

NÁVOD K POUŽITÍ ZÁRUČNÍ LIST

Elektrokola: eMERIX29-X1, eMERIX27.5-X1 (rev.1.1)

ZÁRUČNÍ LIST pro elektrokolo

Model:	
Výrobní čísla rámu:	
baterie:	

Rám:	
Vidlice:	
Vybavení:	
Záruční doba:	

datum prodeje

razítko a podpis

Zákazník:	
Adresa:	
Kontakt:	

Vážený zákazníku,

vítáme Vás v rodině příznivců elektrokol. Děkujeme Vám, že jste si vybrali právě naše elektrokolo. Při vývoji elektrokol jsme kladli důraz na vyladění každého detailu a důsledně jsme testovali všechny její části. Je vyrobeno podle vysokých standardů a odpovídá předepsaným normám (ČSN EN 15194, soubor norem ČSN EN 4210). Následující části této příručky obsahují důležité informace pro spolehlivé používání elektrokola. Předem si ji proto pečlivě přečtěte.

Společnost PROFIL BICYCLES CZ Vám přeje mnoho krásných a bezpečných kilometrů.

PROFIL BICYCLES CZ s.r.o.

Hněvotín 31

783 47 Hněvotín

e-mail: obchod@profilshop.cz

OBEČNÉ INFORMACE

Elektrokolo je klasické jízdní kolo doplněné o elektrickou pohonnou jednotku, která pomáhá při jízdě. Elektromotor je řízen řídicí jednotkou, ke které jsou připojeny různé snímače. Snímač otáčení (magnetický) snímá otáčky zadního kola, tedy určuje rychlost elektrokola. Torzní snímač kromě otáček šlapání vyhodnocuje i sílu, kterou vyvíjíte na pedály. Při šlapání Vám tedy motor díky těmto snímaným údajům pomáhá tolik, kolik potřebujete. Tento snímač umí reagovat i na změnu převodů, proto je jízda na elektrokole s tímto snímačem přirozená a zachovává sportovní aspekty jízdy na kole.

Elektromotor je možné uvést do pohybu také pomocí ovládacího tlačítka či akcelérátoru, avšak pouze do maximální povolené rychlosti 6 km/h. Tato funkce bývá označována jako asistent chůze a využijete ji při jakékoliv manipulaci s elektrokolem, např. chůze s elektrokolem do kopce.

Dosažení vyšší rychlosti není možné bez aktivního přičinění jezdce. Maximální rychlost elektrokola s asistencí motoru je 25 km/h s tolerancí 10 %. Při dosažení této mezní rychlosti se motor vypne. Pozn. tato rychlost je dána předpisy EU. Když dojde k vybití baterie, je možné stále pokračovat v jízdě jako na klasickém jízdním kole bez omezení.

Vámi zakoupené elektrokolo je vhodné jak pro zpevněné cesty, tak i pro šotolinové nebo lesní cesty.

SESTAVENÍ ELEKTROKOLA

Potřebné nářadí: sada imbusových a plochých montážních klíčů, křížový šroubovák.

Postup

1. Vyjměte elektrokolo z krabice, obalový materiál následně ekologicky zlikvidujte.
2. Řídítka uložte do představce a zvolte správnou polohu (kolmo na podélnou osu elektrokola). Následně zafixujte objímku imbusovým klíčem a dotáhněte přiměřenou silou středový šroub.
3. Zvolte si na řídkách vhodné nastavení a sklon displeje a opatrně zafixujte šrouby v objímce držáku.
4. Rychloupínákem na sedlovce si zajistěte vhodnou výšku sedla a důkladně přitáhněte jistící páku. Vysunutí sedlovky nesmí přesáhnout uvedenou rychlost jejího maximálního vysunutí.

5. Vybalte přiložené pedály a odpovídajícím klíčem je našroubujte na kliky (označení R= pravý, L= levý). Pamatujte, že levý pedál má obrácený závit, aby nedošlo k jeho uvolnění během jízdy.
6. Utahovací momenty pro jednotlivé komponenty jsou uvedeny v tabulce na straně č. 5

KONTROLA PŘED JÍZDOU

Doporučujeme

Zkontrolovat celistvost konstrukce, neporušenost elektropříslušenství (včetně kabelů) a dotažení všech mechanických součástí. Zároveň se ujistěte, že je vše ve správné poloze a není nijak fyzicky poškozeno. Pravidelně kontrolujte veškerá uživatelská nastavení, funkci elektromotoru a stav nabití baterie.

Upravte si výšku sedla tak, aby noha položená na pedál ve vodorovné poloze byla při spodní úvrati (v nejnižší poloze) v kolenu jen lehce pokrčená a současně abyste nohou bez problémů došlápli až na zem. Pravidelně provádějte kontrolu tlaku v pneumatikách – doporučená hodnota tlaku je uvedena na boční straně použitého pláště.

Kola a pláště Zkontrolujte, zda jsou kola vycentrovaná, zda nejsou povoleny paprsky ve výpletu nebo nechybí. Zkontrolujte tlak v pláštích, opotřebenost pláštěů.

Brzdy Zkontrolujte správnou funkčnost celého brzdového systému. Jestliže je poškozena jakákoliv část, na kole nejezděte a vyhledejte specializovaný servis.

Rychloupínáky a spojový materiál Rychloupínáky předního, zadního kola a sedlovky musí být řádně dotaženy a musí být v poloze zavřeno. Také zkontrolujte všechny důležité šroubové spoje.

Řídítka a sedlo Zkontrolujte, zda sedlo a představec nejsou vysunuty nad povolenou maximální mez a zda jsou správně utaženy.

Kliky a pedály Pravidelně kontrolujte dotažení klik ke středové ose. Opotřebený nebo špatně upevněný převodník může způsobit poškození řetězu nebo poškození celého šlapacího středu. Pedály musí být vždy pevně dotaženy ke klíce bez stranové vůle.

Rám Ohnutý nebo prasklý rám bezodkladně vyměňte. V žádném případě se nepokoušejte rám spravovat. Poškození rámu konzultujte se svým prodejcem kol MRX.

Tabulka utahovacích momentů

Utahovací momenty [Nm]	
Vybraný díl	Utahovací moment
kazeta	30 – 45
volnoběžné kolečko	34 – 45
šroub představce – závitové složení	19 – 30
fixační šroub pro ahead	6 – 9
představec - 4 šrouby objímky pro řídítka	9 – 12
sedlo v sedlovce	24 – 30 (1 šroub)
sedlovka v rámu	5 – 7
pedál v klíce	35 – 40
klika dotažení k ose	34 – 45
zapouzdřené středové složení	40 – 50
STI řazení k řídítku	6 – 8
objímka předního měniče	5 – 7
dotažení lanka předního měniče	5 – 7
dotažení zadního měniče k rámu	8 – 10
dotažení lanka zadního měniče	3 – 4
dotažení kladek zadního měniče	3 – 4
brzdové čelisti	6 – 7
brzdové špalky bez závitů	6 – 7
brzdové čelisti – uchycení lanka	6 – 8
brzdové páky	6 – 8
disk-rotor k náboji (kot. brzdy) Hayes 6	6 – 7
hydraulické brzdové čelisti – rám	6 – 8
hydraulická hadice/páka/čelisti	5 – 7

JÍZDA NA ELEKTROKOLE

Na elektrokole se jezdí stejně jako na kterémkoliv jiném jízdním kole. Stačí se rozjet se a šlapat. Motor se po roztočení klik samočinně aktivuje a dále pracuje dle nastaveného režimu asistence. V případě použití brzd se motor automaticky vypne. To neplatí pro modely s hydraulickými kotoučovými brzdami, jejichž páky nejsou vybaveny všemi potřebnými senzory. U těchto modelů se motor vypne do dvou vteřin poté, co přestanete šlapat. Jakmile dosáhnete rychlosti 25 km/h, motor se automaticky vypne a znovu se aktivuje ve chvíli, kdy rychlost jízdy opět klesne pod tuto hranici. Motor nepracuje ani tehdy, pokud nešlapete nebo klikami otáčíte dozadu.

Dlouhodobá jízda s nízkými otáčkami motoru a vysokým režimem asistence může vést k přehřívání a v případě velkého zatížení dokonce k poškození motoru. V takové chvíli důrazně doporučujeme snížit režim asistence.

Nezávisle na zvoleném převodu je vhodné během řazení krátce přerušit šlapání. Tím se usnadní řazení a sníží se opotřebení motoru.

Funkce elektrokola může být ovlivněna vnějšími elektromagnetickými vlivy (např. radary, radiolokátory apod.).

Doporučení: Po každé jízdě zapojte baterii na nabíječku a nechte ji plně dobít. Baterie nemá paměťový efekt, takže ji před nabitím není nutné zcela vybit.

Řadte jen pokud jsou pedály v pohybu vpřed a nejsou v tahu. Nikdy se nepokoušejte zařadit bez šlapání nebo dokonce při pohybu vzad. Nepokoušejte se nikdy zařadit silou. Nikdy nepokládejte jízdní kolo na pravou stranu, mohlo by dojít k poškození měniče.

V případě potíží s přeřazováním na lehčí či těžší převod doporučujeme dodatečnou instalaci snímače "Gear sensor", který v průběhu přeřazení vyřadí motor na krátký okamžik z funkce. Ke změně převodu tak nedochází v plném záběru motoru, což je šetrné nejen k motoru samotnému, ale také ke všem komponentům převodového systému.



Obr. 1 gear senzor

OVLÁDÁNÍ ELEKTROKOLA

Zapnutí a vypnutí baterie

Elektrokolo je vybaveno tlačítkem umístěným na horní rámové trubce (viz. Obr. 2). Přidržením tohoto tlačítka po dobu 3 vteřin dojde k vypnutí baterie (přestane dodávat proud na výstupní kontakty baterie). Opětovným krátkým stisknutím se baterie aktivuje (začne napájet ostatní připojené el. obvody (motor, řídicí jednotku, displej)).



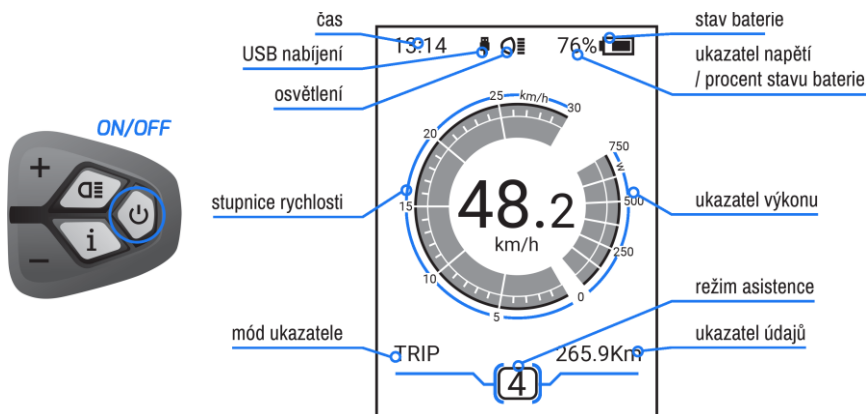
Obr. 2 Zapínání/vypínání baterie

Doporučení: Při delším nepoužívání elektrokola nebo skladování, doporučujeme baterii tímto tlačítkem vypnout.

Zapnutí a vypnutí elektrokola

Na ovladači displeje stiskněte tlačítko  a podržte jej po dobu 2 vteřin.

Stejným způsobem elektrický systém také vypnete.




Nastavení režimu asistence

Pro změnu režimu asistence v rozmezí 0-5 krátce stiskněte tlačítko. 

Nejvyšší režim asistence je označen číslem 5, režim bez pomoci elektromotoru je označen číslem 0. Po zapnutí displeje je režim asistence automaticky nastaven na hodnotu 1.


Asistent chůze

Aktivaci asistenta chůze provedete stisknutím a krátkým přidržením tlačítka

 na ovládacím displeji. Tato funkce slouží pro usnadnění manipulace s elektrokolem, typicky při chůzi s elektrokolem po boku. Rychlost elektrokola se v tomto případě pohybuje v rozmezí 4 až 6 km/h. Asistent chůze bude vypnut ihned po uvolnění tlačítka.

POZOR: Po aktivaci asistenta chůze se elektrokolu nesnažte bránit v pohybu. V takovém případě může dojít k poškození motoru.

Změna zobrazování jízdních údajů

Změnu na displeji zobrazovaných informací vyvoláte krátkým stisknutím tlačítka 

Informace se zobrazují v pořadí:



Zapnutí a vypnutí podsvícení displeje






Zapnutí a vypnutí podsvícení displeje provedete přidržetím tlačítka 

po dobu 2 vteřin. Za zhoršených světelných podmínek se podsvícení se zapne automaticky. V případě následného vypnutí je nutné jej znovu aktivovat ručně. Intenzitu podsvícení lze uživatelsky nastavit – viz nastavení parametrů dále.

Vymazání dočasných dat

Vymazání dočasných dat (TRIP, MAX, AVG, TIME) provedete v režimu nastavení parametrů (viz níže). Dočasná data budou vymazána automaticky po dosažení jízdního času 99:59 h. V případě vypnutí displeje k vymazání dočasných dat nedojde.

Nastavení parametrů

Pro vstup do režimu nastavení parametrů stiskněte dvakrát tlačítko  v rozmezí přibližně 0,3 vteřiny. Pro přechod mezi jednotlivými položkami menu a změnu nastavení parametrů použijte tlačítka  . Pro potvrzení výběru stiskněte tlačítko . Pro ukončení režimu nastavení stiskněte dvakrát tlačítko  v rozmezí přibližně 0,3 vteřiny. V případě nečinnosti po dobu 10 vteřin se režim nastavení parametrů ukončí automaticky.

MENU – Display Setting

Unit	nastavení jednotek (km/míle)
Brightness	nastavení intenzity podsvícení displeje (10, 30, 50, 75 nebo 100 %)
Auto Off	nastavení automatického vypnutí displeje (1-9 min)
Max Pas	nastavení počtu přípomocí (3/5/9)
Power View	nastavení formátu ukazatele výkonu (výkon/točivý moment)
SOC View	nastavení formátu ukazatele baterie (procenta/napětí)
TRIP reset	vymazání dočasných dat (TRIP, MAX, AVG, TIME)
AL Sensitivity	nastavení světelné citlivosti (0 - 5, 0 = vypnutý snímač světelnosti)
Password	aktivace, změna a deaktivace uživatelského hesla
Set Clock	nastavení času
Back	zpět

MENU - Information

Battery info	souhrnné informace o stavu a vlastnostech baterie
Error Code	souhrnné informace o proběhlých chybových hlášeních (max. 10 položek)
Back	zpět

Položky v nastavení se mohou lišit dle nahrané verze softwaru displeje.

Chybová hlášení

Kód	Příčina problému
07	Ochrana proti přepětí baterie (zkontrolujte napětí baterie).
08	Chyba Hallova snímače motoru (zkontrolujte nastavení a propojení s motorem).
09	Chyba fázového kabelu motoru (zkontrolujte nastavení a propojení s motorem).
11	Chyba snímače teploty řídicí jednotky (zkontrolujte nastavení a propojení s řídicí jednotkou).
12	Chyba snímače točivého momentu (zkontrolujte nastavení a propojení s motorem).
13	Nadměrná teplota baterie (vypněte systém a vyčkejte).
14	Nadměrná teplota motoru (vypněte systém a vyčkejte).
21	Chyba snímače rychlosti (zkontrolujte nastavení senzoru vůči magnetu).
22	Chyba BMS rozhraní (vyměňte baterii).
26	Selhání signálu rychlosti snímače točivého momentu. (restartujte systém).
30	Chyba komunikace (zkontrolujte propojení všech konektorů).

Pokud chyba přetrvává nebo se zobrazí jiná než zde uvedená, obraťte se na svého prodejce.

BATERIE

Doporučení:

Baterie je nejdražší součástí celého elektrokola. Jejím dobíjení, skladování a manipulaci s ní proto věnujte zvýšenou pozornost. Baterie obsahuje některé chemické látky, které mohou být v případě nesprávného použití nebezpečné. Pozor, lithium a jeho oxidy jsou při kontaktu s vlhkem hořlavé. Baterii nikdy nerozebírejte. Nesprávným postupem byste ji mohli snadno poškodit. Zároveň hrozí nebezpečí poranění v důsledku vznícení nebo dokonce výbuchu. Mějte na paměti, že porušením garanční pečeti ztrácíte záruku na baterii a všechny její součásti.

Pokud je kapacita baterie příliš nízká, motor přestane mít hladký chod a začne běžet nepravidelně. V takovém případě vypněte systém elektropohonu a dále pokračujte bez jeho dopomoci jako na běžném jízdním kole. Zahřátí baterie je běžný jev a není závadou. Baterie je chráněna teplotním čidlem a v případě nadměrného přehřátí (např. kvůli vysokým okolním teplotám) se automaticky odpojí. Vyčkejte, až vychladne na provozní teplotu a poté pokračujte v jízdě.

Doporučení: Před ponecháním elektrokola na veřejném místě baterii vždy zamkněte a klíč si vezměte s sebou. Předejdete nebezpečí odcizení baterie.

Při jízdě mějte baterii vždy zamčenou! Zámek baterie neslouží pouze jako ochrana před jejím odcizením, ale také zajišťuje její bezpečné uchycení. Baterie bez kolébkových vypínačů mají funkci automatického vypnutí po cca 30 minutách (čas se může lišit dle typu). Baterie není schopna detekovat nízký odběr displeje, proto se může stávat, že při dlouhé jízdě s vypnutou přípomocí motoru dojde k automatickému vypnutí baterie, a tím i celého systému. Krátkodobou aktivací přípomoci můžete tomuto vypínání předcházet.

Důležité: Při skladování elektrokola (delším nepoužívání) vypněte baterii pomocí tlačítka na horní rámové trubce (viz. Obr. 2).

NABÍJENÍ BATERIE

Baterie je připravena k okamžitému použití. Pro získání maximální kapacity však doporučujeme provést na začátku užívání 3 plné dobíjecí cykly. To znamená baterii jízdu zcela vybit a následně dobít do plné kapacity při pokojové teplotě. Poté již baterii můžete dobíjet kdykoliv bez nutnosti plného vybití.

Lithiové baterie nemají paměťový efekt, tudíž je můžete dobíjet kdykoliv, ideálně po každém použití elektrokola. Vzhledem k samočinnému vybíjení, které způsobuje postupnou ztrátu kapacity, doporučujeme při dlouhodobém skladování baterii pravidelně kontrolovat a v případě poklesu kapacity dobít na doporučenou úroveň 60–80 % její celkové kapacity.

Před nabíjením baterii vždy vypněte.

Baterie nabíjejte pouze v suchém prostředí. Nabíjecí konektor není odolný proti stříkající vodě.

Baterii dobíjejte ideálně při pokojové teplotě (15 – 20 °C).

Nabíjení při okolní teplotě nižší než 0 °C nebo vyšší než 40 °C může baterii vážně poškodit.

Postup nabíjení

Připojte nabíječku ke zdroji elektrického napětí (230V) a vyčkejte, dokud se na jejím těle nerozsvítí červená a zelená LED dioda.

Nyní připojte nabíječku k baterii. Zelená dioda začne svítit červeně, což značí právě probíhající proces nabíjení. Nabíjení se zastaví automaticky, jakmile je baterie plně nabita. Dioda signalizující nabíjení se poté opět rozsvítí zeleně.

Přerušení procesu nabíjení baterii nijak nepoškozuje.

Doporučení: Pokud máte pocit, že celková kapacita vaší baterie výrazně poklesla, mohlo se tak stát z důvodu nabíjení či provozu v nevhodných klimatických podmínkách. V takovém případě doporučujeme provést 3 plné dobíjecí cykly. To znamená baterii jízdu zcela vybit a následně dobít do plné kapacity při pokojové teplotě.

Důležité: Vždy používejte pouze nabíječku, kterou jste dostali k elektrokolu! Použití jiné nabíječky může mít za následek poškození baterie nebo jiných součástí elektrického systému a s tím související ztrátu záruky.

Pokud indikátor stavu ukazuje, že je baterie vybitá, je v ní stále minimální napětí, které ji chrání před poškozením. Takové napětí již není dostatečné pro pohon elektrokola, a proto baterii co nejdříve dobijte. Nikdy nenechte baterii po delší čas vybitou. Mohlo by dojít k jejímu trvalému poškození.

FAKTORY OVLIVŇUJÍCÍ DOJEZD ELEKTROKOLA

Dojezdovou vzdálenost elektrokola ovlivňuje mnoho různých faktorů, a proto je velmi těžké určit, kolik kilometrů na jedno nabití elektrokolo urazí. Mezi klíčové faktory řadíme:

- profil trasy (rovinatý terén vs. dlouhá prudká stoupání)
- počasí – teplota, protivítr (ideální teplota je okolo 20 °C, bezvětří)
- hmotnost jezdce a nákladu (větší hmotnost = větší spotřeba)
- technický stav kola (dobře seřízené a promazané kolo klade menší odpor)
- tlak v pneumatikách (podhuštěné pneumatiky = větší spotřeba)
- styl jízdy (čím více síly vynaložíte, tím méně spotřebuje motor)
- zvolený režim asistence (vyšší mód = větší spotřeba)
- aktuální kapacita baterie (vyšší kapacita = větší dojezd)

Doporučení: Pro dosažení maximálního dojezdu dbejte o technický stav vašeho elektrokola a udržujte doporučený tlak v pneumatikách. Velmi důležitý je také stav baterie, proto o ni pečujte dle tohoto manuálu. Snažte se využívat co nejnižší režim asistence tak, aby vám byla jízda příjemná, ale abyste zbytečně nespotřebovali energii z baterie. Zvolením správného převodového stupně můžete při vynaložení stejné síly zvýšit rychlost a prodloužit dojezd.

PŘEPRAVA BATERIE

Pro přepravu baterií platí požadavky předpisů o nebezpečných nákladech. Nepoškozené baterie mohou soukromí uživatelé přepravovat na komunikacích bez splnění dalších podmínek. Při přepravě komerčními uživateli nebo při přepravě třetími osobami se musí dodržovat zvláštní požadavky na balení a označení (např. předpisy ADR). Baterie zasílejte pouze tehdy, pokud nemají poškozený kryt. Volné kontakty zalepte a baterii zabalte tak, aby se v obalu nepohybovala. Zásilkovou službu upozorněte, že se jedná o nebezpečný náklad.

SKLADOVÁNÍ BATERIE

Baterii skladujte na suchém a dobře větraném místě, mimo přímé sluneční záření a jiné tepelné zdroje, při teplotě v rozsahu od -10 do 40 °C (optimálně okolo 20°). V případě skladování v chladném prostředí je nutné baterii před uvedením do provozu nechat zahřát na optimální provozní teplotu (20 °C). Baterii nenechte nikdy zcela vybitou. Mohla by se tím trvale poškodit. Při dlouhodobém skladování (například v zimním období) udržujte baterii nabitou na cca 60-80 % její kapacity. Neskladujte ji trvale připojenou k nabíječce ani umístěnou na elektrokole. Lithiové baterie se při nečinnosti postupně vybíjejí (cca 5-10% kapacity za měsíc). Proto baterii pravidelně kontrolujte a v případě poklesu její kapacity dobijte na doporučenou úroveň 60-80 %.

Baterie Li-Ion jsou plně recyklovatelné. Po ukončení životnosti baterie ji můžete odevzdat na kterémkoliv sběrném místě nebo u vašeho prodejce.

SEŘÍZENÍ A ÚDRŽBA KOMPONENTŮ

Elektrické části

Zvýšenou pozornost věnujte kontaktům baterie a dalším konektorům elektrovýbavy. Udržujte je v suchu a v čistotě.

Při jakékoliv manipulaci s elektrokolem dávejte pozor, aby nedošlo k poškození kabelů elektrického systému. Poškozené kabely představují riziko úrazu elektrickým proudem.

Před přepravou na autě či v autě z elektrokola vždy vyjměte baterii.

Demontáž a montáž předního kola

Otevřete páku rychloupínacího šroubu a povolte matici na druhé straně (2-3 otáčky), tím se přední kolo uvolní z vidlice. Poté stačí pouze nadzvednout přední kolo, někdy je nutné do kola lehce klepnout. Při montáži dbejte, aby byla páka rychloupínacího šroubu dostatečně dotažena směrem k vidlici. Vraťte zpět bowden brzdy. Zkontrolujte roztočením kola, zda brzdové botky neškrtají o plášť.

Demontáž a montáž zadního kola

Nejdříve přeřadte vzadu na pastorku na nejmenší kolečko. Otevřete páku rychloupínacího šroubu. Nadzvedněte jízdní kolo ze zadní vidlice na levé straně, pravou rukou napněte měnič za jeho spodní část dozadu. Tímto se zadní kolo uvolní z vidlice. Při montáži dbejte na to, aby byl řetěz při vkládání kola opět na nejmenším kolečku. Zkontrolujte, zda je osa kola správně umístěna co nejvíce v

zářezech vidlice. Vraťte zpět bowden brzdy. Zkontrolujte roztočením kola, zda brzdové botky neškrtají o plášť. Vyzkoušejte správnou funkci zadního měniče.

Kotoučové brzdy

Nové brzdy, případně vyměněné brzdové destičky, je potřeba nejprve zajet. To je nejlepší ve známém terénu, jelikož plnou funkčnost diskové brzdy vykazují až po jistém čase. Brzdové kotouče je nutné udržovat čisté a nemastné. Pokud dojde k poškození těsnosti brzdíče a následnému znečištění disku brzdovou kapalinou, je nutno jej odmastit tekutinou na bázi alkoholu. Pokud dochází k zachytávání kotouče o brzdíč, mohou být dvě příčiny problémů:

- Křivý kotouč – nutná výměna. Brzdíč není v ose s kotoučem – povolit brzdíč na rámu kola/vidlice, zabrzdít a brzdíč v nové poloze zajistit.
- Diskové hydraulické brzdy. Pokud je chod brzdové páky příliš lehký a páka neklade odpor, do systému se dostal vzduch a je nutno brzdy odvzdušnit. Tuto činnost svěřte servisu

Řazení

Řadící systém se skládá z komponentů, které dovolují řadit jednotlivé převodové stupně. Systém se skládá z měniče, řadících páček, popřípadě otočných rukojetí, lankových tahů a řetězu. Součástí měniče jsou pružiny. Pružina uvnitř měniče tlačí směrem k nejmenšímu kolečku, zatímco tah řazení směrem k největšímu kolečku. Pokud zatlačíte řadící páčku na pravé straně řídítek (nebo otočíte rukojeť směrem k tělu), dojde k přehození řetězu z menšího na větší kolečko. Pokud stisknete menší páčku na pravé straně (otočíte rukojeť od sebe), dojde k přehození řetězu z většího na menší kolečko.

Přehazovačka – zadní měnič

Přeřadte vzadu na nejmenší kolečko. Postavte se za jízdní kolo a přesvědčte se, zda je malé kolečko na pastorku, obě kladky měniče a řetěz v jedné linii. Pokud tomu tak není, patka měniče může být ohnutá nebo může být ohnutý vlastní rám. Mírně volné lanko měniče je možno dotáhnout pomocí seřizovacích šroubů na řadící páčce nebo na měniči. Jestliže je dotažení nedostačující, je nutné dotáhnout lanko. Přeřadte měnič na nejmenší kolečko, povolte šroub kotvící lanko na měniči. Dotáhněte seřizovací matice na měniči a na řadících páčkách, natáhněte lanko měniče kleštěmi a dotáhněte kotvící šroub. Dva seřizovací šrouby na těle samotného měniče slouží k vymezení maximálního vychýlení měniče na největším a na nejmenším pastorku. Tímto se omezí měnič, aby řetěz nespádal pod nejmenší, nebo naopak za největší kolečko směrem k paprskům kola.

Řetěz

Řetěz přenáší sílu z pedálů na zadní kolo a patří mezi nejvíce namáhané komponenty na jízdním kole. Je velmi důležité udržovat řetěz čistý a promazaný. Před každým mazáním je třeba řetěz pečlivě vyčistit. Písek a drobné nečistoty, které zůstanou na řetězu během jízdy, snižují rapidně jeho životnost. Správná a pravidelná údržba významně prodlužuje životnost pastorků, převodníků, měniče a přesmykače.

Namáháním se řetěz časem takzvaně „vytáhne“ a je nutné jej vyměnit. Pokud nevyměníte řetěz včas, může dojít k poškození převodníku a pastorků (deformace jednotlivých zubů). Pravidelné přeměření řetězu u vašeho mechanika je nutností.

Při mazání řetězu postupujte následovně:

Setřete veškeré nepotřebné zbytky maziva z povrchu řetězu suchým hadříkem. 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. 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.

Přední odpružení – vidlice

Většina horských a krosových kol jsou vybavena odpruženou vidlicí, ta 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.

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. Do těsnění tlumiče by se neměly dostat žádné nečistoty a udržujte tlumič v čistém stavu a účelu jízdy. Obecně platí, že při zatížení kola jezdcem by vidlice měla poklesnout asi o 10 až 25 % z udávaného celkového zdvihu. Vidlice nesmí vykazovat známky jakéhokoliv viditelného poškození. Dle specifikace – typu vidlice musí být vidlice alespoň jednou ročně zkontrolována a promazána odborným servisem. 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)

UPOZORNĚNÍ

Po nehodě by měla být vždy provedena kontrola stavu rámu, vidlice a tlumiče, zda nedošlo k jejich poškození. Zjistíte-li nějaké poškození, je třeba neprodleně 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/servisům. Věnujte pozornost příslušné dokumentaci výrobců.

Hlavové složení

Pro kontrolu seřízení odstraňte přední kolo. Vidlice by se měla otáčet volně, ale neměla by mít vůli. Jestliže ložiska potřebují seřídít, uvolněte pojistnou matici dvěma stranovými klíči. Utáhněte nebo uvolněte nastavitelný věneček. Upevněte pojistnou matici a překontrolujte. Pro namazání ložiska rozmontujte řídítka. Sejměte pojistnou matici a nastavitelný věneček. Vytáhněte vidlici z rámu a vytáhněte dvě kuličkové klece. Vyčistěte mazivo ze všech částí a prohlédněte ložiskové stopy, zda nejsou opotřebené a zda nejsou zkorodované. Znovu namažte všechny části, hlavně dostatečně pokryjte prstencové těsnění. Instalujte jednu kuličkovou klec na vidlici. Vložte vidlici zpět do rámu a přesvědčte se, že prstenec zapadl na dno stacionárního věnečku. Instalujte druhou kuličkovou klec na stacionární kuželík. Zašroubovávejte nastavitelný věneček dolů, dokud existuje vůle. na konec dotáhněte pojistnou matici.

Dotážení A-head hlavového složení

Povolujte šrouby v představci a šroub hlavového složení. Řídítka jsou kolmá k přednímu kolu. Dotáhněte pevně šroub hlavového složení v představci a

všechny šrouby představce. Dotažení zkontrolujte tak, že si mezi nohy vložíte přední kolo, nohama si kolo přidržíte a následně zkusíte otočit říditky.

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. Uvedené označení je většinou vyraženo na čelní ploše osy pedálu. Pro demontáž platí obrácený postup. Před montáží pedálů je třeba důkladně namazat jejich závity vazelínou.

Kliky jsou upevněny šrouby (nebo maticemi) na konci osy středového složení. 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.

Kola

Pláště kol je potřeba hustit na doporučený tlak, který je vždy vyznačen na boční straně pláště. Rozmezí je dáno prostředím, ve kterém je pláště užíván. Obecně lze říct, že čím je podklad tvrdší, tím je doporučeno huštění na vyšší tlak. A naopak. Velké procento kol má rozdílný přední a zadní pláště. Směr otáčení je současně označen šipkou. Šipka + nápis „Front“ pro přední pláště – šipka + nápis „Rear“ pro zadní pláště. Tato šipka se po správném nasazení pláště vždy pohybuje ve směru otáčení kola. Dbejte na tuto okolnost, jelikož jen správný pláště ve správném směru bude vykazovat vlastnosti pro které je konstruován. 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. Velikost pláště a rozsah hustícího tlaku pneumatiky jsou uvedeny na boční straně pláště. Zpravidla bývá udán maximální přípustný tlak vzduchu v jednotkách bar, kilopascal (kPa) nebo PSI. U některých pláště bývá předepsán i optimální rozsah nebo i minimální hustící tlak.

Ráfky kol jsou v některých případech na brzdné ploše opatřeny podélným vrypem či jednotlivými vrypky na několika místech po obvodě. Jedná se o kontrolní vryp, který pokud zmizí na některých místech, poukazuje nutnost výměny ráfku. Jedná se o mez životnosti, po které již není zaručena jeho pevnost a hrozí zborcení ráfku.

Náboje kol jsou opatřeny těsnícím mechanismem, který brání vniknutí mechanických nečistot do ložiskové části náboje. Pokud tato část kola vykazuje chybný chod, který se pozná zejména „hlukem“ náboje či jeho vůlí v podélné ose kola, je nutno navštívit servis, kde Vám bude závada odstraněna. Pokud se po delší čas neřeší vůle v ložisku, obvykle dojde k nenapravitelnému opotřebení a je nutné náboj kola vyměnit.

Defekty

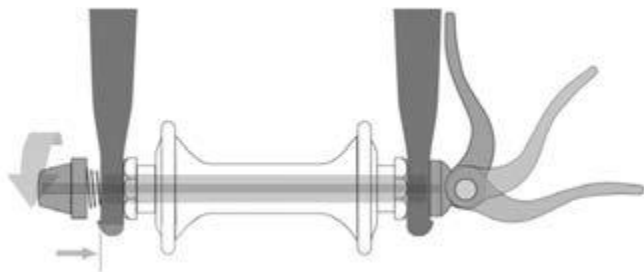
K defektu může dojít kdykoliv. Je vhodné neustále s sebou vozit materiál na opravu defektů. Při opravě defektu postupujte následovně: Při demontáži kola a jeho vypuštění, sejměte jednu stranu pláště z ráfku. To je možné provést jen pomocí rukou bez nástrojů. Pokud je potřeba použít nástrojů, je vhodné použít speciálních montážních pák. Nikdy nepoužívejte šroubovák nebo jiné ostré nástroje, mohlo by dojít k poškození duše. Vždy začínejte naproti ventilku. Poté sejměte celý plášť, dávejte pozor na duši a zejména na ventilek. Malé defekty je možné opravit na místě podle návodu ze sady na opravu defektů. Větší defekty je nutné řešit výměnou celé duše (je dobré sebou vozit náhradní duši). Před zpětnou montáží duše a pláště zkontrolujte vnitřní část pláště. Buďte velmi opatrní, předmět zapíchnutý do pláště může být velmi ostrý a mohl by Vás poranit. Po kontrole namontujte plášť zpět na ráfek pouze jednou stranou. Poté vložte dovnitř duši prostrčte ventilek otvorem v ráfku, ventilek srovnejte. Montáž druhé části pláště začněte u ventilku a postupujte od ventilku po obou stranách současně. Dbejte na to, aby byl ventilek zasunut pokud možno co nejvíce dovnitř, tím předejdete možnému přiskřípnutí duše, mezi patkou pláště a ráfem v okolí ventilku. Mírně nahustěte duši a srovnejte plášť. Nyní nahustěte duši na doporučený tlak.

Rychloupínáky

Ačkoliv rychloupínáky mají velmi jednoduchý mechanismus, jejich nesprávné používání je opakovaně příčinou nehod. Ujistěte se, že dotahovací páčky obou rychloupínáků se nacházejí na opačné straně kola, než kde je řetěz.

Bezpečné upnutí komponentů:

Otevřete páčku rychloupínáku. Na páčce byste měli přečíst „Open“ (Otevřeno). Pokud chcete rychloupínací náboj zavřít, přitáhněte páčku zpět. Na vnější straně páčky byste měli přečíst „Close“ (Zavřeno). Ze začátku procesu upínání do přibližně první poloviny by se páčka měla pohybovat snadno, např. bez uchycení kola. V průběhu druhé poloviny může síla potřebná pro pohyb páčkou podstatně vzrůst. Ke konci dráhy může jít páčka velmi ztuhla, proto bříškem palce zatlačte prosti zbývajícím prstům ruky, kterými se přitahujete k některé z nepohyblivých částí jako například vidlici nebo zadní stavbě, nikoliv však k brzdovému kotoučí nebo paprskům ve výpletu. V konečné pozici by páčka měla být rovnoběžná s kolem a neměla by vyčnívat do strany. Páčka by měla být přitažena blízko k rámu tak, aby se náhodou neotevřela.



Pro kontrolu, jestli je páčka bezpečně dotažená, ji zkuste zavřenou otočit dokola. Zatlačte na konec páčky, jako kdybyste s ní chtěli opsat kružnici. Jestli páčkou lze pootočit, kolo není bezpečně upnuto. Znovu otevřete páčku a pootočte dotahovací maticí o půl otáčky. Tím zvýšíte předběžný tah. Zavřete páčku a překontrolujte kolo, jestli drží. Jestliže již páčkou nemůžete otočit, je kolo správně upnuto. Nakonec kolo zvedněte tak, aby kola byla pár centimetrů nad zemí a lehce shora uhoďte do pláště. Pokud je kolo správně upnuto, zůstane pevně ve vidlici uchyceno.

UPOZORNĚNÍ: Rychloupínáky, které nejsou správně zavřeny, mohou vést k uvolnění upínacích komponentů a k nehodě. Jestliže je Vaše kolo vybaveno pevnou osou, nezapomeňte si pozorně přečíst příslušné materiály od výrobce vidlice a kol. Potřebné informace vám poskytnete také Váš prodejce.

ČIŠTĚNÍ

Pro zachování dokonalé funkce je velmi důležité udržovat jízdní kolo čisté. Špína a prach poškozují zejména pohyblivé části jízdního kola, jedná se zejména o řetěz, převodníky, pastorek, měnič, přesmykač a ráfky. Jestliže jezdíte v bahnitém terénu, je nutné kolo důkladně očistit po každé jízdě. Nevhodné pro čištění jízdního kola jsou vysokotlaké vodní čističe. Voda se může dostat do ložisek, vysoký tlak je schopen odstranit mazací oleje a vazelíny. Ruční čištění jízdního kola je vždy nejlepší. Nikdy neotírejte kolo bez předchozího navlhčení vodou, jinak dojde k odření laku a povrchu komponentů.

Zde je několik typů na čištění elektrokola:

Nejprve jemně ostříkejte elektrokolo hadicí. Poté použijte jemný kartáč a vlažnou vodu s mýdlem. K čištění řetězu použijte speciální přípravku a postupujte podle návodu. Velmi praktické je použití speciální mechanické myčky na řetěz. Po dostatečném oschnutí řetěz opět promažte. Při čištění je ideální příležitost pro provedení inspekce celého elektrokola.

Nářadí potřebné pro základní údržbu elektrokola:

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

Rozšíření vybavení navíc:

- nýtovač řetězu HG
- stahovák na kliky (s příslušným stran. klíčem)
- přípravek na uvolnění pastorku (bič)
- centrovací klíč
- stahovák nebo speciální klíče na kazety
- uzavřený maticový klíč 14 (15) mm
- centrovací vidlice
- měrky na opotřebení řetězu a pastorků.

Mnohé servisní práce a opravy vyžadují odborné znalosti a náradí. Nikdy nezačínejte s jakoukoli úpravou na kole, pokud máte sebemenší pochybnosti o Vašich schopnostech k dokončení opravy. Nedůkladný servis může k poškození kola nebo nehodě s následnými zraněními či smrtí

ÚDRŽBA

Smyslem této části návodu není vysvětlení jednotlivých technických postupů vedoucích k seřízení jízdního kola, ale udržení kola v dobrém technickém stavu. Seřízení jednotlivých komponentů Vám zajistí ve specializovaném servisu.

JAK ČASTO PROVÁDĚT KONTROLU, PŘÍPADNĚ ÚDRŽBU JEDNOTLIVÝCH ČÁSTÍ

Před každou jízdou

Plak v pneumatikách – každá pneumatika má na boční straně uveden doporučený tlak. Kontrola funkce a opotřebení brzd. Kontrolujte míru opotřebení brzdových destiček. Zmáčknutím brzdové páky pravidelně opticky kontrolujte, zda nedochází k prosakování oleje ve spoji hadice / třmen / páka. V případě úniku brzdové kapaliny se okamžitě obraťte na prodejce, u kterého jste kolo zakoupili. Únik by totiž mohl zapříčinit selhání Vašich brzd. Kontrola brzdových špalíků – odstranění nečistot, zejména kamínků a špon. Pokud se během jízdy dostane do špalíků kamínek a každé brzdění je doprovázeno drhnutím kamínku o ráfek, je vhodné jej ihned odstranit. Předjedete tak opotřebení ráfku a jeho předčasné výměně. Stav odpružené vidlice – po každé jízdě ji otřete vlhkým hadříkem a namažte viditelnou pohyblivou část vhodným silikonovým olejem. Stav zadní stavby a ložisek u celoodpružených kol – celoodpružená kola vyžadují komplexní péči o zadní stavbu, kterou vždy svěřte výhradně odbornému servisu. U celoodpruženého kola sledujte správnou funkci tlumiče (a nahuštění na správný tlak s ohledem i na hmotnost jezdce) a především vůle v ložiskách a čepech zadní stavby. Pokud zjistíte vůli v zadní stavbě celoodpruženého kola, obraťte se na prodejce, u kterého jste své kolo zakoupili. Jízda se zadřeným ložiskem může způsobit, že dojde k nevratnému poškození rámu a toto poškození není kryto zárukou na rám kola.

Každý týden

Zkontrolujte, zda není uvolněný výplet či prasklý paprsek (drát). Pokud ano, je potřeba jej dotáhnout či vyměnit. Stav tlaku v odpružené vidlici (pouze u vzduchových) se doplňuje speciální hustilkou určenou na odpružené vidlice.

Každý měsíc

Stav řetězu – řetěz kola je nejvíce namáhanou částí, která vykazuje i největší opotřebení. Řetěz je třeba přeměřit speciální měrkou, která včas rozhodne o tom, zda je nutné jej vyměnit. Pokud sledujete ujeté kilometry, je vhodné v závislosti na terénu a způsobu použití kola řetěz poprvé přeměřit po cca 500-800 km. A poté vždy po každých dalších 200-300 km. Předjedete tím předčasnému opotřebení ozubení jednotlivých komponentů. Stav opotřebení ovládacích lanek měničů převodů a brzd –při prasklém prameni lanka nespolehejte na to, že lanko „vydrží“ a výměnu proveďte ihned. Pokud kilometry nesledujete, pak je dobré řetěz kontrolovat 2-3krát během sezóny, jedná se o úkon, který v servisu zvládnou za cca 20 vteřin. Dotažení všech šroubů jízdního kola – představec, říditka, brzdové páky, košík na láhev, šroub sedlové trubky, šrouby brzdových čelistí, šroub objímky předního měniče a předního měniče, šrouby zadního měniče – nikdy nepřekračujte doporučené utahovací momenty uváděné přímo na jednotlivých komponentech. Především pak u karbonových komponentů a dílů může dojít k jejich nevratnému poškození. Praskliny vzniklé na komponentech z jejich zjevného „přetažení“ nejsou kryty zárukou. Namazat sedlovku. U hliníkových materiálů (rám, sedlovka) dbejte na to, aby část sedlovky, která je zasunuta v rámu, byla vždy dobře promazána. V případě karbonových komponentů nikdy neaplikujte mazivo přímo na sedlovku nebo sedlovou trubku. Styčné plochy musí být zcela suché. Mazivo proniká do povrchové vrstvy karbonových komponentů, snižuje koeficient tření a výrazně tak snižuje pevnost spoje daných komponentů. Místo maziva aplikujte na styčné plochy sedlovky a rámu speciální montážní pastu určenou pro montáž karbonových komponent. Stav šlapacího středu – úplnost a dotažení jednotlivých šroubů převodníku. Hlavně pak šroubu, který drží kliku na ose. Pokud se uvolní klika na ose, je nutné závadu IHNED odstranit, neboť i krátká jízda s „volnou“ klikou může být příčinou nenávratného znehodnocení klik. Stejným způsobem je třeba kontrolovat i utažení pedálů v klice. Stav bowdenů brzd a řazení – opět nespolehat na to, že bowden „vydrží“, když je mechanicky poškozen. Prohlídka rámu kola – týká se zejména svárů, kde se může v ojedinělých případech objevit prasklina.

Každý rok

Kolo před sezónou či po ní svěřte autorizovanému servisu, který je prohlédne. Ne všechny vady, především pak ty skryté, jsou laickým pohledem znatelné. Důvěřujte svému servisu.

Přesnou podobu servisního plánu a plánu údržby svého kola konzultujte s Vaším prodejcem, který jej navrhne v závislosti na modelu Vašeho kola a způsobu jeho používání. Výše uvedené intervaly jsou doporučené maximální intervaly pravidelné údržby kola, tj. nelze je v žádném případě prodloužit. V případech intenzivnějšího užívání kola nebo na základě instrukcí prodejce doporučujeme jejich zkrácení a rozšíření rozsahu prováděných úkonů. Např. v případech, kdy je kolo provozováno ve zhoršených klimatických podmínkách, těžkém terénu nebo kdy je kolo vybaveno specifickými komponenty, pro které výrobce určil jiný interval a rozsah pravidelné údržby (přesné instrukce k servisu specifických komponent poskytne Váš prodejce).

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 sběrných nebezpečných odpadů nebo na sběrné dvory.

Poskytnutí záruky – jednotlivé komponenty

Rám a přední pevná vidlice

Záruka se vztahuje na vadu materiálu, jeho spoje a prorezavění. Záruku nelze uplatnit na poškození způsobená havárií nebo neodbornou opravou. Záruka se nevztahuje na změnu odstínu laku vlivem povětrnostních podmínek. Deformace ramen a koncovek vpřed, vzad nebo do strany jsou vždy způsobeny přetěžováním nebo havárií.

Odpružené vidlice a zadní pružící jednotky

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

Řízení

Záruka se vztahuje na materiálové vady. Neuznává se deformace sloupku představce při vysunutí nad značku.

Středové složení

Do záruky spadají vady materiálu a jeho tepelného zpracování. Běžné seřizování vůli není předmětem garančních oprav, rovněž tak se neuznávají zdeformované nebo vytržené závitové díly a poškozený čtyřhran klik.

Pedály

Záruka se vztahuje na vadu materiálu. Na prasklý rámeček, ohnutou osu pedálu nebo pedál vytržený z kliky nemůže být uplatněna záruka.

Pneumatiky

Záruka se poskytuje na výrobní vadu (křivý plášť apod.). Na plášť prodřený od brzdových gumiček, jeho opotřebením jízdou nebo přibrzděním se záruka nevztahuje

Kola

Do běžné záruky patří vady materiálu (prasklý ráfek, náboj, pastorek, osa, paprsek – do 30 dnů) včetně vad povrchové úpravy.

Brzdy, měnič

Do záruky spadají vady materiálu. Na seřízení se záruka nevztahuje. Skladováním, manipulací a jízdou se nastavení částečně mění a jeho doladování patří k běžné údržbě.

Sedlo, sedlovka

Uznává se vada materiálu, posuzuje se z hlediska plnění funkce. Rýhy způsobené posuvem sedlovky v sedlové trubce nelze reklamovat.

Řetěz

Předmětem záruky je materiálová vada nebo přetržení. Na běžné opotřebením nebo snížení funkce vlivem zanedbání údržby se záruka nevztahuje.

Baterie

6 měsíců na životnost baterie – jmenovitá kapacita baterie neklesne pod 70 % své celkové kapacity v průběhu 6 měsíců od prodeje elektrokola.

Záruka se ale nevztahuje na pohyblivé části mechanismu, pokud tyto nebyly dostatečně dotaženy, a přesto došlo k použití kola. Tyto části se používáním opotřebovávají, a proto je zapotřebí jejich pravidelná údržba.

Výrobce kola neodpovídá za škodu vzniklou vadou, která neexistovala v době, kdy výrobce uvedl výrobek na trh nebo nastala později a zároveň neodpovídá za škodu, kterou způsobil svým jednáním nebo opomenutím poškozený nebo osoba, za kterou je poškozený odpovědný. Tímto jednáním či opomenutím je míněno hlavně nedodržování zásad uvedených v tomto návodu k obsluze.

Důležité upozornění, pokud provádíte servis!!!

Dodávaná baterie je vybavena BMS (Battery Management System) s připojením na řídicí jednotku BAFANG (je součástí elektromotoru).

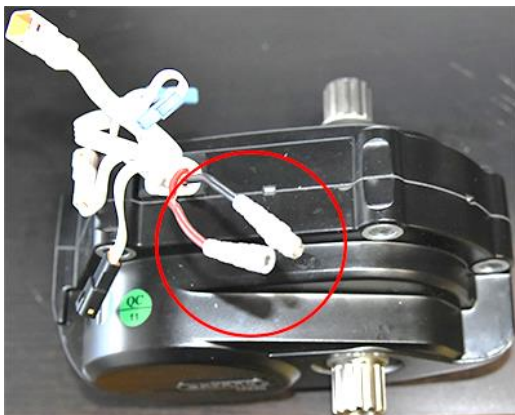


Pokud je nebo byla baterie připojena k elektromotoru, tak i po odpojení baterie je na cívkách elektromotoru naindukovaný proud. Tento zbytkový naindukovaný proud může zkratováním kontaktů držáku baterie poškodit elektroniku elektromotoru (viz. Obr. 3).

Obr. 3 Držák baterie (5 kontaktů)

Vždy při manipulaci s držákem baterie, předem odpojte napájení, resp. konektory do elektromotoru (viz. Obr. 4).

Kontakty držáku baterie nesmí být zkratovány, jinak hrozí poškození elektromotoru!!!



Obr. 4 Napájecí konektory elektromotoru

Záruky a závěrečná ustanovení

Poskytnutí záruky

Autorizovaný prodejce vyplněním a potvrzením Záručního listu, přebírá nad kolem záruku v souladu s platnými právními předpisy České republiky. Na elektrokola MRX platí dvouletá záruka od koupě kola. Pokud výrobce nebo dovozce nespecifikuje blíže pojmy výrobní a materiálové vady, bude pro ně používáno následující:

Za materiálovou vadu se považuje:

u základního materiálu lom způsobený nehomogenitou materiálu (patrná bublina, vměstek u kovových odlitků a plastů; trhlina nebo jiná nespojitost u válcovaných nebo kovaných materiálů), u svařenců trhlina ve sváru a jeho těsném okolí nebo neprovažené místo. Posouzení dodržení předepsaného materiálu, tloušťky jeho tepelného zpracování a tvrdosti je možné pouze na základě vyhodnocení výrobní dokumentace nebo posudku výrobce dílu.

Výrobní vadou se rozumí:

nedodržení předepsané technologie při výrobě, chybná montáž, ale i konstrukční chyba způsobující prokazatelné snížení pevnosti součásti pod obvyklý standard či způsobující nefunkčnost systému. Požadavky spadající pod tuto záruku musí být uplatněny prostřednictvím prodejce kola, který vydal doklad o koupi a vyplnil záruční list.

K posouzení reklamace je nutné předat celé elektrokolo, a to bezodkladně po zjištění závady a ve vybavení, v jakém se závada objevila. Mimo potřebné doklady (doklad o koupi a záruční list) je zákazník požádán o uvedení počtu najetých km, způsob provozu a popis okolností, za jakých k závadě došlo, případně jak byla zjištěna.

Pod pojmem „opotřebení obvyklým způsobem“ se rozumí:

vedle změn povrchu (lak, pokovení, leštění, sjetí plášťů) také vznik vůlí v mechanických uloženích (vidlice, zadní stavby, náboje, středový hřídel, články řetězu), ale i ohnutí příp. trhliny a lom dílů (řídítek, sedlovky, klik, pedálů) a zhoršení funkce systémů, které vyžadují průběžné seřizování (řazení, brzdy) a

údržbu (mazání, dohuštění) – pokud se neprokáže, že jde o materiálovou nebo výrobní vadu.

Neodborným smontováním se rozumí každé jiné uvedení elektrokola do provozu než u autorizovaného prodejce. Za nesprávnou údržbou jsou považovány operace, které jsou v rozporu s návodem k obsluze.

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 reklamace.

Likvidace elektrických a elektronických zařízení



Použité elektrické nebo elektronické výrobky (motor, baterie, displej, snímače, kabeláž) nesmí být likvidovány společně s komunálním odpadem. Za účelem správné likvidace výrobku jej odevzdejte na určených sběrných místech, kde bude přijat zdarma. Správnou

likvidací tohoto produktu pomůžete zachovat cenné přírodní zdroje a napomáháte prevenci potenciálních negativních dopadů na životní prostředí a lidské zdraví. Další podrobnosti si vyžádejte od místního úřadu nebo od nejbližšího sběrného místa. Při nesprávné likvidaci tohoto druhu odpadu mohou být uděleny pokuty či jiné sankce v souladu s národními předpisy.

Technické parametry

Jmenovitý výkon el.motoru:	250 W
Napětí systému:	36 V
Maximální točivý moment:	80 Nm
Provozní teplota:	0°C až +40°C
Skladovací teplota:	-10° až +50°C
Stupeň krytí:	IP54
Nabíjecí baterie:	36 V, 17,5 Ah
Maximální rychlost:	25 km/hod

Poznámky:

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

Záznamy o servisních prohlídkách

Datum prohlídky:

Prohlídku provedl:

.....

.....

.....

razítko a podpis

Datum prohlídky:

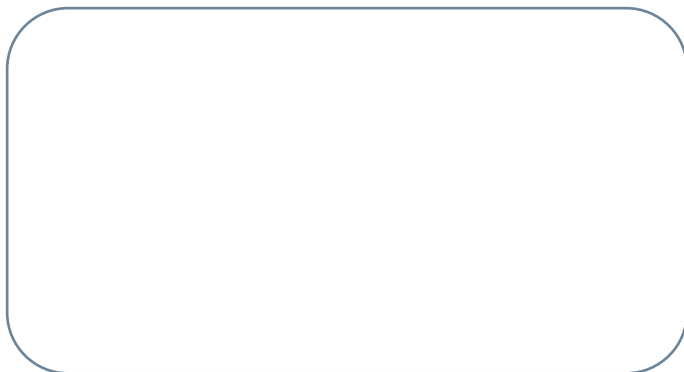
Prohlídku provedl:

.....

.....

.....

razítko a podpis



Váš prodejce

PROFIL BICYCLES CZ s.r.o.
Hněvotín 31, Hněvotín 78347
obchod@profilshop.cz
www.profilshop.cz