdy nie smaruj sztycy karbonowej! Przed włożeniem sztycy do ramy należy odtłuścić współpracujące powierzchnie i upewnić się, że wewnętrzna powierzchnia rury podsiodłowej jest gładka, bez wystających i ostrych krawędzi.Nigdy nie usuwaj brudu bez uprzedniego zwilżenia roweru wodą, ponieważ możesz zarysować lakier ramy i powierzchnię elementów!

Co dwa lata

- Wymiana płynu hydraulicznego do hydraulicznych hamulców tarczowych

2.10. Zalecane momenty dokręcania śrub (carbon)

Poniższe instrukcje służą jako przewodnik, który pomoże Ci prawidłowo serwisować rower karbonowy Amulet.

Ostrzeżenie! Przed dokręceniem śruby lub tulei sprawdź, czy zalecana wartość momentu obrotowego nie jest podana na części (częściach) i/lub w instrukcji części (części). Postępuj zgodnie z zalecaną wartością w instrukcji obsługi części i/lub części.

Ostrzeżenie! Nie przekraczać maksymalnej wartości momentu obrotowego. Niewłaściwe dokręcenie może uszkodzić komponenty i/lub ramę, co może prowadzić do utraty kontroli nad rowerem, a następnie upadku z poważnymi obrażeniami lub śmiercią.

#	Opis	Nm
1	Śruba dokręcająca kołpak trzpienia	3 - 5
2	Rozszerzenie „jeż" (wkładka) zestawu słuchawkowego	4 - 6
3	Tuleja trzpienia do sztycy widelca	4 - 5
4	Gniazda manetki/dźwigni hamulca na kierownicy	4 - 5
5	Tuleja mostka do kierownicy	5 - 6
6	Przedni hamulec tarczowy	8 - 10
7	Śruba blokująca sztycę	8 - 12
8	Zacisk siedziska	5 - 6
9	Śruby kosza na butelki	3 - 5
10	Uchwyt przerzutki	4 - 5
11	Prowadnica kabla pod centralną obudową	0,5 - 1
12	Tylny hamulec tarczowy	8 - 10
13	Śruba wspornika dźwigni zmiany biegów M2,5 (2 śruby)	1,5 - 2,5
	Śruba wspornika dźwigni zmiany biegów M5 (2 śruby)	6 - 8

3. Udzielenie gwarancji

Gwarancja udzielana jest na wady, które przedmiot sprzedaży posiada w chwili odbioru przez kupującego.

3.1. Gwarancja na poszczególne części Rama i widelec

Gwarancja obejmuje materiał, połączenia i rdzewienie z wyjątkiem lakieru ramy i widelca. W żadnym wypadku nie można go stosować do uszkodzeń spowodowanych wypadkiem lub nieprofesjonalną naprawą. Bezwzględnie konieczne jest, aby rama miała oryginalną farbę. Z gwarancji wyłączone są również następujące wady: uszkodzenia powstałe podczas organizowanych imprez sportowych i treningów do tych imprez lub w wyniku używania ramy i widelca do celów do których nie są przeznaczone (skoki ekstremalne i inne niestandardowe użytkowanie), wady powstałe w wyniku niefachowa interwencja, wygięcie ramy lub widelca będące oznaką niewłaściwego użytkowania lub zderzenie, pęknięcie wymiennego uchwytu przerzutki oraz pęknięcie ramy na styku rury podsiodłowej i górnej rury ramy, co jest oznaką siedziska post jest zbyt wysunięty i dlatego ma nieodpowiedni rozmiar ramki. Producent nie odpowiada za procedury produkcyjne innych firm (piaskowanie, wypalanie nowej farby itp.).

Widelce amortyzowane i jednostki tylnego zawieszenia

Gwarancja obejmuje wady materiałowe i produkcyjne, które istnieją w momencie odbioru. Kryterium uznania roszczenia dotyczącego pękniętego widelca amortyzowanego jest integralność geometrii goleni wewnętrznej i zewnętrznej. Wady, takie jak luz, nie mogą być zgłaszane, jeśli w widelcu znajduje się brud i woda, które powodują uszkodzenia, a także wygięcie sztycy widelca lub uszkodzenie korony w wyniku wypadku i/lub przeciążenia.

Gwarancja nie obejmuje zużycia sworzni, tulei ślizgowych i łożysk konstrukcji tylnego zawieszenia. W tylnym zawieszeniu nie można rozpoznać wad, w których geometria zespołu jest uszkodzona (awaria lub przeciążenie spowodowane nieprawidłowym ustawieniem) oraz wycieków powietrza lub oleju spowodowanych wnikaniem brudu i wody pod uszczelkę, rowkami na częściach ślizgowych i korozją.

Kierownictwo

Gwarancja obejmuje wady materiałowe, odkształcenie wspornikow wideł, gdy trzpień jest nadmiernie dokręcony lub odkształcenie wspornika po przekroczeniu maksymalnego limitu nie jest rozpoznawane. Eksploatacja roweru wymaga sprawdzenia i ustalenia luzu głowicy - wgniecione, skorodowane lub zabrudzone bieżnie łożyskowe nie podlegają reklamacji.

Centralny skład

Gwarancja obejmuje wady materiału oraz jego obróbkę cieplną. Normalna regulacja luzu nie podlega naprawom gwarancyjnym. Nie jest również możliwe rozpoznanie odkształconych lub zerwanych gwintów części oraz uszkodzenia korby w obszarze połączenia z osią (kwadrat, Octalink, ISIS). Zużyte łożyska, uszkodzone gwinty rury środkowej ramy (wynikające z jazdy rowerem z luźnymi panewkami osi środkowej) oraz skorodowane części nie są objęte gwarancją. Monitoruj i reaguj na potencjalne wydania w odpowiednim czasie.

Pedały

Gwarancja dotyczy widocznych wad materiałowych. Zużycie eksploatacyjne, poluzowanie lub pękanie złączy ramy spowodowane uderzeniem nie stanowi podstawy do uznania reklamacji. Hałas pedału i regulacja luzu nie są objęte gwarancją, lecz serwisem pogwarancyjnym. Zwróć uwagę na poluzowanie ruchomych części pedałów, sprawdź ich prawidłowe dokręcenie. Utrata luźnych części nie jest objęta gwarancją.

Koła

Wady materiałowe, w tym wady obróbki powierzchni, objęte są gwarancją. Kryterium uznania gwarancji na luz roboczy i hałas korpusu wolnobieżnego piasty jest jego funkcjonalność. Otarte bieżnie łożysk, wnikanie brudu do korpusu koła napinającego i łożysk piasty, skorodowane części i starte powierzchnie hamulców nie są objęte gwarancją.

Hamulce, przerzutki, przerzutki i przerzutki łańcuchowe

Wady materiałowe objęte są gwarancją. Regulacje nie są objęte gwarancją. Przechowywanie, obsługa i sama jazda mogą zmieniać ustawienia biegów. Jego regulacja jest częścią rutynowej konserwacji. Gwarancja nie obejmuje ewentualnego wyrwania mechanizmu zmiany biegów, pęknięcia manetek lub innego mechanicznego uszkodzenia części mechanizmu zmiany biegów. W szczególności zmiana biegów za pomocą dźwigni przerzutki łańcuchowej wymaga wyczucia. Gwarancja nie obejmuje również zużycia klocków hamulcowych klocki hamulcowe, za uszkodzenia spowodowane użyciem nieodpowiedniego płynu hamulcowego oraz do zerwania gwintu na śrubie centrującej szczęki hamulcowej.

Siodełko i sztyca

wada materiałowa jest rozpoznawana i oceniana pod kątem wykonywania funkcji. Rowki powstałe w wyniku umieszczenia sztycy w rurze podsiodłowej nie podlegają reklamacji. Reklamacje dotyczące sztycy nie są uznawane, jeśli została przedłużona poza znak maksymalnego przedłużenia. Gwarancja nie obejmuje zgięcia sztycy w wyniku wypadku lub przeciążenia po skoku, zgięcia szyn siodełka, rozerwania siodła itp.

Łańcuch

Przedmiotem gwarancji jest wada materiałowa, zerwane ogniwo łańcucha. Gwarancja nie obejmuje zużycia eksploatacyjnego spowodowanego eksploatacją. Gwarancja nie obejmuje zerwania łańcucha w wyniku niewrażliwego przełożenia (odłączenie na sworzniu), odkształcenia spowodowanego działaniem (przewrócenie), zużycia eksploatacyjnego (wyrwanie) i zaniedbania konserwacji (korozja, wytarcie z powodu brudu itp.).

Odbłyśniki, osłona konwertera i osłona szprych

Roken lub uszkodzone części nie są objęte gwarancją.

Hamulce tarczowe

Gwarancja obejmuje wady produkcyjne lub materiałowe. Uszkodzenia spowodowane wypadkiem, zaniedbaniem konserwacji, profesjonalną naprawą lub użyciem nieodpowiedniego płynu hamulcowego nie są objęte gwarancją. Zawsze używaj płynu hamulcowego zalecanego przez producenta hamulców tarczowych. Tylko w ten sposób można zagwarantować bezawaryjną pracę Twoich zgrabiarek. Płyny hamulcowe różnią się właściwościami na tyle, że może dojść do poważnego uszkodzenia całego mechanizmu hamulcowego.

3.2. Karta gwarancyjna

Artykuł 1 Postanowienia podstawowe

1.1 Sprzedający gwarantuje kupującemu, że produkt (rower Amulet) zakupiony w autoryzowanym sklepie jest wolny od wad konstrukcyjnych i materiałowych oraz że w przypadku wykrycia takiej wady w okresie gwarancyjnym określonym w art. zapewnić kupującemu bezpłatną naprawę lub wymianę zakupionego produktu zgodnie z obowiązującymi przepisami.

1.2 Gwarancja nie obejmuje tych części produktu, które podlegają normalnemu zużyciu ze względu na ich właściwości. Ponadto gwarancja nie przysługuje w przypadkach, gdy reklamowana wada została spowodowana naruszeniem warunków użytkowania produktu. Przykłady normalnego zużycia i naruszeń warunków użytkowania produktu znajdują się w Artykule 3 poniżej.

1.3 Prawo do skorzystania z uprawnień gwarancyjnych przysługuje wyłącznie kupującemu wskazanemu w dokumencie sprzedaży produktu. Prawa gwarancyjne są niezbywalne.

1.4 Tryb stosowania gwarancji (procedury reklamacyjnej) określa art. 4.

Artykuł 2 Okresy gwarancji

2.1 Wszystkie wymienione poniżej okresy gwarancyjne rozpoczynają się w dniu sprzedaży wskazanym w karcie gwarancyjnej dostarczonej wraz z produktem jako część instrukcji obsługi.

2.2 Jeżeli dla niektórych podzespołów przewidziano przedłużony okres gwarancji, to warunkiem jego zastosowania jest wykonanie pierwszego przeglądu gwarancyjnego zakupionego produktu po przejechaniu pierwszych 100 do 200 km lub po 1 dniu od zakupu produktu, cokolwiek nastąpi jako pierwsze. Ten przegląd gwarancyjny musi być potwierdzony w karcie gwarancyjnej.

2.3 Normalny okres gwarancji na produkt i jego elementy wynosi 2 lata, chyba że są to części podlegające normalnemu uszkodzeniu, wymienione w paragrafie 3.1 poniżej.

2.4 W przypadku podzespołów i części wyprodukowanych przez osoby trzecie okres gwarancji wynosi 2 lata, chyba że producent danej części określił dłuższy okres gwarancji.

Artykuł 3 Wyłączenia gwarancji

3.1 Gwarancją nie są objęte te części rowerów Amulet, które ulegają normalnemu zużyciu podczas użytkowania, takie jak: opony, łańcuchy, koła zębate, przerzutki, klocki hamulcowe, dętki, chwyty kierownicy, łożyska, sworznie, linki, akumulatory, uszczelki widełkowe i amortyzatory, bowdeny, chyba że w takiej części zostanie wykryta wada materiałowa lub produkcyjna.

3.2 Roszczenie gwarancyjne wygasa, jeśli produkt:

- służył biznesowi, m.in. w wypożyczalni rowerów,
- został uszkodzony w wyniku użytkowania w zawodach lub wyścigu, ekstremalnych skoków, długotrwałego intensywnego obciążania na granicy wytrzymałości materiału powodującego jego zniszczenie lub był używany w ekstremalnym terenie lub w ekstremalnych warunkach pogodowych.
- został uszkodzony w wypadku drogowym lub upadku,
- został użyty w inny nieodpowiedni sposób lub w sposób inny niż standardowy dla swojego celu,
- nie był konserwowany lub serwisowany zgodnie z instrukcją,
- został sprzedany, serwisowany lub naprawiany przez osobę nieuprawnioną (patrz punkt 5.5 poniżej),
- wymieniono na nim części inne niż oryginalne,
- nie w oryginalnym malowaniu i kolorystyce,
- nie jest złożony w całości dla roszczenia.

Artykuł 4 Procedura (Procedura reklamacyjna)

4.1 Kupujący zgłasza wadę u sprzedawcy, od którego zakupił produkt.

4.2 Do celów reklamacji konieczne jest przekazanie wraz z czystym reklamowanym produktem dowodu zakupu oraz karty gwarancyjnej.

4.3 Kupujący przy pomocy sprzedawcy wypełnia formularz reklamacyjny zawierający następujące informacje: imię i nazwisko oraz adres reklamującego (pierwszego właściciela roweru), datę zakupu, datę reklamacji, znak towarowy (nazwa, model) produktu, numer seryjny stelaża, opis sposobu uzewnętrzniania się wady oraz pieczęć autoryzowanego sprzedawcy Amulet.

4.4 Autoryzowany dealer ma prawo zdecydować, czy reklamacja zostanie uznana i jak zostanie rozpatrzona. W przypadku uznania reklamacji autoryzowany sprzedawca dokona naprawy lub wymiany produktu.

4.5 Odmowa reklamacji wady gwarancyjnej nie wyklucza przyjęcia produktu do normalnej naprawy na koszt kupującego, jeśli spełnione są inne warunki.

Artykuł 5 Postanowienia uzupełniające

5.1 Sprzedający zaleca kupującemu, aby zakupiony produkt przeszedł pierwszy przegląd gwarancyjny i regulację w serwisie autoryzowanego sprzedawcy rowerów po przejechaniu 100 do 200 km lub 1 miesiąc po jego zakupie. Ta wizja może ujawnić wszelkie wady i przedłużyć żywotność komponentów.

5.2 Sprzedawca ani importer nie ponoszą odpowiedzialności za uszkodzenia wyrobu spowodowane jego nieuprawnionymi przeróbkami, niewłaściwą konserwacją lub serwisowaniem.

5.3 Uznanie wady gwarancyjnej nie oznacza automatycznego przyjęcia odpowiedzialności sprzedawcy za ewentualne odszkodowania.

5.4 Niniejsze warunki gwarancji uzupełniają postanowienia przepisów prawnych obowiązujących na terenie Republiki Czeskiej.

5.5 Lista autoryzowanych sklepów z produktami Amulet oraz autoryzowanych serwisów rowerowych Amulet dostępna jest na: www.amuletbikes.pl.

Oświadczenie importera

Importer produktów Amulet, firma SNOW-HOW ČR s.r.o. (ID: 26422212, NIP: CZ26422212) deklaruje, że rower określonego typu i numeru seryjnego jest zgodny z ogólnie obowiązującymi przepisami technicznymi. Numer produkcyjny i numer seryjny są podane na spodzie sprzęgu środkowego koła. Rower jest przeznaczony wyłącznie do celów sportowych. Nie jest przeznaczony do pracy na drogach. Jeśli jest używany w ten sposób, należy go doposażyć zgodnie z ogólnie obowiązującymi przepisami prawa. Rowerek nie jest przeznaczony do zabawy dla dzieci poniżej 14 roku życia! Importer produktów Amulet oświadcza ponadto, że opakowanie rowerowe spełnia warunki wprowadzenia do obrotu określone w ustawie o opakowaniach o. 477/2001 Dz. oraz że za wspomniane opakowanie została uiszczona opłata pod numerem rejestracyjnym EK-F00022199.

Jeśli nie rozumiesz żadnej części tej instrukcji, skontaktuj się ze sprzedawcą.

Aktualna instrukcja dostępna jest na ***www.amuletbikes.pl*** w formacie PDF.

3.3. Servisní doklady / Servisné doklady / Dokumenty serwisowe

datum garanční prohlídky / dátum garančnej prehliadky / data przeglądu gwarancyjnego . . . . . .

prohlídku provedl / prehliadku vykonal / przegląd prowadził . . . . . .

příští doporučená prohlídka / nasledovná odporúčaná prehliadka / następny polecany przegląd . . . . . .

- přehazovačka / prehadzovačka / przerzutka tylna ❑
- přesmykač / prešmykovač / przerzutka przednia ❑
- řazení / radenie / manetka ❑
- rám / rám / rama ❑
- vidlice / vidlica / widelec ❑
- náboje a ráfky / náboje a ráfiky / piasty i obręcze ❑

. . . . . .

potvrzení garanční prohlídky
potvrdenie garančnej prehliadky
potwierdzenie przeglądu gwarancyjnego

poznámky / poznámky / notatki . . . . . .

. . . . . .

. . . . . .

datum servisní prohlídky / dátum servisnej prehliadky / data przeglądu serwisowego. . . . . .

prohlídku provedl / prehliadku vykonal / przegląd prowadził . . . . . .

příští doporučená prohlídka / nasledovná odporúčaná prehliadka / następny polecany przegląd . . . . . .

- přehazovačka / prehadzovačka / przerzutka tylna ❑
- přesmykač / prešmykovač / przerzutka przednia ❑
- řazení / radenie / manetka ❑
- rám / rám / rama ❑
- vidlice / vidlica / widelec ❑
- náboje a ráfky / náboje a ráfiky / piasty i obręcze ❑

. . . . . .

potvrzení garanční prohlídky
potvrdenie garančnej prehliadky
potwierdzenie przeglądu serwisowego

poznámky / poznámky / notatki . . . . . .

. . . . . .

. . . . . .

datum servisní prohlídky / dátum servisnej prehliadky / data przeglądu serwisowego. . . . . .

prohlídku provedl / prehliadku vykonal / przegląd prowadził . . . . . .

příští doporučená prohlídka / nasledovná odporúčaná prehliadka / następny polecany przegląd . . . . . .

- **přehazovačka / prehadzovačka / przerzutka tylna** ❑
- **přesmykač / prešmykovač / przerzutka przednia** ❑
- **řazení / radenie / manetka** ❑
- **rám / rám / rama** ❑
- **vidlice / vidlica / widelec** ❑
- **náboje a ráfky / náboje a ráfiky / piasty i obręcze** ❑

. . . . . .

potvrzení garanční prohlídky
potvrdenie garančnej prehliadky
potwierdzenie przeglądu serwisowego

poznámky / poznámky / notatki . . . . . .

. . . . . .

. . . . . .

datum servisní prohlídky / dátum servisnej prehliadky / data przeglądu serwisowego. . . . . .

prohlídku provedl / prehliadku vykonal / przegląd prowadził . . . . . .

příští doporučená prohlídka / nasledovná odporúčaná prehliadka / następny polecany przegląd . . . . . .

- **přehazovačka / prehadzovačka / przerzutka tylna** ❑
- **přesmykač / prešmykovač / przerzutka przednia** ❑
- **řazení / radenie / manetka** ❑
- **rám / rám / rama** ❑
- **vidlice / vidlica / widelec** ❑
- **náboje a ráfky / náboje a ráfiky / piasty i obręcze** ❑

. . . . . .

potvrzení garanční prohlídky
potvrdenie garančnej prehliadky
potwierdzenie przeglądu serwisowego

poznámky / poznámky / notatki . . . . . .

. . . . . .

. . . . . .

datum servisní prohlídky / dátum servisnej prehliadky / data przeglądu serwisowego. . . . . .

prohlídku provedl / prehliadku vykonal / przegląd prowadził . . . . . .

příští doporučená prohlídka / nasledovná odporúčaná prehliadka / następny polecany przegląd . . . . . .

- přehazovačka / prehadzovačka / przerzutka tylna ❑
- přesmykač / prešmykovač / przerzutka przednia ❑
- řazení / radenie / manetka ❑
- rám / rám / rama ❑
- vidlice / vidlica / widelec ❑
- náboje a ráfky / náboje a ráfiky / piasty i obręcze ❑

. . . . . .

potvrzení garanční prohlídky
potvrdenie garančnej prehliadky
potwierdzenie przeglądu serwisowego

poznámky / poznámky / notatki . . . . . .

. . . . . .

. . . . . .

datum servisní prohlídky / dátum servisnej prehliadky / data przeglądu serwisowego. . . . . .

prohlídku provedl / prehliadku vykonal / przegląd prowadził . . . . . .

příští doporučená prohlídka / nasledovná odporúčaná prehliadka / następny polecany przegląd . . . . . .

- přehazovačka / prehadzovačka / przerzutka tylna ❑
- přesmykač / prešmykovač / przerzutka przednia ❑
- řazení / radenie / manetka ❑
- rám / rám / rama ❑
- vidlice / vidlica / widelec ❑
- náboje a ráfky / náboje a ráfiky / piasty i obręcze ❑

. . . . . .

potvrzení garanční prohlídky
potvrdenie garančnej prehliadky
potwierdzenie przeglądu serwisowego

poznámky / poznámky / notatki . . . . . .

. . . . . .

. . . . . .

3.4. Záruční list (formulář) / Záručný list (formulár) / Karta gwarancyjna

model . . . . . .

rok . . . . . velikost rámu / veľkosť rámu / rozmiar ramy . . . . . .

barevné provedení / farebné prevedenie / kolorystyka . . . . . .

sériové číslo rámu / sériové číslo rámu / numer seryjny ramy . . . . . .

datum koupě / dátum kúpy / data zakupu . . . . . .

jméno majitele / meno majiteľa / nazwisko właściciela . . . . . .

adresa majitele / adresa majiteľa / adres właściciela . . . . . .

. . . . . .

. . . . . .

razítko a podpis prodejce
pečiatka a podpis predajcu
pečiatka a podpis predajcu

. . . . . .

potvrzení garanční prohlídky
potvrdenie garančnej prehliadky
potvrdenie garančnej prehliadky

záznamy o provedených opravách / záznamy o prevedených opravách / ewidencja wykonanych napraw:

. . . . . .

. . . . . .

. . . . . .

. . . . . .

. . . . . .

. . . . . .

. . . . . .

CZ SK PL

Dodavatel / dodávateľ / dostawca: SNOW-HOW ČR s.r.o., Zděbradská 56, 251 01 Říčany – Jažlovice, Česká Republika, www.amuletbikes.cz