

NÁVOD NA POUŽITÍ ZÁRUČNÍ LIST



MRX
SCUD

PROFIL BICYCLES CZ s.r.o.

Hněvotín 31, Hněvotín 783 47

objednavky@profil-bicycles.cz

www.profilshop.cz

MRX SCUD

ZÁRUČNÍ LIST PRO JÍZDNÍ KOLA MRX a SCUD

Model:

Výrobní číslo:

Rám:

Vidlice:

Vybavení:

Záruční doba:

.....
datum prodeje

.....
razítko a podpis

Zákazník:

Adresa:

Kontakt:

Vážený zákazníku,

společnost PROFIL BICYCLES CZ Vám děkuje za zakoupení jejího výrobku, jízdního kola MRX nebo SCUD, které je osazeno kvalitními komponenty renomovaných firem. Horské kolo je uzpůsobeno pro jízdu v terénu, a pokud není vybaveno blatníky a osvětlením, není určeno k běžnému provozu po pozemních komunikacích. Při používání kol na veřejných komunikacích máte povinnost dodržovat příslušné národní právní předpisy (upravující např. používání osvětlení a odrazových skel). Kolo smíte používat pouze k účelu, pro který bylo vyrobeno. Pro další údržbu kola Vám poslouží tento návod, který obsahuje rovněž záruční list a záruční podmínky.

Společnost PROFIL BICYCLES CZ, výrobce Vašeho nového kola, Vám přeje mnoho krásných a bezpečných kilometrů.

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

JEDNOTLIVÉ KATEGORIE KOL A JEJICH POUŽITÍ:

Dětská kola ISO 4210-2:

všechna dětská kola do velikosti 20“ jsou určena pro použití na hříštitích a uzavřených plochách, a to pouze pod dozorem rodičů nebo zodpovědné osoby. Doporučené zatížení kol velikost 20“ do 30 kg.

MTB kola ISO 4210-2:

Je navrženo tak, aby poskytlo jezdcí lepší kontrolu, ovladatelnost a bylo odolnější při jízdě v náročném terénu. Má menší, robustnější rám a výše položený střed, který umožňuje lepší průchodnost terémem. Pláště jsou široké, aby lépe tlumily nárazy a měly větší přilnavost na rozbitém a kluzkém podkladu.

Doporučené zatížení je do 120 kg.

Silniční kola ISO 4210-2:

jsou navržena výlučně pro silnice a cesty s hladkým povrchem. Doporučené zatížení je do 100 kg.

Krosová kola ISO 4210-2:

jsou určena pro provoz na pozemních komunikacích a lehkém terénu polní a lesní cesty se zaměřením na turistiku a volný čas.

Doporučené zatížení kol je do 120 kg.

Dále prosím věnujte pozornost následujícím bodům:

Výrobce nepřebírá žádnou odpovědnost v případech, kdy bylo jízdí 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 nechejte 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.

Důležité: Žádné sportovní kolo není vybaveno od výrobce pro jízdu kola na pozemních komunikacích ve smyslu Vyhlášky Ministerstva dopravy dle platných právních předpisů. Pro jízdu v silničním provozu je kolo nutno vybavit zvonkem a za snížené viditelnosti osvětlením splňujícím technické požadavky na jízdí kola podle této vyhlášky.

CO JE TŘEBA PŘED PRVNÍ JÍZDOU

Výška posedu – výška sedla

Sedněte si na kolo, a to tak, aby se pata napnuté nohy bez obuvi dotýkala pedálu v jeho dolní poloze. V této výšce pak zajistěte sedlovku v sedlové trubce.

Sedlovka nesmí být nikdy vysunuta nad mezní hodnotu, která je na ní označena. V některých případech je poloha sedlovky v rámu kola zajištěna pomocí objímky s rychloupínacím mechanismem. Zajištění – utažení rychloupínacího mechanismu /RU/vyžaduje následující postup:

- páku rychloupínáku dejte do rovnoběžné polohy s osou šroubu
- maticí utáhněte tak, aby při zavírání páky RU byl kladen mírný odpor páky při úhlu 45° – uzavřete páku rychloupínáku.

Poloha sedla – úhel nastavení

Zámek sedla na sedlovce zajišťuje pomocí stavěcích šroubů polohu sedla vůči podélné i svislé ose kola. Tyto šrouby Vám umožní nastavení sedla dle Vašich specifických potřeb. Nejpřirozenější je poloha rovnoběžná s podložkou.

Poloha řídítek – nastavení výšky

Závitový představec, uchycení uvnitř sloupku vidlice dlouhým šroubem, který jde osou vidlice a je uvnitř zajištěn klínem. Výška se seřídí povolením šroubu, volným vysunutím představce nejvýše po značku maximálního vysunutí a následným dotažením šroubu.

Představec bez závitů / A-head/ uchycen vně na sloupku vidlice. Představec je k vidlici kola upevněn objímkou, která je zajištěna zpravidla dvěma šrouby a pojištěna jedním šroubem v ose vidlice. Výšku lze seřídít pouze dolů, a to ubráním podložek. Vzhledem k tomu, že tato operace je v úzké vazbě na správné seřízení celého řízení, je vhodné toto přenechat odbornému servisu.

Pokud máte potřebu mít řídítka na kole výše, jsou možné pouze dvě varianty spočívající buď ve výměně představce, kdy je použit větší úhel, či výměna vidlice s delším sloupkem.

Vzhledem k rozdílnému pojetí držení řídítek a v neposledním řadě i velikostí dlaní je vhodné si seřídít i vzdálenost brzdových pák. V přímé vazbě na toto je i vzdálenost ovládacích mechanismů měničů převodů od madel /gripů/. Povolte šroub objímky brzdové páky, páku nastavte do požadované polohy zajistěte šroubem.

VŽDY ZKONTROLUJTE 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 řadících lanek včetně jejich ukončení. Vždy by měly být zabezpečeny pevně zabezpečenou krytkou, aby nedocházelo k roztržení lanek. Zkontrolujte funkčnost hydraulických brzd, zda někde neprosakuje hydraulická kapalina.

- **Správné vycentrování kol a nepoškozenost paprsků výpletu**

Roztočte každé kolo a zkontrolujte zda nehází do stran nebo zda dokonce nedochází k samovolnému dotyku brzdových špalků 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.

- **Kliky a pedály**

Pravidelně kontrolujte dotažení klik na středové ose. Opotřebovaný nebo špatně upevněný převodník může způsobit poškození řetězu nebo dokonce poškození celého šlapacího středu. Pedály musí být pevně dotaženy ke klíce bez stranové vůle.

- **Světlo**

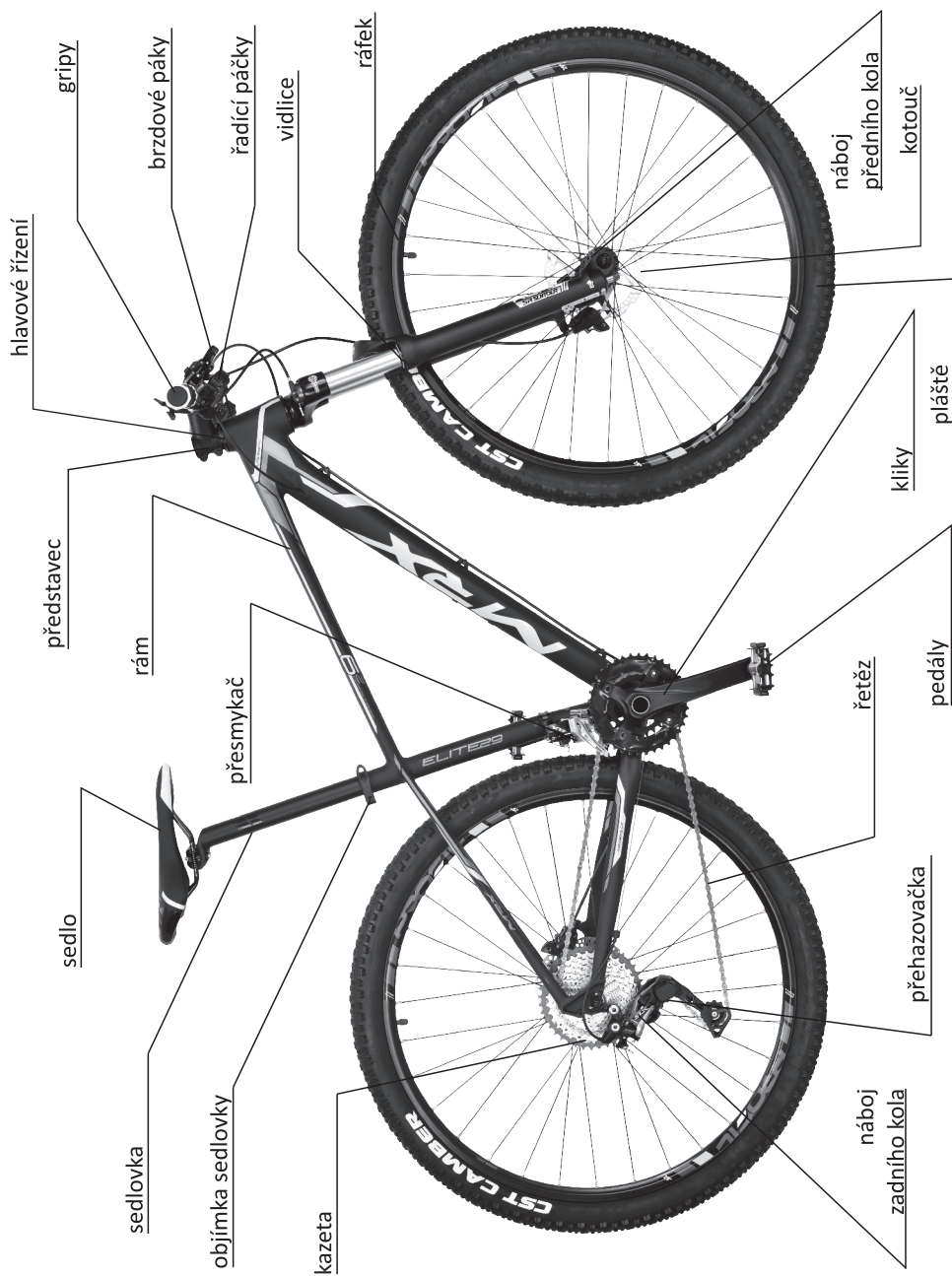
Pokud hodláte vyjet za snížené viditelnosti vždy zkontrolujte funkční stav světel.

Několik rad pro bezpečnou jízdu

Na jízdní kolo nesedejte, pokud nemáte na hlavě přilbu. A to nejen na silnicích, jak vyžaduje vyhláška o provozu na pozemních komunikacích. Přilbu je potřeba mít nastavenou dle návodu, který je k ní přiložen. Ze špatně upnuté přilby se může stát nebezpečný předmět poškozující jezdce při pádu.

Zvažte pravděpodobný čas návratu - pro večerní hodiny je vhodné mít ve vybavení světlo a blikáčku. Pokud bude vyjíždka mimo dosah městské hromadné dopravy, vezměte s sebou vybavení pro odstranění defektu (lepení, náhradní duši, pumpu a montpáky). Při plánované náročné vyjíždce do terénu se vyplatí mít s sebou dále multiklíč, obsahující základní nářadí, který Vám pomůže odstranit případné nesnáze.

NÁZVOSLOVÍ JÍZDNÍHO KOLA



SEŘÍZENÍ A ÚDRŽBA KOMPONENTŮ KOLA

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

BRZDY

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.

V-brake – ráfkové brzdy

Brzdová páka

Brzdová páka by měla být vždy pevně připevněna k řídítkům. Při stisku by se nikdy neměla brzdová páka dotknout řídítek. Pokud se tomu tak stane, je nutné dotáhnout lanko brzdy. Úhel brzdy vzhledem k zemi je možno nastavit povolením objímky brzdy, seřízením a jejím opětovným dotažením. Dále je možno brzdovou páku nastavit na velikost vaší ruky (respektive na délku prstů).

Slouží k tomu šroub naproti brzdové páce, kterým je možno nastavit vzdálenost páky od řídítek.

Brzdové čelisti

Brzdová čelist se skládá ze dvou ramen. Pravidelně kontrolujte, zda je brzdová čelist správně vycentrována. Pokud ne, zkušený technik by měl udělat následující: Zkontrolovat, zda kolo sedí ve správné pozici ve vidlici. Nebo, seřídit brzdu pomocí postranních seřizovacích šroubků. Větší opravy, jako například dotažení a výměny lanek nebo výměnu brzdových špalíků, svěřte odbornému mechanikovi. Vzdálenost mezi ráfkem a brzdovými špalíky je možno nastavit dvěma různými způsoby. Seřizením matice na brzdové páce (resp. jejím povolením), tím se zvětší délka bowdenu. Dojde k dotažení brzdy a brzdové špalíky se přiblíží k ráfku. V některých případech však tento postup není dostatečný a je nutné dotáhnout lanko na samotné brzdě. Správná funkce brzd také závisí na stavu samotných kol. Pokud mají kola vůli nebo jsou pokřivená a poskakují při roztočení do stran, nahoru a dolů, bude je nutné seřídit případně vycentrovat.

Centrování kol není jednoduché, je třeba se obrátit na odborného mechanika. Časem také dojde k opotřebení ráfků a je nutná jejich výměna. Kdy ráfky vyměnit Vám poradí Váš mechanik.

ŘAZENÍ

Řadící systém se skládá z komponentů, které dovolují řadit jednotlivé převodové stupně. Systém se skládá z měniče, přesmykač, řadících páček, popřípadě otočných rukojetí, lankových tahů a řetězu. Součástí měniče i přesmykače 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.

Řadte jen pokud jsou pedály v pohybu vpřed. 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.

PŘEHAZOVAČKA -zadní měnič

Přeřaďte vzadu na nejmenší kolečko. Postavte se za jízdní kolo a přesvědčete 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 šroubků na řadící páčce nebo na měniči. Jestliže je dotažení nedostačující, je nutné dotáhnout lanko. Přeřaďte měnič na nejmenší kolečko, povolte šroub kotvící lanko na měniči.

Dotáhněte seřizovací matice na měniči a na řadicích 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 nespadával pod nejmenší, nebo naopak za největší kolečko směrem k paprskům kola

PŘESMYKAČ -přední měnič

Vnější unášec řetězu přesmykače by měl být téměř paralelní s největším převodníkem. Spodní hrana vnějšího unášeče řetězu přesmykače by měla být ve vzdálenosti 1 – 3 mm od zubů největšího převodníku. Přeřaďte na nejmenší převodník a na největší kolečko vzadu. Pomocí seřizovacího šroubu seřídte maximální možné vychýlení přesmykače směrem k rámu. Řetěz by měl být ve vzdálenosti přibližně 1 až 1,5 mm od vnitřního unášeče přesmykače. Nyní přeřaďte na největší převod a na nejmenší kolečko vzadu. Vymezte maximální polohu přesmykače na největším převodníku a to pomocí druhého seřizovacího šroubu.

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 (případně otočné rukojeti).

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.

RÁM A VIDLICE

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

Přední odpružení - Vidlice

Většina horských a krosových kol jsou vybavena odpruženou vidlicí, ta umožňuje bezpečnější ovládnutí 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 jezdce 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).

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.

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 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 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 seřídit, 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 prsteneček zapadl na dno stacionárního věnečku. Instalujte druhou kuličkovou klec na stacionární kuželík. Zašroubovávejte nastavitelný věneček dolů, dokud existuje vůle. na konec dotáhněte pojistnou matici.

Dotažení 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 řídítka.

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 závit 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 plášť užíván. Obecně lze říci, že čím je podklad tvrdší, tím je doporučeno huštění na vyšší tlak. A naopak. Velké procento kol má rozdílný přední a zadní plášť. Směr otáčení je současně označen šipkou. Šipka + nápis „Front“ pro přední plášť - šipka + nápis „Rear“ pro zadní plášť. Tato šipka se po správném nasazení pláště vždy pohybuje ve směru otáčení kola. Dbejte na tuto okolnost, jelikož jen správný plášť 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 pláštů bývá předepsán i optimální rozsah nebo i minimální hustící tlak.

Ráfky kol jsou v některých případech na brzdné ploše opatřeny podélným vrypem či jednotlivými vrypy 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 opotřebením 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 srovnajte. 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 předejete možnému přiskřípnutí duše, mezi patkou pláště a ráfkem v okolí ventilku. Mírně nahustěte duši a srovnajte 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 kotouči nebo paprskům ve výpletu. V konečné pozici by páčka měla být rovnoběžná s kolem a neměla by vyčnívat do strany. Páčka by měla být přitahena 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 poskytnou také Váš prodejce.

ČIŠTĚNÍ, MAZÁNÍ A SKLADOVÁNÍ

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 bahnitým 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 jízdního kola:

Nejprve jemně ostříkejte jízdní kolo 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 čističky na řetěz. Po dostatečném oschnutí řetěz opět promažte. Při čištění je ideální příležitost pro provedení inspekce celého jízdního kola.

Nářadí potřebné pro základní údržbu jízdního kola:

- 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
- měřky na opotřebením řetězu a pastorků.

Mnohé servisní práce a opravy vyžadují odborné znalosti a náradí. Nikdy nezačínajte 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 JÍZDNÍHO KOLA

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.

Tlak 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. Předejdete 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 dle váhy 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

Stav kol – zkontrolujte, zda není uvolněný výplet kola či prasklý drát. Pokud ano, je potřeba jej utáhnout, popřípadě vyměnit. Jestliže jste tuto činnost nikdy nevykonávali, je vhodné ponechat ji odbornému servisu. Stav tlaku u odpružené vidlici /pokud je vzduchová/ – tlak se doplňuje speciální pumpičkou, která není dodávána současně s jízdním kolem.

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 200-300km. Předejdete 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 2-3 krát během sezony, jedná se o úkon, který v servisu zvládnou za cca 20 vteřin. Dotažení všech šroubů jízdního kola – představec, řídítko, brzdové páky, košík na láhev, šroub sedlové trubky, šrouby brzdových čelistí, šroub objímky předního

měníče 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 kliku 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 poskytnete 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 sběrný nebezpečných odpadů nebo na sběrné dvory.

ZÁRUČNÍ PODMÍNKY

Poskytnutí záruky

Autorizovaný prodejce vyplněním a potvrzením Záručního listu, přebírá nad kolem záruku v souladu s platnými právními předpisy České republiky. Na kola MRX a SCUD 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, vmeštek u kovových odlitků a plastů; trhlina nebo jiná nespojitost u válcovaných nebo kovaných materiálů), u svařenců trhlina ve sváru a jeho těsném okolí nebo neprovařené 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 kolo, 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 pláštěů) 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 kola 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.

POSKYTNUTÍ ZÁRUKY V PŘÍPADĚ JEDNOTLIVÝCH KOMPONENTŮ

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 prasklé odpružené vidlice je neporušenost geometrievnitřních 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 (havarieči 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.

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 poškozené 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 opotřebení jízdou nebo probrzděním 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 a přesmykač

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 opotřebení nebo snížení funkce vlivem zanedbání údržby se záruka nevztahuje.

Celoodpružený rám

Záruka se vztahuje na materiál, sváry a jednotlivé pohyblivé části. Zásadně ji nelze uplatnit na poškození vzniklá:

- havárií
- sportovně závodní činností
- přetěžováním v extrémních podmínkách (sjezd v náročném terénu, jízda ve vodě, sněhu)
- vystavením povětrnostním podmínkám (na dešti, slunci, uskladnění ve vlhkém prostředí)
- neodbornou opravou
- jízdou dvou lidí najednou
- násilným poškozením
- skoky při jízdě
- nedostatečnou údržbou

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.

POZNÁMKY:

A series of 20 horizontal dotted lines for taking notes.

ZÁZNAMY O SERVISNÍCH PROHLÍDKÁCH

Datum prohlídky:

Prohlídku provedl:

.....

.....

.....

.....

.....

.....

razítko a podpis

Datum prohlídky:

Prohlídku provedl:

.....

.....

.....

.....

.....

.....

razítko a podpis

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 783 47

objednavky@profil-bicycles.cz

www.profilshop.cz

