

4E

EXCLUSIVE BICYCLES



Návod

k obsluze jízdního kola

in
bike
we trust

EYEWEAR



BACKPACK



T-SHIRT BLACK



T-SHIRT AZUR



BIKE SOCKS



BOTTLE



BOTTLE CAGE



SEATPOST BAG



BAR ENDS



TOOLS



AIR FORK PUMP



Obsah

1. DŮLEŽITÉ INFORMACE PŘED PRVNÍ JÍZDOU	
1.1 Dopravní předpisy a bezpečnost provozu	4
1.2 Ostatní informace a doporučení	5
2. ROZDĚLENÍ KOL PODLE KATEGORIÍ	
2.1 Horské (MTB) a krosové kolo	7
2.2 Horské celoodpružené (MTB) kolo	8
3. SEŘÍZENÍ A ÚDRŽBA JÍZDNÍHO KOLA	
3.1 Řazení	9
3.2 Brzdy	12
3.3 Rám a vidlice	14
3.4 Kola, pláště a ventilk	15
3.5 Řetěz	18
3.6 Pedály a kliky	19
3.7 Řídítka představce	20
3.8 Sedlo a sedlovka	21
3.9 Světla	22
3.10 Výbava, příslušenství, doporučení	23
4. ZÁRUČNÍ PODMÍNKY	
4.1 Záruka	24
4.2 Záruční doba	24
4.3 Podmínky záruky na jednotlivé součásti jízdního kola	25
5. INTERVALY ÚDRŽBY A PŘÍSLUŠNÁ PÉČE	28



Tento návod obsahuje důležitá upozornění a pokyny pro bezpečnou jízdu, poskytně potřebné informace o seřizování a údržbě jízdního kola. Pozorně se seznamte s tímto návodem dříve než poprvé vyjedete a uschovejte jej pro další potřebu.

1. DŮLEŽITÉ INFORMACE PŘED PRVNÍ JÍZDOU

1.1 Dopravní předpisy a bezpečnost provozu

Snadná a pohodlná jízda

Vzhledem k tomu, že se stáváte účastníky silničního provozu musíte se řídit příslušnými dopravními předpisy. Dbejte zejména na to, abyste neohrožovali a neomezovali sebe ani jiné účastníky silničního provozu.

Podle platných právních předpisů musí jízdní kolo splňovat následující požadavky:

Zákon č. 56/2001 Sb., ve znění pozdějších předpisů, a příloha č. 13 vyhlášky č. 341/2002 Sb., ve znění pozdějších předpisů

- (1) Jízdní kolo musí být pro provoz na pozemních komunikacích vybaveno:
 - a) Dvěma na sobě nezávislými účinnými brzdami s odstupňovaným ovládáním brzdného účinku.
 - b) Volné konce trubky řídítek musí být spolehlivě zaslepeny.
 - c) Zakončení ovládacích páček brzd a volné konce řídítek musí mít hrany buď obaleny materiálem pohlcujícím energii, nebo (jsou-li použity tuhé materiály) musí mít hrany o poloměru zakřivení nejméně 3,2 mm; páčky měničů převodů, křídlové matice, rychloupínače nábojů kol, držáky a konce blatníků musí mít hrany buď obaleny materiálem pohlcujícím energii, nebo (jsou-li použity tuhé materiály) musí mít hrany o poloměru nejméně 3,2 mm v jedné rovině a v druhé rovině na ni kolmé nejméně 2 mm.
 - d) Stejně tak matice nábojů kol pokud nejsou rychloupínací, musí být uzavřené.
 - e) Každé jízdní kolo musí být vybaveno zadní odrazkou červené barvy, tato odrazka může být kombinována se zadní červenou svítilnou nebo nahrazena odrazkovými materiály obdobných vlastností. Požádejte svého prodejce o kontrolu či informaci týkající se správného umístění. Co se týče přední odrazky bílé barvy resp. kombinace odrazky a přední svítilny tato musí být umístěna v podélné střední rovině nad povrchem pneumatiky předního kola. Pedály musí být vybaveny odrazkami oranžové barvy na obou stranách šlapátek (pedálů). Tyto mohou být nahrazeny světlo odrážejícími materiály umístěnými na obuvi nebo v jejich blízkosti např. pomocí reflexních pásek.
 - f) Nejméně jednou odrazkou oranžové barvy na paprscích předního a zadního kola oranžové barvy na každé straně kola; plocha odrazky nesmí být menší než 2000 mm², přičemž vepsaný čtyřúhelník musí mít jednu stranu dlouhou nejméně 20 mm. Pláště pneumatik vybavené reflexními odrazkovými materiály na bocích mohou v některých případech tyto odrazky nahradit.
- (2) Jízdní kola pro jízdu za snížené viditelnosti musí být vybavena následujícími zařízeními pro světelnou signalizaci a osvětlení:
 - a) Světlometem svítícím dopředu bílým světlem; světlomet musí být seřízen a upraven trvale tak, aby referenční osa světelného toku protínala rovinu vozovky ve vzdálenosti nejdále 20 m od světlometu a aby se toto seřízení nemohlo samovolně nebo neúmyslným zásahem řidiče měnit, je-li vozovka dostatečně a souvisle osvětlena, může být světlomet nahrazen svítilnou bílé barvy s přerušovaným světlem.
 - b) Zadní svítilnou červené barvy, podmínky pro umístění této svítilny jsou shodné s podmínkami pro umístění a upevnění zadní odrazky podle odstavce 1 písm. e); zadní červená svítilna může být kombinována se zadní odrazkou červené barvy podle odstavce 1 písm. e); zadní červená svítilna může být nahrazena svítilnou s přerušovaným světlem červené barvy.
 - c) Zdrojem elektrického proudu, jde-li o zdroj se zásobou energie, musí svou kapacitou zajistit svítivost světla podle písmen a) a b) po dobu nejméně 1,5 hodiny bez přerušení.
- (3) Je-li jízdní kolo vybaveno pomocným sedadlem pro dopravu dítěte, musí být toto sedadlo pevně připevněno a opatřeno pevnými podpěrami pro nohy dítěte. Sedadlo a podpěry musí být

provedeny a umístěny tak, aby nemohlo dojít ke zranění dítěte při jízdě ani k ohrožení bezpečnosti jízdy. Je-li jízdní kolo vybaveno nosičem zavazadel, musí být tento nosič řádně a spolehlivě připevněn a nesmí ovlivňovat bezpečnost jízdy.

- (4) Pneumatiky a ráfky nesmí vykazovat trhliny, praskliny a jiné zjevné deformace, které by zjevně narušovaly bezpečnost jízdy.

1.2 Rady a doporučení

Osobní vybavení:

- Vždy používejte cyklistickou přilbu, která odpovídá schváleným bezpečnostním normám.
- Do 18 let je přilba povinná – Zákon č. 411/2005 sb., platný od 1. července 2006.
- Dávejte pozor, aby se části Vašeho těla, oblečení nebo jiné předměty nedostaly do kontaktu s ostrými zuby převodníků, otáčejícími se pedály, pohybujícím se řetězem nebo točícími se koly.
- Vždy používejte obuv, která pevně sedí na noze i pedálu. Nikdy nejezděte bez vhodné obuvi.
- Noste dobře viditelné oblečení, nejlépe z reflexních materiálů nebo vybavené reflexními proužky.
- Důkladně se seznámte s ovládáním kola nebo si nechte poradit od Vašeho prodejce.
- Skákání, jízda na rampě nebo v extrémně náročném terénu může kolo poškodit nebo způsobit vážná zranění.

Vždy zkontrolujte kolo před jízdou!!!

- **Účinnost brzd**
Zkontrolujte zda jsou brzdové špalíky ve správné poloze vůči ráfku. Páky se nesmí při stisknutí na doraz dotýkat řídítek. Zkontrolujte stav brzdových a také řadicích lanek včetně jejich ukončení. Vždy by měly být zabezpečeny pevně zabezpečenou krytkou, aby nedocházelo k roztřepení lanek.
- **Správné vycentrování kol a nepoškozenost paprsků výpletu**
Roztočte každé kolo a zkontrolujte zda nehází do stran nebo zda dokonce nedochází k samovolnému dotyku brzdových špalíků resp. brzdových destiček u kotoučových brzd. Zkontrolujte také stav paprsků.
- **Pláště**
Zkontrolujte, zda jsou pláště správně nahuštěny. Ubezpečte se, že pláště nejsou nikde poškozeny.
- **Rychloupínáky a spojový materiál**
Rychloupínáky předního, zadního kola a sedlovky musí být řádně dotaženy a musí být v poloze zavřeno. Taktéž zkontrolujte všechny důležité šroubové spoje.
- **Řídítka a sedlo**
Zkontrolujte, zda sedlo a představec nejsou vysunuty nad povolenou maximální mez a zda jsou správně utaženy.
- **Kliki a pedály**
Pravidelně kontrolujte dotažení klik na středové ose. Opatřebovaný nebo špatně upevněný převodník může způsobit poškození řetězu nebo dokonce poškození celého šlapacího středu. Pedály musí být pevně dotaženy ke klice bez stranové vůle a namazány.
- **Světlo**
Pokud hodláte vyjet za snížené viditelnosti vždy zkontrolujte funkční stav světel.

Všechny cyklistické rámy, komponenty a ostatní části jízdních kol mají omezenou nebo stanovenou životnost, která je dána použitým materiálem, konstrukcí, údržbou, intenzitou a způsobem používání. Praskliny, rýhy, odlupování materiálu či jiné poškození povrchové úpravy mohou být známky poškození materiálu a indikují, že komponent je již opotřebován a je nutné jej ihned vyměnit.

Dále prosím věnujte pozornost následujícím bodům:

- Výrobce nepřebírá žádnou odpovědnost v případech, kdy bylo jízdní kolo prokazatelně přetěžováno nebo používáno nesprávným způsobem.
- Pokud dojde k nehodě nebo pádu z kola zkontrolujte, zda nejsou nějaké díly poškozeny, a v případě jejich poškození je co nejdříve nechte vyměnit u specializovaného prodejce.
- Zajistěte, aby veškeré zásadní opravy a přestavby na kole prováděl pouze specializovaný prodejce.
- Přenecháním opravy kola specializovanému servisu předejdete nebezpečí nesprávného zásahu, který může mít vliv na posuzování oprávněnosti případné reklamace.

Doporučujeme dodržování následujících zásad při jízdě:

- V případě snížené viditelnosti neváhejte zapnout světla.
- Pro větší bezpečnost vždy používejte cyklistickou přilbu.
- Mějte na paměti, že za zhoršených podmínek (děšť, námraza) se výrazně zvyšuje brzdná dráha a tím i doba potřebná pro zastavení.
- Vždy buďte připraveni brzdit, když pojedete z prudkého svahu a v místech s omezenou viditelností.
- Při brzdění v přímém směru používejte obou brzd, přičemž větší brzdná síla by měla být vyvozována přes přední brzdu. Protože při brzdění přední brzdou se zvyšuje nebezpečí přepadnutí přes řídítka, je třeba naučit se postupně dávkovat brzdný účinek mezi oběma brzdami tak, aby více práce při brzdění odváděla přední brzda, ale současně aby neohrozilo přepadnutí jezdce přes řídítka.
- Při brzdění kola v zatáčce naopak nikdy nepoužívejte přední brzdu, nebo jen ve velmi omezené míře! Před zatáčkou brzděte přední brzdou (příp. i zadní brzdou dle potřeby), v zatáčce již nebrzděte pokud možno vůbec nebo jen zadní brzdou. Použití přední brzdy v zatáčce nebo na nebezpečném povrchu zhoršuje směrovou ovladatelnost kola a zvyšuje riziko podklouznutí předního kola a tím i pádu.
- Dávejte pozor na veškeré nerovnosti terénu zvláště na ostré hrany, kameny, volný štěrk apod. (nebezpečí defektu nebo pádu).

Pravidelné kontroly :

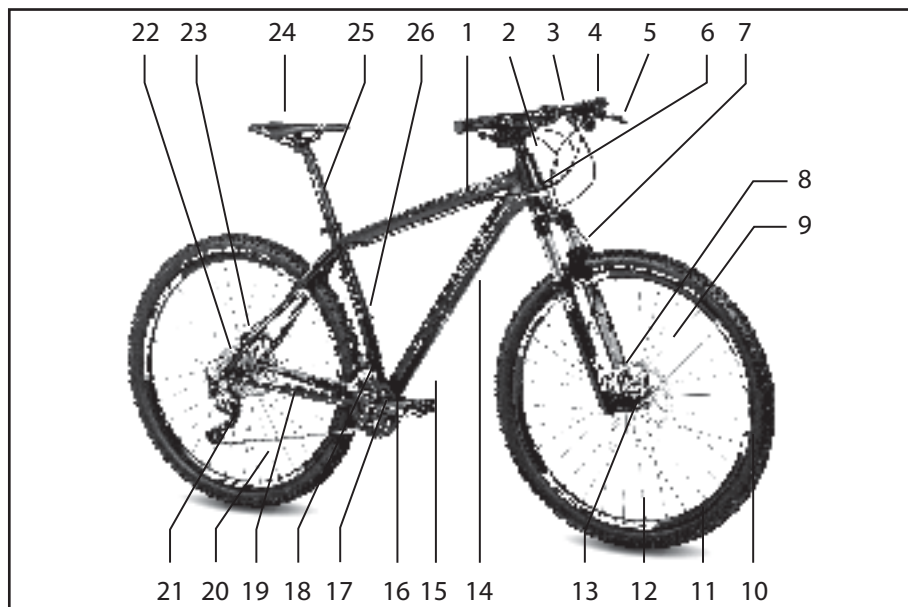
- Kontrolu vykonávejte v pravidelných intervalech, např. po 300–500 km nebo asi po třech měsících. Závisí to na intenzitě používání kola a na dotažení všech šroubů, matic a rychloupínáků. Poprvé po 100 km. V pravidelných odstupech je kontrola případně údržba nevyhnutelná. Proto je údaj o počtu km pouze orientační. Vždy po použití a po jízdě v dešti musíte kolo řádně očistit a oschnout a některé komponenty, které to vyžadují znovu namazat, jinak může dojít ke snížení životnosti součástek. K pravidelným kontrolám patří samozřejmě také především výměna nefunkčních nebo poškozených částí.

2. Rozdělení kol podle kategorií

2.1 Horská (MTB) a krosová kola

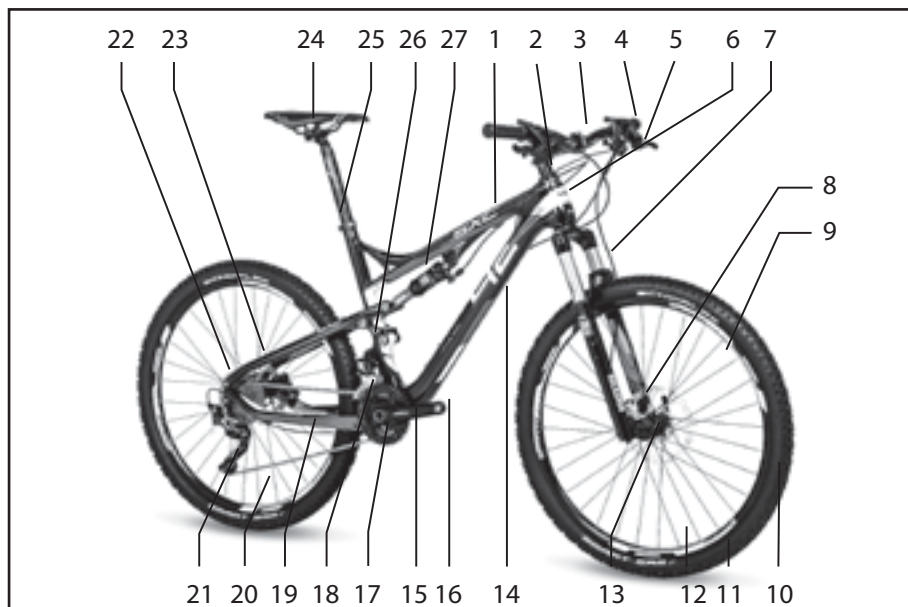
Svou konstrukcí a výbavou jsou tato jízdní kola vhodná k používání na pozemních komunikacích a cyklistických stezkách, zvládnou bez problémů i jízdu v lehkém terénu.

Výrobce ani prodejce nemohou nést odpovědnost za škody a zranění, které mohou nastat v důsledku použití nad rámec zde vymezeného použití, to se zvláště vztahuje na použití horského kola např. při extrémních závodech (zejména sjezdové a trialové tratě apod.), nebo v důsledku nesprávné opravy jakýchkoliv poruch. Dodržování podmínek pro servis, údržbu a opravu, které jsou předepsány v tomto návodě k použití, je součástí správného užívání jízdního kola.



- | | |
|-----------------------------------|---------------------------|
| 1. Horní rámová trubka | 15. Pedál |
| 2. Hlavové složení | 16. Klika s převodníky |
| 3. Představec | 17. Středové složení |
| 4. Řídítka | 18. Přesmykač |
| 5. Brzdová páka | 19. Zadní rámová stavba |
| 6. Hlavová trubka | 20. Řetěz |
| 7. Vidlice | 21. Měníč (přehazovačka) |
| 8. Přední brzda kotoučová | 22. Vícekolečko/Kazeta |
| 9. Paprsky (dráty) | 23. Zadní brzda kotoučová |
| 10. Ráfek | 24. Sedlo |
| 11. Plášť (pneumatika) | 25. Sedlovka |
| 12. Ventilek | 26. Sedlová trubka |
| 13. Náboj | |
| 14. Spodní (hlavní) rámová trubka | |

2.2 Celoodpružené horské (MTB) kolo



- | | |
|-----------------------------------|--|
| 1. Horní rámová trubka | 15. Kliky s převodníky |
| 2. Hlavové složení | 16. Závit pro pedál |
| 3. Představec | 17. Středové složení |
| 4. Řídítka | 18. Přesmykač |
| 5. Brzdová páka | 19. Zadní rámová stavba |
| 6. Hlavová trubka | 20. Řetěz |
| 7. Vidlice | 21. Měníč (přehazovačka)
a volnoběžný pastorek (kazeta) |
| 8. Přední brzda kotoučová | 22. Kazeta |
| 9. Paprsky (dráty) | 23. Zadní brzda kotoučová |
| 10. Ráfek | 24. Sedlo |
| 11. Plášť (pneumatika) | 25. Sedlovka |
| 12. Ventilek | 26. Sedlová trubka |
| 13. Náboj | 27. Zadní tlumič |
| 14. Spodní (hlavní) rámová trubka | |

3. SEŘÍZENÍ A ÚDRŽBA KOMPONENTŮ KOLA

3.1 Řazení

Snadná a pohodlná jízda

Dobrý pocit z jízdy a vlastního výkonu budete mít, jestliže se naučíte jezdit tak, že frekvence šlapání se bude pohybovat zhruba mezi 70 až 90 ot/min, kdy dochází k neoptimálnějšímu poměru mezi výkonem a výdejem energie. K zajištění optimální frekvence šlapání máte k dispozici různé řadicí režimy (převodové režimy), které Vám umožní nalézt optimální rytmus v různých podmínkách jízdy na kole.

UPOZORNĚNÍ



Pro většinu prací na Vašem jízdním kole se požadují odborné znalosti a nástroje. Nezkoušejte provádět žádné opravy či seřízení, které nemůžete provést dokonale. Nesprávně provedené opravy či seřízení mohou vést ke ztrátě záruky, příp. k nehodám.



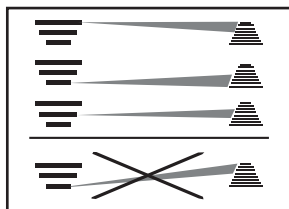
Doporučujeme, abyste nechali všechny zásadní práce na Vašem jízdním kole na odborných pracovnících servisu. Věnujte rovněž pozornost příslušné dokumentaci výrobců komponentů.

Věnujte pozornost následujícím bodům:

- Při řazení nepřestávejte nadále šlapat, ale po dobu řazení snižte sílu, kterou působíte na pedály.
- Po jízdě v dešti, bahně apod. byste měli vyčistit pohyblivé se součásti řadicího systému a promazat je mazacím přípravkem.
- Neprovádějte změnu převodů najednou přes všechny pastorky nebo převodníky.
- Nikdy neprovádějte řazení, když šlapete ve zpětném chodu (proti směru jízdy). Mohlo by dojít k zaseknutí řetězu a přehazovačky.

Výběr převodového stupně:

- Pravá řadicí páčka (příp. otočná rukojeť) provádí změnu převodu na zadním pastorku.
- Levá řadicí páčka (příp. otočná rukojeť) provádí změnu převodu na předním převodníku (pokud je jím kolo vybaveno).
- Různé kombinace pastorků a převodníků určují výběr převodového stupně. Jakmile získáte větší praxi ve změnách převodového stupně, rozpoznáte již z vlastní zkušenosti, jaké převodové stupně jsou vhodné pro konkrétní jízdní situaci.



Aby se zabránilo zvýšenému opotřebení nebo dokonce poškození řetězu, pastorků nebo převodníků, měly by se pokud možno používat následující kombinace převodů podle obrázku vedle:

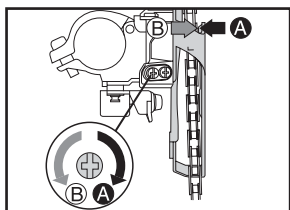
- velký převodník (přední) – malé pastorky (zadní)
- malý převodník – velké pastorky
- střední převodník – střední pastorky

DOPORUČENÍ

Nikdy se nesnažte řadit tak, aby byl řetěz mezi převodníkem a pastorkem zkřížen (velký převodník – velké pastorky, malý převodník – malé pastorky, příp. střední převodník a nejmenší pastorky). V takovém případě dochází k nadměrnému zatížení řetězu, pastorků i převodníku a výrazně se tím zkracuje životnost těchto komponentů. Překřížení řetězu může být navíc doprovázeno nepříjemnými zvukovými projevy (např. škrtání řetězu o vodítko přesmykače).

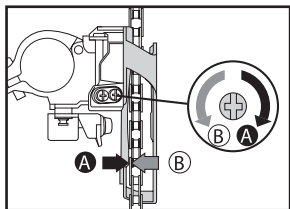
3. Seřízení přesmykače – krajní polohy

Přesmykač je vybaven dorazovými šroubky, které omezují rozsah pohybu přesmykače a zabraňují tak řetězu ve spadnutí z nejmenšího nebo největšího převodníku.



Seřízení dolního dorazu L

1. Přehradte tak, aby řetěz spočíval na nejmenším převodníku a největším pastorku. Řadicí lanko by nemělo být předeplínáno.
2. Otáčejte regulačním šroubem ve směru A nebo B tak, aby vzdálenost mezi vnitřním řetězovým vodítkem a řetězem byla ve vzdálenosti 0,1 až 0,5 mm.



Seřízení horního dorazu H

1. Přehradte tak, aby řetěz spočíval na největším převodníku a nejmenším pastorku. Řadicí lanko by nemělo být předeplínáno.
2. Otáčejte regulačním šroubem ve směru A nebo B tak, aby vzdálenost mezi vnitřním řetězovým vodítkem a řetězem byla ve vzdálenosti 0,1 až 0,5 mm.

Seřizovací šroubky dorazů jsou většinou označovány jako „H“ (high) pro „rychlý“ převod a „L“ (low) pro „pomalý“ převod. „Rychlý“ převod je takový převod, kdy řetěz spočívá na velkém převodníku a malém pastorku. Nejsou-li šroubky označeny, je nutno jejich funkci ověřit nejlépe zkouškou.

Uvedené dorazy již byly nastaveny před prodejem kola a při normálním používání by neměly svoji polohu samovolně měnit.

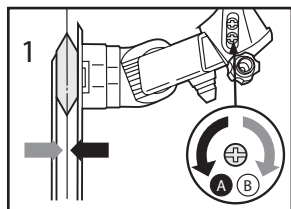
Seřízení vlastního řazení

Seřízení vlastního řazení provedeme předpětím lanka v nejnižší poloze přesmykače. Lanko přesmykače podléhá vytahování, čímž se snižuje přesnost při změně převodů. V případě nutnosti lanko více napneme či povolíme pootočením stavěcího šroubu, kterým lanko prochází do řadicí páčky (příp. otočné rukojeti).

Seřízení měniče (přehazovačky) – krajní polohy

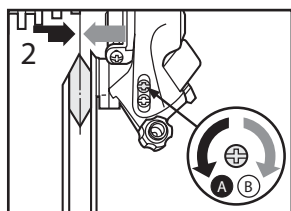
Měnič je vybaven dorazovými šroubky (označovanými opět „H“ a „L“), které omezují rozsah jeho pohybu a zabraňují tak měniči a řetězu v kolizi s paprsky kola nebo řetězu ve spadnutí z nejmenšího pastorku.

Pořadí:



Seřízení dolního dorazu L

1. Přeřaďte tak, aby řetěz spočíval na nejmenším převodníku a největším pastorku.
2. Otáčejte regulačním šroubem tak, aby se vodící kladka ocitla přímo pod největším pastorkem a nemohla se již pohybovat směrem k paprskům (drátům) kola. Seřídte řadicí lanko do předpjaté polohy za použití regulačního nebo pojistného šroubu.



Seřízení horního dorazu H

1. Přeřaďte tak, aby řetěz spočíval na největším převodníku a nejmenším pastorku.
2. Otáčejte regulačním šroubem tak, aby se vodící kladka ocitla přímo pod nejmenším řetězovým kolem a nemohla se již pohybovat směrem ven k trubkám zadní stavby.

Uvedené dorazy již byly nastaveny před prodejem kola a při normálním používání by neměly svoji polohu samovolně měnit.

Seřízení vlastního řazení

Seřízení vlastního řazení provedeme předpětím lanka v poloze měniče, kdy řetěz spočívá na nejmenším pastorku. Lanko stejně jako u přesmykače podléhá vytahování. V případě nutnosti lanko více napneme či povolíme pootočením stavěcího šroubu přímo u měniče nebo pootočením stavěcího šroubu, kterým lanko prochází do řadicí páčky (příp. otočné rukojeti). Po napnutí lanka zkontrolujte, zda řetěz snadno naskočí na sousední pastorek. K tomu je potřeba pootočit klikami nebo provést kontrolu za jízdy.

3.2 Brzdy

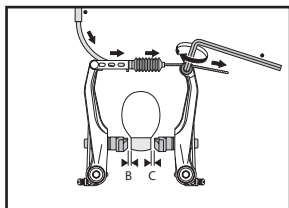
Základním pravidlem je, že levá brzdová páka slouží k ovládání brzdy předního kola a pravá brzdová páka slouží k ovládání brzdy zadního kola.

Pozorně si přečtěte následující pokyny

- Vždy vyzkoušejte brzdy před každou jízdou.
- Zkontrolujte, zda jsou brzdové botky a ráfky čisté a zda neobsahují zbytky mazacího tuku (oleje), příp. jiných přípravků produkujících mastnotu.
- Zkontrolujte, zda brzdové botky plošně řádně přiléhají a svírají ráfky a zda se nedotýkají boků pláště.
- Pravidelně provádějte kontrolu brzdových btek.
- Pozor u kol s diskovými brzdami. Nové brzdové destičky u kotoučových brzd dosáhnou optimálního brzdného výkonu teprve po určitém minimálním zaběhnutí, brzděte tedy zpočátku opatrně a počítejte s tím, že brzdný výkon nových destiček ještě dále poroste.
- Povrch brzdových kotoučů udržujte vždy čistý a odmaštěný.

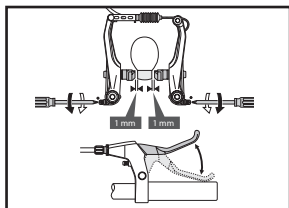
Pokud si s nastavením brzd nevíte rady, obraťte se na nejbližšího specializovaného prodejce.

3.2.1 Brzdy typu „V“



Seřízení brzd

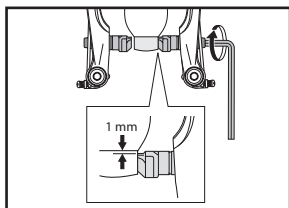
1. Zatlačte brzdovou botku proti ráfku a utáhněte přídržný šroubový spoj (imbus).
2. Po uvolnění brzdové botky by měly být vzdálenosti B a C mezi brzdovou botkou a ráfkem zhruba 1–2 mm.



3. Pomocí regulačních šroubů seřídte vzdálenosti btek od boku ráfku na 1 mm (na obou stranách rovnoměrně).

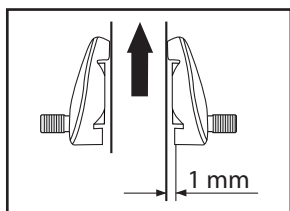
Poznámka: U některých typů brzd se šroub regulace předpětí vyskytuje pouze na jedné brzdové čelisti.

4. Několikrát stiskněte brzdovou páku až k řídítkům pro ověření činnosti a poté znovu zkontrolujte seřízení brzd.



Seřízení brzdové botky

Vyrovnaní brzdové botky by mělo proběhnout podle přiloženého vyobrazení.



šipka = směr otáčení (jízdy) kola

3.2.3 Kotoučová brzda

Kotoučové brzdy se vyznačují vynikajícím brzdným výkonem a dobrou odolností proti nepříznivému počasí. Za mokra reagují mnohem intenzivněji než ráfkové brzdy. Rovněž vyžadují poměrně malou údržbu a neopotřebovávají ráfky tak, jako ráfkové brzdy. Nedostatkem kotoučových brzd je, že mají tendenci k hlučnosti, jsou-li mokré nebo znečištěné.

Brzdové páky lze nastavit podle velikosti Vašich rukou, což vede k efektivnějšímu ovládání. Ve většině případů se nastavení provádí pomocí malého imbusového šroubku umístěného na páce.

U mechanických kotoučových brzd se chod brzdové páky prodlužuje s tím, jak se opotřebovávají brzdové destičky, což vyžaduje pravidelné seřizování brzd. Pro nastavení chodu páky pootočte pomocí malého šroubováku nastavovacím šroubkem umístěným na ustavovacím pouzdře páky. Opotřebení brzdových destiček je možno do jisté míry kompenzovat přímo na páce. Povolte spojovací matici na šroubku, přes kterou lanko prochází do páky a potom povolte šroubek tak dlouho, dokud páka nemá požadovaný chod. Poté utáhněte znovu pojistnou matici.

Hydraulické kotoučové brzdy jsou vybaveny mechanismem, který opotřebení automaticky vyrovnává. Pro nastavení chodu páky pootočte pomocí malého šroubováku nastavovacím šroubkem, který je umístěn na pouzdře.

UPOZORNĚNÍ



Nové brzdové destičky je nutno zaběhnout předtím, než dosáhnou svého optimálního brzdného výkonu.

Při brzdění se kotoučové brzdy zahřívají, nedotýkejte se proto kotouče ani čelistí, zejména krátce po dlouhodobé jízdě z kopce.

Destičky a kotouč čistěte pouze lihem nebo speciálními přípravky.

Netěsné spoje a brzdové hadičky výrazně zhoršují brzdný výkon. Unikající brzdová kapalina může navíc nejen poškodit Vaše zdraví, ale kromě jiných materiálů působí škodlivě i na použité laky.



Veškeré práce na kotoučových brzdách by měly být prováděny specializovanými prodejci. Výrobci hydraulických a mechanických kotoučových brzd dodávají své výrobky s podrobnými uživatelskými pokyny. Věnujte tedy rovněž pozornost této dokumentaci!

3.3 Rám a vidlice

Výrobní číslo rámu (kola) je vyraženo na spodní straně mufny středového složení.

Firma 4EVER s.r.o. poskytuje záruku 36 měsíců na rám i vidlici resp. ostatní komponenty, které nepodléhají běžnému opotřebení.

Přední odpružení - Vidlice

Většina horských a krosových kol jsou vybavena odpruženou vidlicí, která umožňuje bezpečnější ovládání kola na nerovném povrchu a výrazně snižuje namáhání těla i kola, které je způsobeno mechanickými nárazy během jízdy.

Správná funkce vidlice je možná až po jejím nastavení vzhledem k hmotnosti jezdce a účelu jízdy. Obecně platí, že při zatížení kola jezdcem by vidlice měla poklesnout asi o 10 až 25 % z udávaného celkového zdvihu.

Prosím věnujte pozornost následujícím pokynům:

- Vidlice nesmí vykazovat známky jakéhokoliv viditelného poškození.
- Dle specifikace - typu vidlice musí být vidlice alespoň jednou ročně zkontrolována a promazána odborným servisem. Tento servisní úkon je nutné uvést jako servisní záznam na str. 30 této příručky
- Dbejte, aby se do těsnění vidlice nedostaly nečistoty a kluzné plochy na odpružených vidlicích byly v čistém stavu. Po každé jízdě otřete vidlici měkkým navlhčeným hadříkem a podle potřeby kluzné plochy vidlice nastříkejte slabou vrstvou **silikonového oleje** (dle doporučení výrobce a specifikace vidlice).

Zadní odpružení – tlumič

Pokud je Vaše kolo vybaveno zadním odpružením, přečtěte si pozorně návod k tlumiči a seznamte se s funkcí zadního odpružení, případně požádejte o doplňující informace Vašeho prodejce. Následující sdělení je uvedeno pouze pro základní orientaci v zadním odpružení.

Před jakýmkoliv seřizováním se ujistěte, jakým typem tlumiče je Vaše kolo vybaveno. Pro optimální funkci celoodpruženého kola je velmi důležité dosáhnout vzájemné součinnosti mezi chodem přední odpružené vidlice a zadního tlumení.

Základní seřízení zahrnuje nastavení předpětí, nastavení útlumu a komprese (dle specifikace). Tlumič nesmí vykazovat známky jakéhokoliv poškození.

Dle specifikace - typu tlumiče musí být tlumič alespoň jednou ročně zkontrolován a promazán odborným servisem. Tento úkon musí být uveden jako servisní záznam na str. 30 této příručky.

Do těsnění tlumiče by se neměly dostat žádné nečistoty a udržujte tlumič v čistém stavu.

Předpětí

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

Tlumení

Tlumení určuje jak rychle nebo pomalu se tlumič vrátí po stlačení do své původní délky. Optimální nastavení znamená najít rovnováhu mezi tlumičem, který zůstává příliš dlouho stlačený nebo který se vrací do své původní polohy příliš rychle.

Komprese

Komprese určuje jak rychle dochází ke stlačení tlumiče, provádí se zpravidla seřizovacím šroubem.

UPOZORNĚNÍ



Po nehodě by měla být vždy provedena kontrola stavu rámu, vidlice a tlumiče, zda nedošlo k jejich poškození. Zjistíte-li jakékoliv poškození, je třeba okamžitě vyhledat specializovaný servis.

Nezkoušejte provádět žádné opravy či seřízení, které nemůžete provést dokonale. Nesprávně provedené opravy či seřízení mohou vést k nehodám. Pravidelně kontrolujte, zda jsou všechny šrouby v odpružené vidlici řádně utaženy.



Doporučujeme Vám, abyste svěřili práce na rámu, vidlici a tlumiči specializovaným prodejcům. Věnujte rovněž pozornost příslušné dokumentaci výrobců komponentů!

3.4 Kola, pláště a ventilký

Kola jsou vystavena značnému namáhání, které je způsobeno váhou jezdce, příp. nákladem a nerovnostmi povrchu, po kterém se kolo pohybuje. Doporučujeme proto provádět pravidelnou kontrolu kol, zejména pak zda nedošlo k nadměrnému opotřebení jejich podstatných částí a zda se kola otáčejí plynule. Máte-li nějaké pochybnosti, měli byste se obrátit na specializovaného prodejce (servis). Po každé nehodě zkontrolujte výplet kola, zda nedošlo k poškození paprsků.

Demontáž kola

Přední kolo:

1. Je-li to třeba pro průchod kola mezi brzdovými špalíky, odpojte brzdové lanko.
2. Uvolněte rychloupínací mechanismus, povolte regulační matici o několik otáček a vyjměte kolo z vidlice.

Zadní kolo:

1. Je-li to třeba pro průchod kola mezi brzdovými špalíky, odpojte brzdové lanko.
2. Přeřaďte tak, aby řetěz spočíval na nejmenším pastorku.
3. Uvolněte rychloupínací mechanismus a povolte regulační matici o několik otáček.
4. Propněte měnič (přehazovačku) směrem dozadu, čím dojde k uvolnění řetězu z pastorku a vyjměte kolo z vidlice.

Montáž kola

Provádí se v opačném pořadí než demontáž:

1. Vložte kolo do patek vidlice.
2. Před utažením zkontrolujte, zda je zadní i přední kolo ve vidlici řádně vystředěno.

3. Upevněte kolo rychloupínacím mechanismem.
4. Připevněte brzdové lanko a proveďte kontrolu funkčnosti brzd, zejména zda nedochází ke škrtání ráfku o brzdové špalíky. V případě potřeby proveďte jejich drobné seřízení pomocí regulačních šroubů.

Defekty

V případě defektu postupujte následným doporučeným postupem:

3.

1. Ještě dříve, než přistoupíte k demontáži kola, zkontrolujte nejprve těsnost ventilku. Abyste mohli provést tuto kontrolu, nahustěte trochu pneumatiku a nasliňte výstup z ventilku. Jestliže budou z ventilku vycházet bublinky, značí to zvýšený únik vzduchu a znamená to, že ventilek je poškozen nebo povolen.
2. Vyměňte kolo, odšroubujte ochrannou čepičku, příp. přichycovací matici ventilku.
3. Zatlačte plášť proti ventilku do ráfkového lože, poté vyjměte plášť v blízkosti ventilku přes okraj ráfku a zvedněte jej po celém obvodu ráfku. Je-li to třeba, použijte montážní páčky, v žádném případě však pro demontáž nepoužívejte nástroj s ostrými hranami.
4. Vyměňte duši, nahustěte ji a zjistěte, která její část je poškozena a proveďte její opravu za použití opravářské soupravy duší (viz návod k použití opravářské soupravy).
5. Před vložením duše zpět na místo zkontrolujte stav pláště a ráfkového lože a pokuste se najít defektní místo a odstranit z něj cizí tělísko (kamínek, střep, hřebík apod.). Rovněž proveďte vyrovnaní ráfkové pásky.
6. Vložte duši zpět do ráfku a mírně ji nahustěte, jinak hrozí nebezpečí, že dojde k jejímu skřípnutí mezi plášť a ráfek a následnému proražení. Protáhněte pečlivě ventilek skrz příslušný otvor v ráfku.
7. Zandejte plášť zpět do ráfkového lože po celém obvodu. Začněte u ventilku a v případě potřeby použijte montážní páčky (u většiny plášťů lze montáž provést lehce pouze rukou). Ventilek musí směrem k ráfku spočívat v kolmé poloze, nesmí být umístěn šikmo.
8. Pomocí prstů pohybuje pláštěm ke straně střídavě nalevo a napravo podél celého obvodu tak, aby byl perfektně usazen a aby se minimalizovalo nebezpečí skřípnutí duše mezi plášť a ráfek.
9. Proveďte nahuštění duše a zkontrolujte soustřednost nasazeného pláště.
10. Namontujte zpět kolo do vidlice.

DOPORUČENÍ

Doporučujeme po každém defektu vyměnit duši za novou.

Jestliže je plášť opatřen specifickým směrovým dezénem, pak je třeba při výměně pláště směr otáčení dodržet i při zpětné montáži kola! Předepsaný směr otáčení bývá vyznačen na boku pláště pomocí šipky, případně šipky a nápisu ROTATION. Rovněž zkontrolujte, zda je pneumatika nahuštěna na správný tlak (viz následující kapitola).

Zkontrolujte, zda jste provedli správné seřízení brzd a řazení a zda brzdy fungují správně.

Zkontrolujte rovněž, zda jsou rychloupínací systémy (příp. šroubové spoje) správně dotaženy (viz předchozí odstavec Montáž kola).

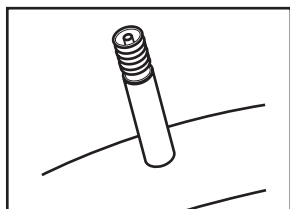
Tlak v pneumatikách

Tlak v pneumatikách je velice důležitým parametrem, který umožňuje hladké odvalování pláště a jeho dlouhou životnost. Doporučujeme, abyste při huštění pneumatik kontrolovali tlak v pneumatice tlakoměrem. Věnujte rovněž pozornost různým typům ventilku (viz odstavec „Ventilky“).

Velikost pláště a rozsah husticího tlaku pneumatiky jsou uvedeny na boční straně pláště. Zpravidla bývá udán maximální přípustný tlak vzduchu v jednotkách bar, kilopascal (kPa) nebo PSI. U některých plášťů bývá předepsán i optimální rozsah nebo i minimální husticí tlak.

DOPORUČENÍ

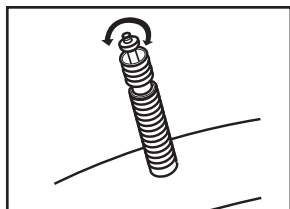
Nikdy neprovádějte huštění pneumatiky nad vyznačenou maximální hodnotu přípustného tlaku. Jestliže dojde k přehuštění pneumatiky, může za jízdy náhle dojít k její destrukci. Když budete používat přístroje pro dodávku stlačeného vzduchu (například kompresory u čerpacích stanic), dosáhnete nahuštění pneumatiky velmi rychle. Při huštění proto postupujte velmi opatrně a tlak v pneumatice po nahuštění pokud možno vždy zkontrolujte tlakoměrem.



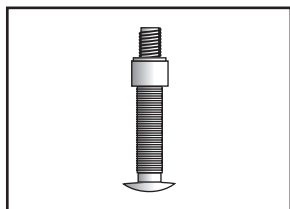
Ventilky

Autoventilek je stejného typu jako ventilek používaný na kolech automobilů. Abyste nahuštili pneumatiku, je nutno sejmout čepičku ventilku a hustilku zatlačit na jeho konec.

V případě potřeby upuštění vzduchu stiskněte prstem nebo pomocí předmětu s hrotem střed ventilku.



Galuskový ventilek je oproti autoventilku subtilnější, lépe snáší vyšší husticí tlaky a na kole působí decentněji. Abyste nahuštili duši s tímto ventilkem, je potřeba sejmout čepičku ventilku a povolit bezpečnostní šroub. Před huštěním stiskněte krátce konec ventilku, čímž dojde k upuštění části vzduchu a uvolnění ventilku. Poté přitlačte hustilku na konec ventilku a nahuštěte duši. Po nahuštění nezapomeňte dotáhnout bezpečnostní šroub ventilku zpět na místo.



Standardní (Velo) ventilek – pro nahuštění pneumatiky je nutno sejmout čepičku ventilku a hustilku zatlačit na jeho konec.

DOPORUČENÍ

Při nákupu nové duše zkontrolujte, zda typ ventilku odpovídá ventilkům použitým na Vašem jízdním kole.

Ráfky

Povrch ráfků udržujte vždy čistý a zbavený mastnot. V případě zamaštěných ráfků výrazně klesá účinek brzd.

Ráfek je mechanicky nejvíce namáhán při přejezdu nerovností a při brzdění. Tření v důsledku brzdění způsobuje opotřebení ráfků. Jakmile dosáhne opotřebení ráfku určité mezní hodnoty, ráfek se může pod tlakem pneumatiky začít deformovat! V případě pochybností se obraťte na Vašeho prodejce a požádejte ho, aby zkontroloval tloušťku ráfků. Některé moderní ráfky jsou vybaveny tzv. indikátory opotřebení, pomocí kterých lze kritické opotřebení ráfku opticky rozpoznat.

3.

3.5 Řetěz

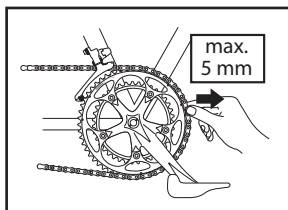
Seřízení a montáž/demontáž

Řetěz je podstatným hnacím prvkem jízdního kola, který přenáší sílu vyvinutou jezdcem na zadní (hnačí) kolo. Současně je jednou z nejnamáhanějších součástí na kole. Je známou obecnou pravdou, že každý řetěz je pevný pouze tak, jak pevný je jeho nejslabší článek. Proto si péče o řetěz zaslouží rozhodně zvláštní pozornost!

UPOZORNĚNÍ



Správné napnutí řetězu je automaticky udržováno měničem (přehazovačkou). Řetězy mají speciální spojovací čepy, jejichž rozpojování a spojování by měli provádět pouze pracovníci specializovaného prodejce za použití speciálního nástroje. Při využití kvalitní nýťovačky je však možné řetěz vyměnit i svépomocí.



Opotřebení řetězu

Pro všechny řetězy platí, že i ten nejkvalitnější řetěz má vždy omezenou dobu životnosti a tím i použitelnosti. Řetěz by měl být vyměněn v momentě, jestliže je možno jej vytáhnout o více než 5 mm z převodníku (viz obr.). Nejlépe vypovídajícím způsobem zjištění opotřebení řetězu je použití dílenské měrky pro kontrolu rozteče řetězu, kterou lze koupit ve specializovaných prodejnách. Opotřebení řetězu lze pomocí této měrky sledovat průběžně a řetěz vyměnit v pravý okamžik, tzn. ani předčasně, ani příliš pozdě. Pokud totiž rozteč řetězu překročí maximální povolenou mez, může dojít k nadměrnému opotřebení dalších součástí ozubeného převodu, tzn. zejména pastorků a převodníků. **Proto je třeba řetěz kontrolovat pravidelně a v případě potřeby ihned provést jeho výměnu.**

Péče o řetěz

Řetěz by měl být při běžných jízdních podmínkách promazán zhruba jednou za měsíc, v případě větší frekvence užívání kola zhruba po každých 200 km. Při jízdě ve zhoršených podmínkách (děšť, prach, bláto) by péče o řetěz měla být ještě mnohem častější, třeba i po každé jízdě! Na trhu je běžně k dostání celá řada mazacích prostředků určených k ošetření řetězů jízdních kol.

Při mazání řetězu postupujte následovně:

1. Setřete veškeré nepotřebné zbytky maziva z povrchu řetězu suchým hadříkem. Na tyto zbytky by se totiž nabalovaly jen další nečistoty s negativním dopadem na životnost řetězu, nehledě na riziko ušpinění oděvu a samotného jízdního kola.
2. Nanášejte mazivo v malých dávkách, ale rovnoměrně po celé délce řetězu, a to na vnitřní plochu čepů řetězu. Boky řetězu by měly naopak zůstat suché a čisté.
3. Po nanesení maziva odstraňte mazivo, které ulpí na povrchu řetězu, pomocí suchého hadříku a protáčením klikami proti směru šlapání. Platí, že řetězu prospívá jen mazivo, které zůstane uvnitř článků, nikoli na jejich povrchu.

Ve specializovaných prodejnách lze zakoupit speciální čistící zařízení řetězu (tzv. myčku řetězu), které je schopné i velmi znečištěný řetěz komplexně zbavit nečistot, vrátit mu jeho původní vzhled a prodloužit tím jeho životnost. Investice do takového zařízení se rozhodně vyplatí zejména tomu, kdo jezdí častěji ve zhoršených podmínkách.

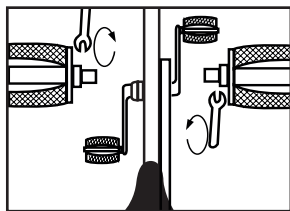
Při běžném provozu nikoli v extrémních podmínkách (déšť, prach, bláto) se průměrná životnost řetězu pohybuje zhruba mezi 1500 až 2500 ujetými kilometry, nicméně je to záležitost velmi individuální.

UPOZORNĚNÍ



Používejte vždy pouze řetěz určený pro příslušný typ řazení, v případě pochybností se poraďte s pracovníky specializovaného servisu.

3.6 Pedály a kliky



Každý pedál je určený k montáži pouze do levé nebo pravé kliky. Pedál označený symbolem „R“ je určený k montáži do pravé kliky (klika s převodníkem) a utahuje se směrem doprava. Pedál označený symbolem „L“ je určen k montáži do levé kliky a utahuje se směrem doleva (viz. obr.). Uvedené označení je ve většině případů vyraženo na čelní ploše osy pedálu.

Pro demontáž platí obrácený postup.



Kliky jsou upevněny šrouby (nebo maticemi) na konci osy středového složení (viz. obr.). Šrouby je nutno periodicky kontrolovat a ověřovat jejich správné dotažení. Tuto kontrolu nechte provádět periodicky minimálně jedenkrát ročně u specializovaného prodejce.

Pro demontáž klik z konce osy středového složení je ve většině případů nutný speciální nástroj.



Při deformaci způsobené pádem, nárazem nebo obdobnou událostí je preventivně vhodné provést výměnu klik a pedálů. Vlasové prasklinky, které není možno pouhým okem rozpoznat, mohou způsobit závažné porušení materiálu vedoucí až k jeho destrukci!

Středová složení, která jsou zatuhlá nebo se vyznačují hrubým chodem, musí být zkontrolována specializovaným prodejcem a v případě potřeby je nutno provést jejich výměnu.

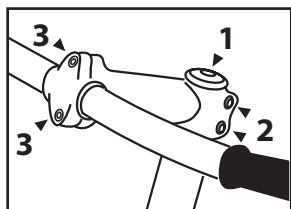
3.7 Řídítka a představec

Řídkům jízdního kola je nutno věnovat zvláštní pozornost, aby byla zaručena bezpečná jízda za všech podmínek.

Představec typu A-Head (bezzávitový)

Představec je upevněn na sloupek vidlice zvenku. Vůle hlavového složení se u tohoto typu představce vymezuje pomocí šroubu nahoře na představci. Tento šroub je spojen s krkem vidlice pomocí tzv. „hvězdičky“, která je vtlačena do krku vidlice. Vymezení vůle hlavového složení lze provádět jen v případě předchozího povolení hlavních imbusových šroubů na boku představce.

Při seřizování postupujte následovně:



Seřízení výšky řídítek je v tomto případě možné pouze ve směru dolů, a to prostřednictvím odebrání distančních podložek pod představcem v kombinaci se zkrácením (seřiznutím) krku vidlice na požadovanou délku. Zkracování krku vidlice přenechte rozhodně specializovanému servisu. Pokud budete chtít nastavit řídítka výše, musíte si vybrat buď jiná řídítka nebo představec s jiným (vyšším) úhlem sklonu.

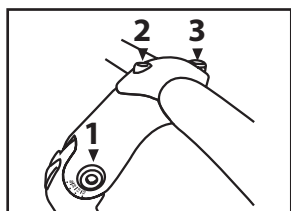
Hlavní seřizovací prvky tohoto typu představce (hlavového složení) jsou tyto:

1. Postranní šrouby **2** – vyrovnaní představce v přímém směru.
2. Šroub **1** – seřízení vůle hlavového složení, předtím je vždy **NUTNÉ** povolit šrouby **2**, které je po seřízení vůle nutné opět utáhnout.
3. Šrouby **3** – seřízení sklonu řídítek a stranového posunutí řídítek.

UPOZORNĚNÍ



Věnujte prosím náležitou pozornost tomu, aby pojistné šrouby 2 a 3 byly před jízdou vždy pevně utaženy!



Představec se seřiditelným sklonem (nastavitelný představec)

Pro seřízení výšky a úhlu představce a sklonu řídítek slouží následující seřizovací prvky:

1. Šroub **1** – seřízení úhlu představce
2. Šroub **2** – seřízení výšky řídítek
3. Šrouby **3** – seřízení sklonu řídítek a stranového posunutí řídítek.

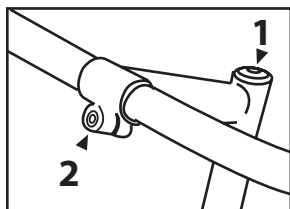
UPOZORNĚNÍ



Nikdy nevytahujte představec z hlavové trubky za hranici značky pro maximální vytažení (viz obr.), může tím dojít k destrukci trubky představce, příp. hlavové trubky!

Standardní představec (závitový)

Závitový představec je do krku vidlice zasunut a upevněn pomocí dlouhého centrálního šroubu, který prochází podélně celým představcem. Matice tohoto šroubu má na svém spodním konci kónický tvar šikmo seříznutého kužele. Při seřizování postupujte podle níže uvedeného obrázku.



Pro seřízení výšky a úhlu představce a sklonu řídítek slouží následující seřizovací prvky:

1. Šroub 1 – seřízení výšky řídítek
2. Šroub 2 – seřízení sklonu řídítek a stranového posunutí řídítek.

3.

UPOZORNĚNÍ



Nikdy nevytahujte představec z hlavové trubky za hranici značky pro maximální vytažení (viz obr.), může tím dojít k destrukci trubky představce, příp. hlavové trubky!

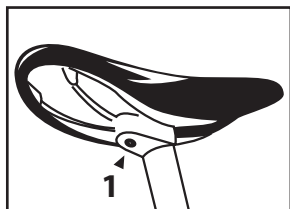
Nástavce řídítek (rohy)

Nástavce řídítek (rohy) slouží ke zvýšení variability úchopu řídítek. Využijete je zejména při sportovní jízdě nebo při delších cestách.

Montáž a seřízení sklonu se provádí pomocí přídržných šroubů na nástavcích řídítek.

3.8 Sedlo a sedlovka

Seřízení sklonu a podélné posunutí sedla



Povolte šroub 1, seřídte sklon nebo podélné posunutí sedla a šroub znovu řádně utáhněte.

UPOZORNĚNÍ



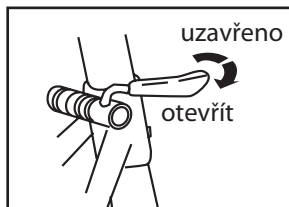
Povolný zajišťovací šroub může vést k poškození sedlovky, případně ke zranění jezdce. Poškozené nebo ohnuté sedlovky a sedla (například po nehodě) by měly být okamžitě vyměněny (nebezpečí prasknutí).

UPOZORNĚNÍ



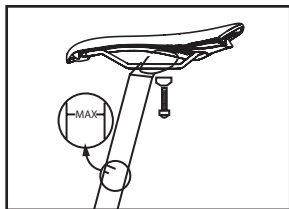
!!!Nikdy nemažte karbonovou sedlovku!!! Před zasunutím sedlovky do rámu, odmastěte styčné plochy a ujistěte se, že vnitřní povrch sedlové trubky je hladký bez výstupků a ostrých hran.

3.

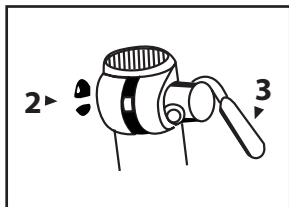


Serížení výšky

Uvolněte zajišťovací šroub na objímce sedlovky (nebo její rychloupínací mechanismus) a nastavte požadovanou výšku sedla. Poté zajišťovací šroub (rychloupínací mechanismus) opět utáhněte (zajistěte).



Jestliže rychloupínací systém nebude schopen zajistit sedlovku v požadované poloze (sedlovkou bude možné volně otáčet nebo ji dokonce zasouvat do sedlové trubky), uvolněte znovu páčku rychloupínacího systému, utáhněte regulační šroub 2 (viz obr.) a poté páčkou 3 rychloupínací mechanismus opět zajistěte.



Při uzavírání byste měli cítit odpor teprve přibližně v poslední třetině dráhy páčky 3, nikoli dříve. Nikdy nezkoušejte provést utažení sedlovky pouze pomocí regulačního šroubu 2, mohlo by dojít k samovolnému povolení spoje za jízdy.

UPOZORNĚNÍ



Dbejte na to, aby sedlovka nikdy nebyla vysunuta ze sedlové trubky nad rysku (zpravidla označenou „MAX“), která určuje hodnotu maximálního možného bezpečného vytažení sedlovky!

3.9 Světla

Základním pravidlem pohybu po pozemních komunikacích je heslo: Je třeba vidět a být viděn! V případě snížených světelných podmínek (tma, šero, soumrak, hustý déšť), je jízda na neosvětleném kole velmi nebezpečná! Jak je řečeno již v kapitole 1.1, za snížené viditelnosti není dovoleno používat jízdní kolo v provozu na pozemních komunikacích bez vybavení předepsaným osvětlením. Ale i v případě, kdy se svým kolem budete jezdit mimo pozemní komunikace, budete velmi pravděpodobně potřebovat světla pro svícení na cestu ve tmě. Pro výběr vhodného typu osvětlení pro Váš typ kola se poraďte se specializovaným prodejcem.

DOPORUČENÍ

Dohlédněte na to, aby přední a zadní světlo bylo řádně upevněno a aby jeho světelný výstup nebyl cloněn žádnými předměty, např. zavazadly. Na delší cesty si sebou berte vždy náhradní žárovky, příp. příslušné baterie!

Odrázky

Odrázky jsou prvkem snadno viditelným ve tmě, když jsou osvětleny externím světelným zdrojem (jiným vozidlem). Na kole jsou standardně montovány odrázky přední (bílé barvy), zadní (červené barvy) a boční (oranžové barvy), které jsou umístěny ve výpletu kol, příp. ještě v pedálech. Aby odrázky plnily svou funkci, je třeba je udržovat v čistotě. Odrázky mohou být zabudovány do předních svítilen i zadních světel a jsou vhodným doplňkem osvětlení kola. Při jízdě v noci však v žádném případě nezaručí jezdcí dostatečnou ochranu a je třeba je kombinovat se světly nebo blikáčkami. Paprskové odrázky (boční odrázky oranžové barvy ve výpletu kola) musejí být pevně usazeny. Nesprávně usazená odrázka by mohla vést k zablokování kola a tím třeba i k pádu. Některá kola jsou vybavena též reflexními páskami např. na boku pláště.

3.10 Ostatní výbava a doporučení

Pokud budete chtít vzít s sebou na kolo malé děti, je třeba striktně dodržovat následující bezpečnostní doporučení:

- Používejte pouze takovou dětskou sedačku, která je schválena.
- Po montáži dětské sedačky vždy znovu zkontrolujte, zda byly všechny díly namontovány podle pokynů v návodu a zda byly pevně utaženy všechny spoje.
- Při přepravě dítěte dojde ke změně jízdních vlastností jízdního kola. Provedte proto zkušební jízdu s dítětem a ověřte si nové chování kola.
- Vzhledem k tomu, že není možno vyloučit, že by se dítě mohlo samo z ochranného systému uvolnit, měly by být paprsky a řetěz jízdního kola v místě, kde je namontována dětská sedačka, pokud možno zakryty.
- Díly odpružené sedlovky by rovněž měly být zakryty, abyste zabránili tomu, že by se dítě zachytilo svými prsty do pohyblivého mechanismu sedlovky.
- Nikdy nepřeppravujte dítě bez bezpečnostního pásu a bez upevňených nožních přezek.
- Vzhledem k tomu, že u dětí existuje zvýšené riziko úrazu v případě nehody (pádu), nikdy byste v sedačce neměli přepravovat děti bez ochranné cyklistické přilby.
- Nikdy nenechávejte dítě samotné v dětské sedačce, když zaparkujete jízdní kolo. I malý pohyb dítěte může způsobit, že kolo ztratí rovnováhu a překlopí se.

4. ZÁRUČNÍ PODMÍNKY

Jízdní kola 4EVER jsou vyráběna s velkou péčí a v okamžiku koupě jsou prodejcem zcela připravena k okamžité jízdě.

4.1 Záruka

Prodejce opraví na svoje náklady veškeré závady vzniklé vadou materiálu, zpracování, konstrukce nebo montáže, které se vyskytnou v době záruky. Záruka se nevztahuje na poškození vzniklá havárií, přetěžováním rámu či kola extrémní zátěží, nesprávným používáním, obsluhou nebo údržbou, špatným uskladněním nebo neodborně provedenou opravou.

4.2 Záruční doba

Na rám jízdního kola 4EVER, jeho komponenty a vidlici se vztahuje záruční doba 36 měsíců*.

Všeobecné podmínky používání

Každý uživatel kola je zodpovědný za škodu nebo poškození způsobené nesprávným používáním jízdního kola a jeho komponentů. Vždy před a po každé jízdě pečlivě zkontrolujte rám jízdního kola a všechny jeho komponenty podle kapitoly 1.2.

Podmínky záruky

Výrobek musí být používán výhradně k tomu účelu, ke kterému byl vyroben a ke kterému je určen. Při uplatňování záruky zákazník předloží kompletní čisté kolo, potvrzený originál záručního listu a prodejního dokladu (paragonu).

Reklamacе mají vždy charakter odstranitelné vady, která se řeší výměnou součástí, opravou nebo odborným seřízením. Opravou je zajištěno, že zákazník může výrobek nadále řádně a bez omezení užívat.

Nárok na uplatnění záruky zaniká:

- Bylo-li zjištěno, že k poškození výrobku nedošlo vinou výrobce, ale uživatele (neodbornou opravou, extrémním zatížením, špatným uskladněním apod.).
- Neuplatněním nároku ze záruky v záruční lhůtě.
- Nebyl-li výrobek řádně používán a udržován v souladu s návodem k použití.
- Nebyl-li při uplatnění nároku ze záruky předložen řádně vyplněný záruční list a originál dokladu o koupi (paragon).
- Závady vzniklé běžným opotřebením (např. řetězu nebo ráfků) nebo nadměrným opotřebením způsobeným zanedbáním kontroly a údržby nemohou být předmětem reklamacе.

UPOZORNĚNÍ



Velmi se doporučuje provedení první prohlídky a seřízení v servisu prodejce po ujetí prvních cca 100 až 200 km nebo do jednoho měsíce po převzetí kola. Tato prohlídka může odhalit různé vady a napomůže kvalitnímu seřízení komponentů po počátečním provozu jízdního kola.

4.3 Podmínky záruky na jednotlivé součásti jízdního kola

Záruka na komponenty se nevztahuje na závady vzniklé vinou uživatele, nedodržením pokynů v návodu, běžným opotřebením, používáním k takovým účelům, ke kterým rám ani komponenty nejsou určeny (profesionální závodění, extrémní skoky a ostatní nestandardní použití). Výrobce ani prodejce nenesou žádnou zodpovědnost za zranění způsobené při používání jízdních kol a jejich komponentů.

Rám a vidlice

Záruka se vztahuje na materiál, jeho spoje a prorezavění. Záruku nelze uplatnit na poškození způsobené havárií nebo neodbornou opravou. Pro posouzení příčiny poškození je nutné zachování původního laku na daném dílu.

Odpružené vidlice a zadní pružící jednotky

Základním kritériem pro přijetí reklamace prasklé odpružené vidlice je neporušenost geometrie vnitřních a vnějších nohou vidlice. Nelze uplatňovat závady typu vzniku vůle, jestliže je ve vidlici nečistota a voda, která způsobuje poškození, dále pak ohyb sloupku vidlice nebo poškození korunky vlivem nehody nebo přetížení.

U zadní pružící jednotky nelze uznat závady, při kterých je poškozena geometrie jednotky (havárie či přetížení při nevhodném nastavení), nebo je patrné unikání vzduchu či oleje způsobené vniknutím nečistot a vody pod těsnění, nebo jsou-li patrné rýhy či stopy koroze na kluzných částech.

Odpružená vidlice a tlumič musí být alespoň jednou ročně zkontrolovány odborným servisem a musí být proveden záznam o servisní prohlídce na str. 30 této příručky.

Řízení

Záruka se vztahuje na materiálové vady, neuznává se deformace sloupků vidlice při nadměrném dotažení představce nebo deformace představce po vysunutí nad značku maximálního přípustného vysunutí. Provoz jízdního kola vyžaduje kontrolu a vymezování vůle hlavového složení, proto vytlučené, zkorodované nebo znečištěné ložiskové dráhy nelze uznat jako oprávněnou reklamaci.

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 zavity dílů a poškozený mnohohran klik. Vydřené ložiskové dráhy a zkorodované díly nejsou předmětem garance. Kontrolujte proto pravidelně stav středového složení a včas reagujte na případný vznik znatelné vůle.

Pedály

Záruka se vztahuje na prokazatelnou vadu materiálu. Opotřebení provozem, uvolněním či prasknutím spojů rámečku nebo ohyb čepu způsobené nárazem nejsou důvodem k uznání reklamace. Zvukové projevy a seřizování vůle nejsou předmětem garance, ale pozáručního servisu. Pozor na uvolňování pohyblivých částí nášlapných pedálů, kontrolujte jejich správné dotažení. Na ztrátu uvolněných částí se záruka nevztahuje.

4.

Kola

Do záruky spadají vady materiálu (prasklý ráfek, náboj, pastorek, osa) včetně vad povrchové úpravy. Základním kritériem pro přijetí záruky na provozní vůli a hlučnost chodu pastorku je jeho funkčnost. Vydržené ložiskové dráhy, vniknutí nečistot do volnoběžného tělesa a ložisek náboje a zkorodované díly nejsou předmětem záruky.

Brzdy, řazení, měnič, přesmykač

Do záruky spadají vady materiálu. Na seřízení se záruka nevztahuje. Skladováním, manipulací a jízdou se nastavení může změnit a jeho seřizování patří k běžné údržbě kola. Řazení zejména páčkami přesmykače vyžaduje určitou dávku citu. Na případné stržení mechanismu vlivem použití nepřiměřené síly nemůže být záruka uplatněna.

Sedlo, sedlovka

Záruka se vztahuje na vady materiálu, vada se posuzuje z hlediska vlivu na funkci. Rýhy způsobené posuvem sedlovky v sedlové trubce nelze reklamovat. Reklamace na sedlovku se neuznává, byla-li vysunuta nad značku maximálního přípustného vysunutí. Rovněž nelze uplatnit záruku na ohyb sedlovky vlivem nehody nebo přetížení po doskoku, ohyb saní (ližin) sedla, roztržení potahu sedla apod.

Řetěz

Předmětem záruky jsou materiálové vady (např. přetržení článku). Na opotřebení běžným provozem se záruka nevztahuje. Záruka se nevztahuje na přetržení řetězu vlivem necitlivého řazení (rozpojení na čepu), deformace vzniklé provozem (přetočení), provozní opotřebení (vytažení řetězu, tzn. překročení maximální přípustné rozteče článků) a při zanedbání údržby (koroze, zadření vlivem značných nečistot apod.).

Odrázky, kryt převodníku, kryt paprsků

Záruka se vztahuje na materiálové vady. Ulomené nebo rozbité díly nejsou předmětem záruky.

Kotoučové a hydraulické brzdy

Záruka se vztahuje na výrobní nebo materiálové vady. Nelze uplatňovat záruku na poškození způsobená nehodou, zanedbáním údržby nebo neodbornou opravou. V případě hydraulických brzd

používejte vždy brzdovou kapalinu doporučenou výrobcem. Brzdové kapaliny se liší svými vlastnostmi natolik, že v případě použité nesprávné kapaliny může dojít k vážnému poškození celého brzdového systému.

Záruka se dále nevztahuje na :

- Běžné opotřebení.
- Řetěz, kladky přehazovačky a opotřebení kazety.
- Opotřebení náběhových zubů převodníku.
- Bowdeny, lanka a umělohmotné materiály.
- Závady vzniklé při užívání kola k jiným účelům než je určeno.
- Závady vzniklé špatným seřízením, manipulací a údržbou.
- Závady vzniklé v důsledku extrémního závodního použití.
- Závady vzniklé vinou uživatele.
- Závady vzniklé použitím či výměnou jiných komponentů než je uvedené v originální specifikaci kola dané modelové řady

Jízdní kola MTB 4EVER splňují normu ČSN/EN14766 (MTB)

5. INTERVALY ÚDRŽBY A PŘÍSLUŠNÁ PÉČE

Velmi doporučujeme nechat jízdní kolo každý rok zkontrolovat u specializovaného prodejce. V rámci běžné údržby byste pak sami měli věnovat pozornost následujícím činnostem:

PRÁVIDELNÁ ÚDRŽBA	INTERVAL
Kontrola tlaku vzduchu v pneumatikách	týdně
Kontrola opotřebení brzd	měsíčně
Naolejování řetězu, pohyblivých částí přesmykače	měsíčně nebo každých cca 200 km
Kontrola řazení, promazání pohyblivých částí brzdových čelistí, brzdových a řadicích lanek	čtvrtletně
Kontrola výpletu kol	čtvrtletně
Kontrola opotřebení řetězu	čtvrtletně
Zajištění servisu u specializovaného prodejce	jednou za rok

PÉČE O JÍZDNÍ KOLO SE ROZHODNĚ VYPLATÍ!

Čištění jízdního kola provádějte čistou navlhčenou houbou nebo hadříkem, příp. jemným kartáčem. Jako čisticí prostředek používejte čistou vodu, příp. vodu v kombinaci s vhodným čisticím přípravkem určeným k mytí lakovaných kovových ploch.

UPOZORNĚNÍ



Nikdy nepoužívejte vysokotlaké čisticí systémy, jejich použití může vést k proniknutí vody do nežádoucích míst jako jsou ložiska a jiné podstatné součásti s možným rizikem jejich trvalého poškození z důvodu vyplavení potřebných mazacích a konzervačních olejů a tuků. V zimě čistěte jízdní kolo častěji, abyste zabránili poškození vlivem látek obsahujících sůl.



Pokud při čištění kola zůstanou obaly od chemických výrobků či jiné takto kontaminované prostředky, přečtěte si informace od výrobce, zda se nevyžaduje specifický způsob nakládání s odpady. Pokud obsahuje nějaké nebezpečné látky, odnáší se do sběrný nebezpečných odpadů nebo na sběrné dvory. Blížší informace se dozvíte na Vašem obecním nebo městském úřadu.



Do oprav se pouštějte sami pouze tehdy, když jste si jisti potřebnými znalostmi a disponujete potřebným nářadím k uskutečnění požadovaného servisního úkonu. Pokud není příčina poruchy zřejmá a není přitom možné vyloučit její opakovaný výskyt, měli byste se obrátit na specializovaného prodejce značky 4EVER.

Poznámka:

Jestliže Vám není srozumitelná jakékoliv část tohoto návodu, obraťte se na svého prodejce.



ZÁRUČNÍ SERVIS

SERVISNÍ ZÁZNAMY:

RAZÍTKO A PODPIS PRODEJCE:

Servisní prohlídka dne:

Servisní prohlídka dne:

Servisní prohlídka dne:

Servisní prohlídka dne:

Servisní prohlídka dne:

Postup pojištění zakoupeného kola

Ve svém internetovém prohlížeči zadejte adresu: www.4ever.cz/pojištění-kol a postupujte podle pokynů níže.

1. Přečtěte si **obchodní podmínky** a **zásady ochrany osobních údajů** a potvrďte svůj souhlas zaškrtnutím políček pod nimi.
2. Vyhledejte **prodeju** ve které bylo kolo zakoupeno a klikněte na políčko prodejny.
3. Vyplňte všechny položky formuláře (kromě e-mailu prodáváče) a klikněte na tlačítko: „**AKTIVOVAT POJIŠTĚNÍ**“
4. Zkontrolujte zadané údaje a klikněte na tlačítko: „**POTVRDIT**“ nebo je upravte.
5. Zobrazí se **potvrzení** o úspěšném pojištění.

1 ROK
POJIŠTĚNÍ
ZDARMA

Bezpečí pro kolo 4EVER

Garance poskytnutí nového kola 4EVER v případě jeho odcizení platí 1 rok ode dne zakoupení kola.

Více informací na internetových stránkách firmy 4EVER.





4E EXCLUSIVE
BICYCLES

www.4EVER.cz

4EVER, s.r.o., Moravská 842, 742 13 STUDÉNKA, CZECH REPUBLIC

Tel.: +420 556 401 936, Tel.: +420 556 402 639

e-mail: bike@4ever.cz



36 měsíců záruky na kolo 4EVER
1 rok pojištění zdarma