

CTM

**PÔVODNÝ NÁVOD NA OBSLUHU
PŮVODNÍ NÁVOD K OBSLUZE**

ZÁRUČNÝ LIST / ZÁRUČNÍ LIST

SK / CZ



PÔVODNÝ NÁVOD NA OBSLUHU

ZÁRUČNÝ LIST

Vážený zákazník,

ďakujeme, že ste si zakúpil bicykel CTM. Na nasledujúcich stránkach získate potrebné informácie ktoré slúžia k správne nastaveniu, údržbe, servisu a tiež k zvýšeniu bezpečnosti pri jazde. Poslednou časťou tohoto návodu je záručný list, kde sú vysvetlené záručné podmienky.

Dúfame, že budete s bicyklom CTM spokojný a prinesie Vám potešenie z každej jazdy.

Team CTM

OBSAH

1. Základné informácie	2
2. Príprava na jazdu	3
3. Odporúčania pre bezpečnú jazdu a všeobecné informácie	3
4. Prevádzka a údržba	5
5. Čistenie, mazanie a skladovanie	8
6. Poskytnutie záruky	8
7. Popis bicykla	20
8. Obrazová príloha	23
9. Vyhlásenie o zhode	24
10. Záručný list	25



1. ZÁKLADNÉ INFORMÁCIE

DRUH POUŽÍVANIA VÁŠHO BICYKLA

Je veľa typov bicyklov a každý je určený pre iné použitie. Nesprávna voľba bicykla a jeho použitie v nevhodných podmienkach môže byť nebezpečné. Doporučujeme pred kúpou konzultovať vaše požiadavky na použitie s odborným predajcom. Popis jednotlivých častí bicykla nájdete v prílohe.

HORSKÉ BICYKLE PEVNÉ (HARDTAIL)

Najrozšírenejším typom horských bicyklov je stále „pevný“ – čiže bicykel s neodpruženým rámom. Používané býva len predné odpruženie a to väčšinou v rozsahu od 80 mm do 120 mm zdvihu. Prevedenie brzd môže byť v kotúčovej verzii, alebo klasické ráfikové. Používa sa na jazdu mimo spevnených komunikácií kde sa môžu nachádzať malé prekážky a nerovnosti. Nie je určený na extrémnu záťaž, zjazd, skákanie a podobne.

HORSKÉ BICYKLE CELOODPRUŽENÉ (FULLSUSPENSION)

Na rozdiel od predošlého typu horského bicykla má celoodpružený bicykel odpruženie aj v zadnej časti. Je viac variant riešení tzv. prepákovania zadnej stavby a uloženia zadného tlmiča. Výhodou celoodpruženého bicykla je skutočnosť, že lepšie kopíruje nerovný povrch pri jazde a tým zabezpečuje lepšie ovládanie a brzdenie. Rôzne technické prevedenia týchto bicyklov sú účelovo určené na použitie v rôznych terénoch. Používa sa na jazdu mimo spevnených komunikácií, kde sa môžu nachádzať stredne veľké prekážky a nerovnosti. Nie je určený na extrémnu záťaž, zjazd, skákanie a podobne.

TERÉNNE BICYKLE (KROSOVÉ BICYKLE)

Tento typ bicyklov s kolesami veľkosti 28" je určený na asfalt, spevnené cesty a do ľahkého terénu. Aj tieto bicykle môžu byť vybavené prednou odpruženou vidlicou, väčšinou s menším zdvihom ako je tomu u horských bicyklov. Konštrukcia rámu je prispôsobená vzpriamenejšiemu posedu jazdca oproti posedu na horskom cyklisti. Krosové bicykle sú v poslednej dobe stále populárnejšie a bývajú označované aj ako najvhodnejší bicykel pre cykloturistiku. Nie sú vhodné pre skoky, alebo terén v ktorom nájde uplatnenie horský bicykel.

CESTOVNÉ BICYKLE (TREKINGOVÉ BICYKLE)

Cestovné bicykle sú určené na asfaltovú a spevnenú cestu. Sú podobné krosovým bicyklom, len sú vybavené doplnkami, ako blatníky, nosiče batožín, osvetlenie atď. Vzhľadom na svoju výbavu sú vhodné ako dopravný prostriedok na verejných komunikáciách. Nie sú vhodné do terénu.

CESTNÉ ZÁVODNÉ BICYKLE

Sú určené pre jazdu na kvalitných asfaltových (spevnených) cestách. U týchto bicyklov sa používajú úzke plášte, poprípade galusky, ktoré majú nízky valivý odpor a umožňujú dosiahnuť vyššej rýchlosti. Tieto bicykle sa vyznačujú nízkou hmotnosťou a počet prevodov býva 16 až 30. V žiadnom prípade sa neodporúča používať tento typ bicykla v akomkoľvek teréne, alebo na jazdu s nosičmi.

MESTSKÉ BICYKLE

Vzhľadom na konštrukciu a plnú výbavu – ako sú blatníky, svetlá, nosič prípadne košík na príručnú batožinu, sa tieto bicykle hodia najmä na krátke cesty v oblastiach s malou členitosťou terénu. U mestských bicyklov býva často použité radenie prevodov v zadnom náboji. Táto kategória sa nehodí pre cykloturistické a športové účely.

DIRT, BMX, FREESTYLE A DH BICYKLE

Ide o bicykle so zvlášť odolným rámom a sú určené na zdolávanie veľmi náročných prekážok na špeciálnych BMX okruhoch, v bike parkoch, alebo v špeciálne určených priestoroch vhodných pre tieto typy bicyklov. I keď sú takéto bicykle stavané na veľkú záťaž, neexistuje záruka, že sa pri extrémnej jazde, skákaní, bicykel nezlomí, prípadne nezlyhá vidlica, alebo iný diel bicykla. Dodržujte preventívne bezpečnostné pravidlá, ako je častejšia prehliadka, výmena dielov, profesionálny servis. Nepreceňujte pri jazde svoje schopnosti. Zlý úsudok môže spôsobiť poranenie, alebo aj smrť. Je dôležité pre vašu bezpečnosť aby ste mali pri jazde bezpečnostné vybavenie, ako je vhodná prilba, chrániče, alebo výtstuže tela. Nie je vhodné jazdiť na týchto bicykloch na väčšiu vzdialenosť.

DETSKÉ BICYKLE

Sú určené na jazdu po asfaltových cestách a v ľahkom teréne. Pre rôzne vekové kategórie zodpovedajú aj rôzne veľkosti rámov a rôzne priemery kolies 12", 16", 20" alebo 24" (palcové). Dozor rodičov, alebo zodpovednej osoby je potrebný počas jazdenia. Vyhybajte sa jazde v nebezpečných oblastiach, alebo v miestach so zhusťou premávkou. Minimálna výška sedla pre detský bicykel musí byť 435mm a maximálna výška nesmie presiahnuť 635mm. Detský bicykel musí byť vybraný s ohľadom na vek, výšku a schopnosti dieťaťa. Deti musia byť poučené o správnom používaní bicykla, predovšetkým o bezpečnom používaní brzdových sústav (najmä protišlapacej brzdy).

ELEKTROBICYKLE

V prípade, že ste si zakúpili CTM elektrobicykel, obdržali ste spolu s ním aj osobitný návod na jeho obsluhu a údržbu, ktorý popisuje funkcie elektrobicykla.

2. PRÍPRAVA NA JAZDU

SEDLO A STĹPIK SEDLA

Správne nastavenie sedla poskytuje jazdcovi pohodlné sedenie a zároveň umožňujú dosiahnuť maximálny výkon. Rôzne druhy bicyklov a spôsob jazdy si vyžadujú iné nastavenia. Preto doporučujeme, aby ste sa poradili s predajcom o správnom nastavení a ukázal vám ako si môžete sami sedlo nastaviť. Pred jazdou je potrebné kontrolovať dotiahnutie rýchlopínacej skrutky, alebo maticovej sedlovej skrutky. Sedlo by nemalo vykazovať pohyb žiadnym smerom.

UPOZORNENIE: presvedčte sa, či je stĺpik sedla dostatočne zasunutý do rámu. Na stĺpiku sedla sa nachádza označenie (ryška), ktorá určuje maximálne možné vysunutie. Toto označenie počas prevádzky bicykla nesmie byť vidieť. Pri nedodržíaní tohoto postupu hrozí poškodenie stĺpika sedadla, alebo úraz. (Príloha obr. 1)

PREDSTAVEC KORMIDLA, KORMIDLO

Na predstavec kormidla je vyznačená ryskou maximálne prípustná výška na jeho vysunutie. Nikdy predstavec kormidla nevsunete nad túto rysku, hrozí jeho poškodenie, alebo v horšom prípade úraz počas jazdy.

BRZDY

Na kormidle sa nachádzajú zväčša dve brzdové páky. Pravá slúži na brzdenie zadného kolesa a ľavá na predné koleso. Ak sa nachádza na kormidle len jedna brzdová páka, tak v tomto prípade sa s ňou brzdí predné koleso. Zadné koleso sa ovláda protišlapacou brzdou. Uvedieme ju do činnosti spätným chodom klúč pedálov.

Pred jazdou je nevyhnutné skontrolovať nastavenie a funkčnosť brzd. Stlačte obe brzdové páky a vyskúšajte účinnosť brzd. Je nutné zvyknúť si na citlivosť a silu brzd.

UPOZORNENIE

Pred každou jazdou sa ešte presvedčte, že žiadny zo spojov nie je uvoľnený, či plášte sú správne nahustené, či nie sú poškodené plášte, ráfiky alebo výplet kolies. Skontrolujte funkčnosť brzd, činnosť odpružených častí, skontrolujte, či sa gripy neotáčajú na riadidlách. Vizualne a hmatovo skontrolujte celý bicykel a keď je všetko v poriadku, môžete vyraziť na jazdu.

3. ODPORÚČANIA PRE BEZPEČNÚ JAZDU A VŠEOBECNÉ INFORMÁCIE

VŠEOBECNÉ INFORMÁCIE

Každý cyklista pri jazde berie na seba i možné riziko zranenia a škody. Aby sa zmenšilo takéto riziko, dodržujte bezpečnostné predpisy, nariadenia a termíny údržby.

RÁM

Pre bezpečnú a pohodlnú jazdu je veľmi dôležitá správna voľba veľkosti rámu. Doporučujeme obrátiť sa na predajcu pri určení vhodnej výšky rámu. Ak je rám prasknutý alebo ohnutý, treba ho ihneď vymeniť. Rámy majú svoju životnosť, na ktorú vplyva stupeň záťaž a doba používania.

PREDNÁ ODPRUŽENÁ VIDLICA A ZADNÉ ODPRUŽENIE

Väčšina bicyklov CTM je osadená prednou odpruženou vidlicou prípadne zadnou pružiacou jednotkou. Tieto slúžia k pohlcovaniu nerovností vozovky a umožňujú stabilnejší kontakt bicykla s povrchom. Niektoré sú dovybavené ešte aj uzamykaním pruženia (lockout), prípadne nastavením predpätia. Celoodpružené bicykle CTM používajú zadnú pružiacu jednotku s rôznym typom pruženia – vzduchové, olejové, prípadne kombinované s vinutou pružinou. Pomocou tejto pružiny a ostatných nastavovacích prvkov sa dá regulovať tuhosť a funkcia pružiacej jednotky. Systémov na odpruženie bicyklov je veľké množstvo a preto táto príručka nemôže obsahovať všetky druhy a možnosti ich nastavenia. Držte sa prosím pokynov od výrobcu. Ak vám chýbajú takéto informácie, prosím navštívte svojho predajcu. Pred každou jazdou je dôležité skontrolovať funkčnosť a stav prednej, prípadne zadnej pružiacej jednotky. Servisné úkony doporučujeme prenechať kvalifikovanému pracovníkovi, kde ste zakúpili bicykel. Nesprávne nastavenie, alebo manipulácia s pružiacimi jednotkami môže mať za následok zhoršenie jazdných a brzdných vlastností bicykla.

KOLESÁ, PNEUMATIKY, RÁFIKY

Skontrolujte, či sú kolesá vycentrované a či nie sú vo výplete kolesa niektoré špice uvoľnené, alebo dokonca či nechýbajú. Ak zistíte uvoľnenie, alebo chýbajúcu špicu, okamžite túto závalu odstráňte. Prekontrolujte dotiahnutie nábojov v ráme. Pri nedostatočnom zatahnutí môže dôjsť k vypadnutiu kolesa a následne k vážnemu zraneniu! Skontrolujte tiež tlak v pneumatikách, pričom maximálny tlak je uvedený od výrobcu na boku pneumatiky. Prepočet jednotiek tlaku uvedených na bočnej strane: 100 kPa = 14,22 PSI = 1 ATM. Pokiaľ je pneumatika opotrebovaná, alebo predratá, vymeňte ju za rovnakú, alebo inú kompatibilnú s ráfikom. Rovnako postupujte aj pri výmene duše. Ďalej skontrolujte i správnosť vy-

centrovania kolesa. Koleso nesmie mať po roztočení výkyv do strán, alebo prejavy samovoľného brzdenia. Pred každou jazdou skontrolujte ráfiky. Rôzne praskliny, ohnutia a ryhy sú nežiadúce a v takomto prípade sa ráfik nesmie používať. Nie je dovolené ráfiky narovnávať, zvarovať, alebo lepiť. Niektoré ráfiky majú na boku vyfrézovanú ryhu o hĺbke cca 0,3 mm, ktorá slúži ako „kontrolka“ opotrebenia. (Príloha obr. 2) Ak sa začne táto kontrolka strácať, treba ráfik vymeniť. Bezpečné opotrebovanie ráfiky je -0,3 mm z pôvodnej hrúbky steny ráfiky. Limit hrúbky steny ráfiky je 1,1 mm. Deformácia opotrebenia je viditeľná okom a môžete ju posúdiť i hmatom. Pri zistení deformácie opotrebením, prevedte meranie skutočného stavu, alebo dajte bicykel na posúdenie do servisu.

MAXIMÁLNA NOSNOSŤ / NOSIČ BATOŽINY / DETSKÁ SEDAČKA

Maximálna nosnosť bicykla CTM je súčet hmotnosti jazdca, bicykla a batožiny (nákladu). Pre detské bicykle s 12" ráfikom max. 20 kg / pre detské bicykle s 16" ráfikom max. 35 kg / pre bicykle s 20-24" ráfikom max. 100 kg / pre pretekárske, cestovné a mestské bicykle (platí aj pre elektrobicykle) max. 110 kg / pre bicykle terénne a horské s ráfikom 26", 27,5" a 29" (platí aj pre elektrobicykle) max. 120 kg / pre celoodpružené bicykle SCROLL, RIDGE, MONS a e-bike SWITCH max. 140 kg. Ak je štandardne namontovaný nosič (prípadne detská sedačka), alebo si ho namontujete na svoj bicykel vy, berte na vedomie maximálnu nosnosť bicykla. Prevážanie príliš ťažkých nákladov na nosiči môže spôsobiť zranenie jazdca alebo poškodenie bicykla, na ktoré sa záruka nevzťahuje. Dodržujte maximálnu nosnosť jednotlivých typov bicyklov. Nosnosť dodatočne namontovaného nosiča je uvedená v informáciách o danom produkte, prípadne vám ho oznámi predajca. Nosiče batožiny montované na bicykle CTM majú nosnosť max. 20 kg.

V prípade montáže detskej sedačky dodržujte všetky informácie uvedené v návode od výrobcu (maximálna nosnosť sedačky, správna montáž, bezpečnostné zásady atď.). Montáž detskej sedačky zverte do rúk odbornému servisu.

RADENIE A REŤAZ

Keď je radenie zle nastavené, dochádza na pastorkoch k preskakovaniu reťaze. Reťaz je potrebné pravidelne čistiť a mazať vhodnými prípravkami (viac v sekcii ČISTENIE, MAZANIE A SKLADOVANIE). Taktiež poškodená, alebo vyťahaná reťaz môže vážne poškodiť prevodníky a pastorky, alebo môže viesť až k pretrhnutiu. Správne radenie znižuje opotrebovanie pastorkov, prevodníkov a reťaze. Hlavnou zásadou je radiť tak, aby sa reťaz čo najmenej križila. Ak máme zaradené na malom prevodníku, volíme väčšie pastorky a naopak. (Príloha - obr. 3)

PREVODNÍK, STREDOVÉ ZLOŽENIE A PEDÁLE

Klíky musia byť pevne pritiahnuté ku stredovej oske. Celý šľapací stred by sa mal voľne otáčať a nemal by mať vôľu do strán. Je nutná pravidelná kontrola dotiahnutia klúk k oske a tiež dotiahnutie pedálov. Predídete tým poškodeniu stredových klúk, alebo stredovej osky a následne drahejšej oprave.

BRZDY

Po určitej dobe sa jednotlivé časti brzd opotrebovávajú a preto je dôležité brzdy pravidelne kontrolovať, nastavovať a opotrebené súčiastky (lanká, brzdové gumičky, kotúčové brzdy, prípadne platničky pri diskových brzdách)čas vymieňať v kvalifikovanom servise. Doporučujeme meniť opotrebované súčiastky za vhodné s originálom. Vždy majte svoju rýchlosť pod kontrolou tak, aby ste boli schopní zastaviť v rôznych situáciách. Oboma brzdami brzdíte rovnomerne. Prednú brzdu nepoužívajte pri brzdení v zákrutách, ale len pred a za zákrutou.

UPOZORNENIE

Pri daždivom počasí brzdy môžu mať menšiu účinnosť. Neprimerane prudké stlačenie prednej brzdy môže mať za následok pád cez kormidlo s následkom zranenia. Ak má váš bicykel diskové brzdy dávajte pozor, aby ste sa po brzdení nedotkli brzdových kotúčov. Trením sa zahrejú na vysokú teplotu a hrozí popálenie.

PREDSTAVEC KORMIDLA, KORMIDLO

Pred nastavením je potrebné vedieť, aký typ predstava kormidla je na vašom bicykli. Závitový sa zasúva do krku vidlice a je upevnený pomocou dlhej skrutky, ktorá prechádza pozdĺž celým predstavcom. Matica tejto skrutky má na spodnom konci predstava kónický tvar, alebo tvar šikmo zrezaného kužeľa. Slúžia na dotiahnutie predstava kormidla. Predstavec bez závitú tzv. A-head set, je upevnený na stĺpik vidlice zvonku. Pri tomto type predstava nie je možné nastavovať jeho výšku. Po nastavení vôle v predstavci kormidla obidve imbusové skrutky starostlivo dotiahnite. Ak nie ste si pri nastavovaní celkom istý, vyhľadajte kvalifikovaný servis.

HLAVOVÉ ZLOŽENIE

Vôľu v hlavovom zložení najlepšie skontrolujete, ak zabrzdíte prednú brzdu a súčasne hýbete kolesom dopredu a dozadu. Nastavenia a opravy doporučujeme vykonávať v kvalifikovanom servise. Hlavové zloženie je nutné pravidelne kontrolovať a premazávať.

UPOZORNENIE

Všetky mechanické súčiastky bicykla podliehajú opotrebovaniu a sú vystavované veľkému namáhaniu. Rôzne materiály a súčiastky môžu reagovať na opotrebovanie, alebo únavu namáhaním rôznymi spôsobmi. Ak sa prekročí plánovaná životnosť nejakej súčiastky, táto môže náhle zlyhať a spôsobiť zranenie jazdca. Akákoľvek forma trhlin, rýh alebo zmena sfarbenia veľmi namáhaných oblastí upozorňuje, že sa dosiahla životnosť súčiastky a tá sa musí vymeniť. Z bezpečnostného hľadiska doporučujeme používať len originálne náhradné dielce.

PRAVIDLÁ CESTNEJ PREMÁVKY

Jazdec je povinný oboznámiť sa s platnou vyhláškou a pravidlami cestnej premávky v lokalitách, kde bude bicykel používať. Váš bicykel a vybavenie musí zodpovedať zákonom a vyhláškam platných v danej lokalite.

PRILBA

Pri jazde na bicykli používajte vhodnú cyklistickú prilbu. Veľmi častými nehodami pri jazde na bicykli sú práve úrazy hlavy. Preto je potrebné, aby ste pri jazde používali vhodnú prilbu s atestom podľa súčasných platných právnych predpisov.

OSVETLENIE PRI NOČNEJ JAZDE A ZA ZNIŽENEJ VIDITEĽNOSTI

Bicykle CTM (okrem kategórie trekking) nie sú vybavené osvetlením a samotné odrazky nie sú postačujúce. Ak budete jazdiť za tmy, alebo za zníženej viditeľnosti je nevyhnutné, aby ste váš bicykel dodatočne vybavili osvetlením a odrazkovým systémom podľa platných právnych predpisov.

NENAMONTOVANÉ DIELY

Ak zakúpíte bicykel a nachádzajú sa pri ňom nenamontované diely (napr.: svetlo) postupujte pri montáži podľa príbalného návodu. V prípade nejasností sa obráťte na predajcu.

4. PREVÁDZKA A ÚDRŽBA

RADENIE A RADIACI SYSTÉM

Radiaci systém sa skladá z komponentov, ktoré umožňujú radiť jednotlivé prevodové stupne. Je viacero systémov, ktoré sa používajú na radenie a preto si nechajte vysvetliť od vášho predajcu, aký systém sa nachádza na vašom bicykli. Najpoužívanejšie systémy sa skladajú zo zadného a predného preraďovača, radiacích páčok, príp. otočných rukovätí, lankových ťahov a reťaze. Na kormidle máte dve radiace páčky, alebo otočné rukoväte. (Príloha - obr. 4 a 5) Pravá slúži k ovládaniu zadného preraďovača, ľavá slúži k ovládaniu predného preraďovača. Veľmi dôležité je uvoľnenie tlaku na pedále behom radenia. Takéto uvoľnenie zníži možnosť poškodenia reťaze, zadného a predného preraďovača. Radte len pokiaľ sú pedále v pohybe smerom dopredu. Nikdy sa nepokúšajte zaradiť bez otáčania pedálov, alebo dokonca pri pohybe dozadu. Nepokúšajte sa zaradiť silou. Nikdy neukladajte bicykel na pravú stranu, mohlo by dôjsť k poškodeniu preraďovača.

Základné nastavenie radiaceho systému budete pravdepodobne schopný previesť samostatne. Zásadné opravy prenechajte kvalifikovanému odborníkovi. Odborný popis jednotlivých opráv a údržby radiaceho systému presahuje rámec tohto manuálu.

K nastaveniu zadného a predného preraďovača slúži nastavovacia matica pri páčke preraďovača. Nachádza sa v mieste, kde ústia bowdeny do páčiek (niekedy ju môžete nájsť na konci bowdenu ktorý ústi do zadného preraďovača [príloha obr. 6] - záleží to od konkrétneho modelu). Nastavenie väčšieho rozsahu vyžaduje dotiahnutie, alebo naopak povelenie samotného lanka. Podrobnejšie je systém nastavenia popísaný ďalej.

ZADNÝ PRERAĐOVAČ

- preradte vzhľadom na najmenšie ozubené prevodové koliesko a vpredu na najväčšie. Postavte sa za bicykel a presvedčite sa, či je najmenšie ozubené prevodové koliesko, obidve kladky zadného preraďovača a reťaz v jednej línii. Pokiaľ tomu tak nie je, je potrebné správne nastaviť zadný preraďovač. Patka preraďovača môže byť tiež ohnutá. V takomto prípade vyhladajte odborný servis. Dve nastavovacie skrutky na tele zadného preraďovača slúžia k vymedzeniu maximálneho vychýlenia preraďovača na najväčšom a na najmenšom ozubenom koliesku. Týmto sa vymedzí zadný preraďovač, aby reťaz nepadala pod najmenšie, alebo naopak za najväčšie ozubené prevodové koliesko smerom ku špiciam kola. Presné a odborné nastavenie doporučujeme prenechať kvalifikovanému servisu.

PREDNÝ PRERAĐOVAČ

- presnú funkciu predného preraďovača musia byť správne nastavené dorazy. Nastavenie sa uskutočňuje pomocou dvoch skrutiek, umiestnených na preraďovači (príloha obr. 7). Presné a odborné nastavenie doporučujeme prenechať kvalifikovanému servisu.

Lanká a bowdeny radiaceho systému pravidelne kontrolujte a konzervujte vhodným mazivom. Neprirodzené ohyby, praskliny a rozstrapkanie znižujú optimálnu funkciu celého systému. Ak nájdete podobný problém, na bicykli nejazdite. Opravu, alebo výmenu poškodených ťahov vrátane následného nastavenia zverte kvalifikovanému servisu.

REŤAZ

Patrí medzi najviac namáhané komponenty na bicykli. Je veľmi dôležité udržiavať reťaz čistú a premazanú. Pred každým mazaním je potrebné reťaz starostlivo vyčistiť. Piesok a drobné nečistoty, ktoré sa nalepia na reťaz behom jazdy, znižujú rapidne jej životnosť. Správna a pravidelná údržba významne predlžuje životnosť ozubených koliesok, prevodníkov, zadného a predného preraďovača. Namáhaním sa reťaz časom tzv. "vyťahá" a je potrebné ju vymeniť. Pokiaľ ne-

vymeníte reťaz včas, môže dôjsť k poškodeniu prevodníkov a pastorkov (deformácii jednotlivých zubov). U bicykla so zadným preradovačom zabezpečuje správne napnutie reťaze práve preradovač. U bicykla bez zadného preradovača zabezpečíte správne napnutie reťaze posunom kolesa v pätkách rámu.

BRZDOVÝ SYSTÉM

Brzdový systém pozostáva z brzdovej páky, brzdovej čeluste, lanka a bowdenu. Na bicykloch CTM sa montuje niekoľko typov brzd. Sú to brzdy typu „V“- ráfkové, protišlapacie, alebo kotúčové brzdy, ktoré môžu byť mechanické, alebo hydraulické. Pre vás je dôležité vedieť, aký typ brzdy je na vašom bicykli a aké budú požiadavky na údržbu a nastavenie. Brzdenie je pôsobenie trecích síl medzi brzdovými povrchmi. Preto je nesmierne dôležité, aby tieto plochy (ráfiky, brzdové klátky, kotúč brzdy a brzdové platničky) boli čisté a nenachádzali sa na nich mastnoty, brzdová kvapalina, alebo iné látky (napr.: leštidlo na pneumatiky atd.), ktoré by znižovali brzdný účinok. Pokiaľ sa tak stane, je potrebné plochy očistiť špeciálnym prípravkom na čistenie brzd.

UPOZORNENIE

Nedostatočne nastavené, alebo opotrebované časti brzd môžu zapríčiniť zlyhanie s následkom zranenia, alebo smrti. Pravidelná odborná kontrola znižuje takéto riziko. V prípade, že máte akýkoľvek problém s brzdami, na bicykli nejazdte a nechajte ho skontrolovať, nastaviť a opraviť.

RÁFIKOVÁ BRZDA - ČELUSŤ TYPU „V“ – (PRÍLOHA OBR. 8)

Skladá sa z dvoch ramien. Každý cyklista by mal byť schopný vykonať aspoň základné nastavenie brzd. Väčšie opravy zverte odbornému mechanikovi. Lanká brzd sa časom vyťahujú a gumičky sa opotrebovávajú. Tým sa zväčšuje vzdialenosť brzdových klátkov od ráfiku. Táto vzdialenosť by nemala presiahnuť 2 mm. Ak presahuje túto hranicu je nevyhnutné brzdy nastaviť dotiahnutím lanka, alebo výmenou brzdových klátkov. Vzdialenosť je možné nastaviť dvomi rôznymi spôsobmi. Nastavením matice na brzdovej páke (alebo jej uvoľnením), tým sa zväčší dĺžka bowdenu. Dôjde tým k dotiahnutiu brzdy a brzdové klátky sa priblížia k ráfiku. V niektorých prípadoch však tento postup nepostačuje a je potrebné dotiahnutie lanka na samotnej brzde. V tomto prípade postupujte nasledovne. Nastavovaciu maticu dajte do základnej polohy, povolte upevňovaciu skrutku lanka na čelusti, napnite lanko a dotiahnite upevňovaciu skrutku lanka.

KOTUČOVÁ BRZDA (PRÍLOHA OBR. 9)

Niektoré modely bicyklov CTM sú vybavené kotúčovými brzdami a tieto potrebujú určitý čas na zabehnutie, než sa dostanú do stavu svojho maximálneho výkonu. Všetky brzdové systémy je nutné najprv zabehnúť. Až potom sú schopné podávať maximálny výkon. Po zakúpení bicykla, novej brzdy, alebo po výmene brzdových doštičiek sa na bicykli prevezte na bezpečnom mieste. Skúste 20-30 krát zabrzdziť. Postupne zvyšujte tlak na brzdu. Kontrolujte stav brzdových platničiek. Tie by mali vplyvom tepla zosklovatieť. Potom je účinok brzdzenia najväčší. Presvedčte sa o ich rovnomernom opotrebení. Poškodené platničky vymeňte. Kontrolujte stav povrchu diskov. Nežiaduce sú hlboké ryhy a drážky. Poškodené kotúče vymeňte. Kotúče by mali bežať uprostred brzdových platničiek. Ak dochádza k treniu v niektorých miestach počas otáčania kolesa, je nutné povoliť ukotvenie brzdy na vidlici, stlačiť brzdu a znovu ukotvenie dotiahnuť. Pri kotúčových brzdách je veľmi dôležité kontrolovať správne napätie špic v kolesách bicyklov, sú totiž náročnejšie na výplet ako štandardné ráfkové brzdy. Pri väčších priemeroch brzdových kotúčov vplyvom tepelnej deformácie po dlhšom brzdení, môže kotúč dočasne trieť o brzdovú platničku. Zvukový efekt sa môže objaviť aj pri väčšom bočnom zaťažení kolesa. V prípade kotúčových hydraulických brzd zverte nastavenie, údržbu a opravy špecializovanému servisu. Ide o úkony, ktoré si vyžadujú znalosti a špeciálne náradie.

PROTIŠLIAPACIA BRZDA

Ovláda sa spätným chodom pedálov. Čím viac tlačíme nohou na pedál, tým je väčšia brzdná sila. Použitie protišlapacej brzdy musí byť možné v ktorejkoľvek polohe pedálov a spätný chod brzdy nesmie presiahnuť 60°. Ide o uzavretý mechanizmus v zadnom náboji kolesa. Rozobratie a oprava si vyžaduje špeciálne náradie a kvalifikovanú osobu. Všetky nastavenia a opravy prenechajte odbornému servisu. Skontrolujte pred každou jazdou jej funkčnosť. Ak nevykazuje brzda žiadne problémy, stačí ak ju dáte raz ročne skontrolovať kvalifikovaným odborníkom.

MONTÁŽ A DEMONTÁŽ KOLIES

V súčasnosti sa používajú tri základné spôsoby uchytenia kolesa (prípadne ich kombinácia) a to buď pomocou: Matice – koleso sa zaisťuje pomocou dotiahnutia šiesthhranných matíc.

Rýchloupínacej páčky – cez náboj kolesa prechádza oska z jednej strany zakončená upínacou maticou a na druhej rýchloupínacou páčkou.

Špeciálny rýchloupínací systém ktorý používajú hlavne zjazdové bicykle. Ide o zaistenie kolesa pomocou imbusovej skrutky.

UPOZORNENIE

Nesprávne uchytené koleso môže pri jazde kmitať, alebo i vypadnúť. Je dôležité aby ste vedeli aké uchytenie má váš bicykel a ako správne uvoľniť a zaisťiť koleso. Nechajte si ukázať a vysvetliť od vášho predajcu o aký systém ide, ako správne snímať a inštalovať koleso a akou silou ho zaisťiť. Pri kotúčových brzdách sa vyhnite stlačeniu brzdovej páčky, pokiaľ nie je kotúč zasunutý do strmeňa brzdy – brzdové doštičky by zablokovali štrbinu strmeňa a nebolo by možné správne nasadenie. Po zaistení skontrolujte otáčanie kolesa a funkčnosť brzd.

Momentálne najrozšírenejší spôsob je uchytenie pomocou rýchlopínacej páčky. Tá umožňuje ľahkú a rýchlu montáž a demontáž kolies bez akýchkoľvek nástrojov. Páku rýchlopínacieho tiahla je vhodné zatiahnuť smerom k vidlici. Zatiahnutie smerom dopredu môže spôsobiť náhodné otvorenie, napr. konárom, atď.
Pred demontážou kolies je potrebné v prípade ráfikovej brzdy („V“ brake) uvoľnenie lanka obidvoch brzd. Stlačte obidve brzdové čeluste smerom k ráfiku a vyháknite fajku s bowdenom a lankom.

Demontáž a montáž predného kolesa:

otvorte páku rýchlopínacieho tiahla a povoľte maticu na druhej strane. Týmto sa predné koleso uvoľní z vidlice a stačí len nadvihnúť prednú časť bicykla. Pri montáži vložte náboj kolesa do úchytných vidlice, naskrutkujte upínaciu maticu a pákou rýchlopínacieho tiahla dotiahnite smerom k vidlici. Zaisťte rýchlopínaciu páčku. Roztočením kolesa skontrolujte, či brzdové klátiky netrú o plášť, prípadne ráfik, alebo u kotúčových brzd neprichádza k treniu v strmeni brzdy.

Demontáž a montáž zadného kolesa:

najprv preradte vzadu na najmenší pastork. Otvorte páku rýchlopínacieho tiahla a pootočením uvoľnite osku. Nadvihnite bicykel za zadnú vidlicu a pravou rukou napnite preradovač za jeho spodnú časť dozadu. Týmto sa zadné koleso uvoľní z vidlice. Pri montáži nastavte zadný preradovač na najmenšie kolečko. Rýchlopínacia páčka musí byť v otvorenej polohe. Potiahnite zadný preradovač smerom dozadu a nasadte reťaz. Vložte koleso do zadnej vidlice rámu a ťahom koleso potiahnite až na koniec. Dostatočne doskrutkujte upínaciu maticu a zaisťte rýchlopínaciu páčku. Skontrolujte správnu činnosť kolesa a brzd.

STABILIZAČNÉ KOLIESKA

Stabilizačné kolieska sa musia dať pripevniť, alebo odmontovať bez uvoľnenia osky zadného kolesa. Vodorovná vzdialenosť medzi zvislou rovinou prechádzajúcou každým stabilizačným kolieskom a zvislou rovinou prechádzajúcou osou rámu bicykla nesmie byť menšia ako 175 mm. Vzdialenosť medzi každým stabilizačným kolieskom a podlahou nesmie byť väčšia ako 25 mm s bicyklom postaveným vo zvislej polohe na vodorovnom povrchu. Detские bicykle sa vyrábajú v rôznych veľkostiach a k tomu sú prispôbené veľkosti stabilizačných koliesok. Uistite sa, že pri montáži používate správnu veľkosť. Na trhu sa nachádza viacero druhov stabilizačných koliesok a od toho zaleží aj ich montáž. Požiadajte vášho predajcu o vysvetlenie montáže a demontáže koliesok. Táto príručka nemôže obsiahnuť všetky druhy montáže a demontáže. Najbežnejším systémom uchytenia je:

Na osku náboja pripevnenú k rámu nasuňte poistnú podložku. Nasuňte držiak, na ktorom je už pripevnené pomocné koliesko. Na osku náboja nasuňte podložku a dotiahnite maticou. Pri demontáži postupujte opačným spôsobom.

HLAVOVÉ ZLOŽENIE

Hlavové zloženie so závitom sa skladá z pevných misiek, venčekových ložisiek, nastaviteľnej misky, poistnej podložky, kónusu a poistnej matice. Hlavové zloženie by malo byť aspoň jedenkrát ročne rozobraté, premazané a opäť zostavené. Behom jazdy môže vplyvom namáhania dôjsť k povoleniu hlavového zloženia. Správne dotiahnutie skontrolujete najlepšie nasledovným spôsobom – stlačte pevne prednú brzdú a pohýbte kolesom dopredu a dozadu. Ak ucítite vôľu v hlavovom zložení, je potrebné ho nastaviť a dotiahnuť. Základné nastavenie uskutočnite nasledovne: povoľte poistnú maticu montážnym kľúčom, potom citlivo dotiahnite nastaviteľnú miskú (kormidlo by sa malo voľne otáčať). Dotiahnite poistnú maticu.

Hlavové zloženie bez závitú (A-headset) je veľmi podobné závitovému zloženiu. Avšak na rozdiel od závitového, kde dochádza k dotiahnutiu celého hlavového zloženia pomocou matice so závitom, drží hlavové zloženie bez závitú predstavec samotný. Pokiaľ chcete hlavové zloženie bez závitú dotiahnuť, povoľte obidve skrutky na predstavci. Dotiahnite citlivo skrutku s tzv. „ježkom“ v predstavci, ktorý sa nachádza v hornej časti predstavca, na konci stĺpiku vidlice. Nakoniec zrovnať predstavec súmerne s predným kolesom a dotiahnite dve skrutky na predstavci. Presvedčte sa, či je všetko dostatočne dotiahnuté. Uťahovací moment je max 45 Nm.

KORMIDLO A PREDSTAVEC KORMIDLA

Nastavenie a kontrola predstavca a kormidla sú popísané v predošlom texte. Maximálna dotahovacia sila na objímkach kormidla je pre skrutky M4 - 8Nm, M5 - 12Nm, M6 - 15 Nm. Maximálna dotahovacia sila na upevnenie predstavca v stĺpiku vidlice je 15Nm.

SEDLA A SEDLOVKA

Nastavenie a kontrola sedla a sedlovky bola už popísaná. Maximálna dotahovacia sila upevnenia stĺpika sedla v ráme je 25Nm. Upevnenie sedla v podsedlovom zámku je pri dvoch skrutkách 10Nm a pri jednej 16Nm.

KOLIESÁ A PNEUMATIKY

Kontrolujte tlak v pneumatikách. Rešpektujte maximálny možný tlak, ktorý je uvedený na boku pláštá. Je celkom bežné, že vzduch z duší časom unikne a preto je potrebné tlak pravidelne kontrolovať. Vysokotlakové kompresory (na čerp. stanicích) môžu veľmi ľahko prehustiť a tak poškodiť plášť a dušu. K defektu môže dôjsť kedykoľvek. Vhodné je neustále so sebou voziť materiál na opravu defektov, ktorý obsahuje aj návod na opravu defektu. Maximálna dotahovacia sila matic kolies je 40-50Nm a rýchlopínacích uzáverov je 11Nm.

PEDÁLE

Pravý a ľavý pedál majú odlišný smer závitov. Z tohoto dôvodu je potrebné namontovať správny pedál do správnej kluky. Pedále bývajú spravidla označené písmenami L a R. Pedál s označením L je ľavý a patrí do ľavej kluky (bez prevodníkov). Pedál s označením R je pravý. Úťahovací moment pedálov ku klúke je max 80 Nm.

NÁBOJE

Ohybom kolies do strán skontrolujte, či nie sú náboje uvoľnené. Ak sa náboj vzhľadom k osi pohybuje, je potrebné dotiahnutie a nastavenie. K údržbe a nastaveniu je potrebné použiť špeciálne nástroje. Z tohoto dôvodu sa obráťte na profesionálneho mechanika. Pokiaľ sú použité maticové náboje predného a zadného kolesa doťahujte ich úťahovacím momentom 50-60 Nm.

STREDOVÉ ZLOŽENIE

Bicykle GTM sú vybavené zapúzdreným stredovým zložením. Pokiaľ sa stredové zloženie neotáča plynule, alebo má vôľu, prípadne počujete neprirodzené zvuky, je potrebná včasná výmena. Úťahovací moment pre dotiahnutie stredovej kluky k stredovej oske je 55-64 Nm.

ODPRUŽENÁ VIDLICA A ZADNÉ ODPRUŽENIE

Bežná údržba spočíva v tom, že dbáte na to, aby klzné plochy vidlice, alebo tímača boli čisté. Špinu odstráňte mäkkou handrou a premastite doporučeným mazivom od výrobcu. Pravidelný servis, ktorého interval určuje výrobca, zverte odbornému servisu. Nemeňte nastavenie odpruženia, pokiaľ ste sa neoboznámili s pokynmi od výrobcu. Zmenou nastavenia odpruženia sa mení i brzdná charakteristika bicykla. Po zmene nastavenia si vyskúšajte správanie bicykla na bezpečnom mieste. Viac informácií nájdete v sekcii - **ODPORÚČANIA PRE BEZPEČNÚ JAZDU A VŠEOBECNÉ INFORMÁCIE**. Preklad textu na nálepke umiestnenej na odpruženej vidlici: „**UPOZORNENIE!** Pred manipuláciou si prečítajte návod. Záruka je neplatná bez nálepky.“ Neodstraňujte ju. Preklad textu na nálepke umiestnenej na pružiackej jednotke: „Prosím preverte pred jazdou, či je pružina zaistená poistnou maticou“.

BICYKLE S ELEKTRICKÝM ASISTENČNÝM SYSTÉMOM

V prípade, že je Váš bicykel vybavený elektrickým asistenčným systémom, postupujte podľa informácií poskytovaných výrobcom elektrického asistenčného systému. Pri kúpe elektrického bicykla ste obdržali aj osobitný manuál na jeho obsluhu a údržbu. Ak vám chýbajú ďalšie informácie, prosím navštívte svojho predajcu.

VŠEOBECNÉ PODMIENKY

Údržba a servis bicykla závisí od rôznych faktorov ako sú napríklad štýl jazdy, náročnosť terénu, zaťaženie bicykla, až po klimatické podmienky v ktorých jazdíte. Požiadajte vášho predajcu aby vám podrobne vysvetlil a upresnil požiadavky na údržbu v podmienkach, v akých budete bicykel používať.

UPOZORNENIE

Z dôvodu bezpečnosti doporučujeme používať u všetkých komponentov a súčastí bicykla len originálne náhradné diely od autorizovaných predajcov.

PRÍSLUŠENSTVO

Pri bicykli, u ktorého je príslušenstvo, ako výbava (napr.: svetlo) nájdete dodatočné informácie o vhodnej prevádzke, údržbe a náhradných dielcoch. Ak tam takéto informácie chýbajú, poskytnite ich váš predajca.

5. ČISTENIE, MAZANIE A SKLADOVANIE

Pre zachovanie funkcie bicykla je dôležité udržiavať ho čistý. Špina a prach poškodzujú najviac pohyblivé časti bicykla (ide hlavne o reťaz, prevodníky, pastorky). Menej hodné pre čistenie sú vysokotlakové vodné čističe. Ručné čistenie bicykla je najlepšie. Venujte pozornosť všetkým pohyblivým súčiastkam na bicykli. Odporúčané mazacie prostriedky: teflónové mazivo na reťaz a ostatné pohyblivé časti, lithiová vazelína na ložiská, náboje, stred a hl.zloženie , alebo iné podobné výrobky dostupné na trhu. Mazacie prostriedky určené pre automobily nie sú vhodné na použitie na bicykle. Vyvarujte sa nanášaniu mastných prostriedkov na ráfiky, brzdové gumičky, alebo na rotor kotúčovej brzdy. Vhodné je občas premazať otočné čapy brzdových pák a čelústi. Počas dlhodobého skladovania bicykla nenechávajte tento pod vplyvom poveternostných podmienok, alebo vo vlhkom prostredí. Bicykel chráňte pred daždom, snehom a slnkom.

DLHODOBÉ PÔSOBENIE SLNEČNÉHO ŽIARENIA, ALEBO INÝCH POVETERNOSTNÝCH VPLYVOV MÔŽE SPÔSOBIŤ FAREBNÉ ZMENY LAKU. PO NAJAZDENÍ PRVÝCH CCA 100 KM, JE POTREBNÉ NA VAŠOM BICYKLI UROBIŤ GARANČNÚ PREHLIADKU, ktorú PREVEDIE VÁŠ PREDAJCA.

Po každej jazde je nutné skontrolovať funkčnosť brzd, radenia, odpruženej vidlice, rýchlopúinacie skrutky a tiahla. Po cca 200 km je nutné skontrolovať tlak v pneumatikách, dotiahnutie všetkých skrutiek, premazať reťaz vhodným mazivom. Každé 3 mesiace je nutné skontrolovať dotiahnutie skrutiek, premazať vnútro sedlovej trubky a hlavovej trubky. Raz za rok by mal skúsený mechanik vykonať celkový servis a kontrolu. Prípadné opotrebované, alebo poškodené časti je potrebné vymeniť a nahradiť súčiastkami, ktoré spĺňajú potrebné parametre.

6. POSKYTNUTIE ZÁRUKY

RÁM A VIDLICA

— záruka sa vzťahuje na vadu materiálu, jeho spoje a prípadné prehrdzavenie. Nedá sa uplatniť na poškodenie spôsobené nesprávnym skladovaním (viď odsek 5.), haváriou, alebo neodbornou opravou. Je potrebné, aby rám bol v pôvodnom laku.

UPOZORNENIE

Váš bicykel nie je skonštruovaný na skoky. Dopady môžu poškodiť okrem iného hlavne rám, alebo pruženie. Na poškodenie rámu, prednej a zadnej pružiacej jednotky, ako aj na ostatné komponenty následkom skákania a neprimeraného zaťaženia sa záruka nevzťahuje.

ODPRUŽENÁ VIDLICA A ZADNÁ ODPRUŽENÁ JEDNOTKA

— záruka sa vzťahuje na materiálové a výrobné vady, ktoré existujú v okamžiku prevzatia. Kritériom pre prijatie reklamácie prasknutej odpruženej vidlice je neporušenosť geometrie vnútorných a vonkajších nôh. Nie je možné uplatňovať závyady ako vznik vôle, ak je vo vidlici nečistota a voda, ktorá spôsobuje poškodenie, ďalej ohnutie stĺpku vidlice, alebo poškodenie korunky vplyvom pádu, alebo skákania.

Pri zadnej pružiacej jednotke nie je možné uznávať závyady, pri ktorých je poškodená geometria jednotky následkom pádu, nevhodnom nastavení, alebo neúmernom zaťažení a tiež unikanie vzduchu či oleja spôsobeným nedostatočnou údržbou a následným vniknutím nečistôt a vody pod tesnenie, ryhy na klzných častiach a koróziu.

RIADENIE

- záruka je na materiálové vady, nemožno uplatniť záruku na deformácie stĺpika vidlice pri nadmernom dotiahnutí predstavca, alebo deformáciu predstavca po vysunutí nad značku maximálneho vysunutia. Prevádzka bicykla vyžaduje kontrolu a vymedzenie vôle hlavového zloženia – vytlčené, zhrdzavené, alebo znečistené ložiskové dráhy nie je možné reklamovať.

STREDOVÉ ZLOŽENIE, PREVODNÍK

— do záruky spadajú vady materiálu. Bežné nastavovanie vôle nie je predmetom garančných opráv. Rovnako nie je možné uznať zdeformované, alebo vytrhnuté závitové dielov a poškodený štvorhran klúk vplyvom nedostatočného pritiažnutia, alebo preťaženia pri skokoch. Vydraté ložiskové dráhy a skorodované diely nie sú predmetom záruky. Kontrolujte a včas reagujte na prípadné uvoľnenie.

PEDÁLE

— záruka sa vzťahuje na preukázateľnú vadu materiálu. Opatrebenie prevádzkou, uvoľnením, či prasknutím spojov rámečkov, alebo ohyb čapu spôsobený nárazom, nie je dôvodom k uznaniu reklamácie. Hlučnosť pedálu a nastavovanie vôle nie je predmetom garancie, ale pozárúčného servisu. Pozor na uvoľňovanie pohyblivých častí pedálov, kontrolujte ich správne dotiahnutie. Na stratu uvoľnených častí sa nevzťahuje záruka.

KOLEŠÁ

— do bežnej záruky spadajú vady materiálu (prasknutý ráfik, náboj, pastork, oska) vrátane vád povrchových úprav. Kritériom pre prijatie záruky na prevádzkovú vôľu a hlučnosť chodu pastorka je jeho funkčnosť. Vydraté ložiskové dráhy, vniknutie nečistôt do volhobežného telesa a ložisiek náboja a skorodované diely nie sú predmetom záruky. Zdeformovaný, alebo rozcentrován ráfik nemôže byť predmetom reklamácie.

BRZDY, RADENIE, ZADNÝ A PREDNÝ PRERAĐOVAČ

— do záruky spadajú vady materiálu. Na nastavenie sa záruka nevzťahuje. Skladovaním, manipuláciou a jazdou sa nastavenie môže zmeniť a jeho doladovanie patrí k bežnej údržbe. Radenie najmä páčkami preradovača, vyžaduje cit. Na prípadné strhnutie mechanizmu nemôže byť uplatnená záruka.

SEDLO, SEDLOVÁ RÚRKA

— uznáva sa vada materiálu, posudzuje sa z hľadiska plnenia funkcie. Ryhy spôsobené posunom sedlovky v sedlovej trubke, nie je možné reklamovať. Reklamácia na sedlovú rúrku sa neuznáva, ak bola vysunutá nad značku maximálneho vysunutia, následkom čoho sa zdeformovala. Tiež nie je možné uplatniť záruku na ohyb sedlovky vplyvom pádu, preťaženia, alebo skoku, tiež ohyb saní sedla, roztrhnutie alebo predratie poťahu sedla.

REŤAZ

— predmetom záruky je materiálová vada. Na opotrebenie prevádzkou sa záruka nevzťahuje. Záruka sa nevzťahuje na pretrhnutie reťaze vplyvom necitlivého radenia (rozpojenie na čape), deformácie vzniknuté prevádzkou (pretočenie), prevádzkové opotrebenie a pri zanedbaní údržby (korózia, zadrenie vplyvom nečistoty a pod.).

ODRAZKY, KRYT PREVODNÍKA, KRYT ŠPÍC

— ulomené, alebo rozbité diely nie sú predmetom záruky.

BRZDY

— záruka sa vzťahuje na výrobné, alebo materiálové vady. Nie je možné záruku uplatniť na poškodenie spôsobené nehodou, zanedbaním údržby, alebo neodbornou opravou. Vždy používajte náhradné diely tej istej značky ako je brzda namontovaná na vašom bicykli. Iba tak bude zaručená bezchybná funkcia. Vplyvom brzdzenia opotrebované brzdové klátiky, alebo brzdové platničky nie sú predmetom reklamácie.

ZÁRUČNÝ LIST

Predávajúci poskytne prvému majiteľovi bicykla záruku v zmysle Občianskeho zákonníka a podľa údajov uvedených v tomto záručnom liste. Záručná doba je 24 mesiacov. Na rám sa vzťahuje záruka len pokiaľ je pôvodne nastriekaný od výrobcu. Predajca nemôže ručiť za technologické postupy iných výrobcov. Záruka na rám a komponenty sa nevzťahuje na závady, ktoré vznikli vinou užívateľa, nedodržaním pokynov v návode, opotrebovaním a používaním k účelom, na ktorý bicykle CTM nie sú určené: vrcholové preteky, skoky a podobne. Výrobca a distribútor nenesie žiadnu zodpovednosť za zranenie vzniknuté pri nesprávnom používaní bicykla.

Dovozca prehlasuje, že bicykel uvedeného typu a výrobného čísla, zodpovedá aktuálne platným normám a technickým predpisom v Slovenskej republike a EÚ. Bicykel CTM je určený pre športové účely. Nie je určený k prevádzke na pozemných komunikáciách, ale v prípade, že je takto používaný, musí byť dovybavený podľa všeobecne záväzných právnych predpisov.

V dobe trvania záruky firma odstráni na svoj náklad závady, ktoré sa na bicykli vyskytli a ktorých príčinou je vada materiálu, jeho spracovanie či nesprávna montáž. Záruka sa nevzťahuje na poškodenie vzniknuté nesprávnym používaním, skladovaním, alebo výmenou originálnych dielov, opotrebovaním, preťažovaním, nedostatkom starostlivosti o bicykel, nesprávnou údržbou a neodbornou opravou.

UPOZORNENIE

Veľmi dôležité pre posúdenie prípadnej reklamácie na jednotlivé diely, je vykonanie garančnej prehliadky u predajcu po najazdení cca 100 km po kúpe bicykla. Táto je dôležitá z dôvodu kontroly funkčnosti a dotiahnutia spojov jednotlivých dielov.

PODMIENKY ZÁRUKY

Bicykel musí byť pri predaji kompletne zmontovaný, nastavený u predajcu, predvedený a pripravený na jazdu. Výrobok musí byť používaný výhradne k tomu účelu, na ktorý bol vyrobený. Pri uplatňovaní záruky predkladá zákazník kompletný čistý bicykel, platný záručný list a doklad o kúpe z registračnej pokladne.

NÁROK NA UPLATNENIE ZÁRUKY ZANIKÁ

Ak bolo zistené, že k poškodeniu výrobku nedošlo vinou výrobcu, ale užívateľa (neodbornou opravou, extrémnym zaťažením, zlým uskladnením a pod.). Uplatnením nároku na záruku po záručnej dobe. Ak nie je výrobok riadne používaný a udržiavaný podľa návodu. Ak nebol pri uplatnení nároku na záruku predložený riadne vyplnený záručný list s vyznačeným dátumom garančnej prehliadky.

Závady vzniknuté bežným opotrebením, nesprávnym skladovaním [vid odsek 5.], výmenou originálnych dielov, zanedbaním kontroly a údržby, nemôžu byť tiež predmetom reklamácie.

PŮVODNÍ NÁVOD K OBSLUZE

ZÁRUČNÍ LIST

Vážený zákazníku,

děkujeme, že jste si zakoupil kolo značky CTM. Na následujících stránkách získáte potřebné informace, které slouží ke správnému nastavení, údržbě, servisu a také ke zvýšení bezpečnosti při jízdě. V zadní části se nachází obrazová příloha. Poslední částí tohoto návodu je záruční list.

Doufáme, že budete s kolem CTM spokojen a přinese Vám potěšení z každé jízdy.

Team CTM

OBSAH

1. Základní informace	12
2. Příprava na jízdu	12
3. Doporučení pro bezpečnou jízdu a všeobecné informace	13
4. Provoz a údržba	14
5. Čištění, mazání a skladování	18
6. Poskytnutí záruky	18
7. Popis kola	20
8. Obrazová příloha	23
9. Prohlášení o shodě	24
10. Záruční list	25



1. ZÁKLADNÍ INFORMACE

ZPŮSOB POUŽÍVÁNÍ KOLA

Existuje hodně typů kol a každý je určen pro jiné použití. Nesprávná volba kola a jeho užívání v nevhodných podmínkách může být nebezpečné. Před koupí doporučujeme konzultovat vaše požadavky na kolo s odborným prodejcem. Popis jednotlivých částí kola najdete v příloze.

HORSKÁ KOLA (HARD TAIL)

Nejrozšířenějším typem horských kol je stále „pevný“ typ – tedy kolo s neodpruženým rámem. Používá se jenom přední odpružení a to většinou v rozmezí od 80 mm do 120 mm zdvihu. Provedení brzd může být v diskové verzi nebo klasické ráfkové. Tento typ kola se používá na jízdu mimo zpevněné komunikace, kde se mohou nacházet malé překážky a nerovnosti. Není určen pro extrémní zátěž, sjezd, skákání a podobně.

HORSKÁ CELOODPRUŽENÁ KOLA (FULL SUSPENSION)

Na rozdíl od předchozího typu horského kola má toto celkově odpružené kolo odpružení i v zadní části. Existuje více variant tzv. přepákování zadní stavby a uložení zadního tlumiče. Výhodou celkově odpruženého kola je to, že při jízdě lépe kopíruje nerovný povrch a tím zabezpečuje lepší ovládání a brzdění. Různá technická provedení těchto kol jsou určena k jízdě v různých terénech. Tento typ se používá na jízdu mimo zpevněné komunikace, kde se mohou nacházet středně velké překážky a nerovnosti. Není určen pro extrémní zátěž, sjezd, skákání a podobně.

TERÉNNÍ KOLA (KROSOVÁ KOLA)

Tento typ kol s kolesy o velikosti 28" je určený na asfalt, zpevněné cesty a do lehkého terénu. I tato kola mohou být vybavena přední odpruženou vidlicí, většinou s menším zdvihem než u horských kol. Konstrukce rámu je přizpůsobena vzpřímenějšímu posedu jezdce oproti posedu na horském kole. Krosová kola jsou v poslední době stále populárnější a bývají označovaná i jako nejhodnější kola pro cykloturistiku. Nejsou vhodná pro skoky nebo terén, ve kterém najde uplatnění horské kolo.

TREKINGOVÁ KOLA

Jízdní kola jsou určená na asfaltové a zpevněné cesty. Jsou podobná krosovým kolům s tím rozdílem, že jsou vybavena doplňky, jako jsou blatníky, nosiče, osvětlení a podobně. Vzhledem k této výbavě jsou vhodná jako dopravní prostředek na veřejných komunikacích. Nejsou vhodná do terénu.

JÍZDNÍ ZÁVODNÍ KOLA

Jsou určena pro jízdu na kvalitních asfaltových (zpevněných) cestách. U těchto kol se používají úzké pláště, popřípadě galusky, které mají nízký valivý odpor a umožňují dosáhnout vyšší rychlosti. Tato kola se vyznačují nízkou hmotností a počet převodů bývá 16 až 30. V žádném případě se nedoporučuje používat tento typ kola v jakémkoli terénu nebo na jízdu s nosičem.

MĚSTSKÁ KOLA

Vzhledem ke konstrukci a plné výbavě – jakou jsou blatníky, světla, nosič a případně košík na příruční zavazadlo – se tato kola hodí nejvíce na kratší cesty v oblastech s malou členitostí terénu. U městských kol bývá často použito řazení převodů v zadním náboji. Tato kategorie se nehodí pro cykloturistické a sportovní účely.

DIRT, BMX, FREESTYLE A DH KOLA

Jsou to kola s obzvlášť odolným rámem a jsou určena na zdolávání velmi náročných překážek na speciálních BMX okruzích, v bike parcích nebo ve speciálních prostorech vhodných pro tyto typy kol. I když jsou tato kola stavěná na velkou zátěž, neexistuje záruka, že se při extrémní jízdě nebo skákání kolo nezlomí, případně že neselže vidlice nebo jiný díl kola. Dodržujte bezpečnostní pravidla, jako je častější prohlídka, výměna dílů, profesionální servis. Nepřeceňujte při jízdě svoje schopnosti. Špatný úsudek může způsobit zranění nebo také smrt. Pro vaši bezpečnost je důležité, abyste měli při jízdě bezpečnostní vybavení, jako je vhodná přilba, chrániče na ruce, lokty a kolena. Není vhodné jezdit na těchto kolech na větší vzdálenosti.

DĚTSKÁ KOLA

Jsou určená na jízdu po asfaltových cestách a do lehkého terénu. Pro různé věkové kategorie odpovídají různé velikosti rámu a různé průměry kol, 12", 16, 20, nebo 24" palců. Dozor rodičů a nebo odpovědné osoby je po nějaký čas určitě nutný. Vyhýbejte se jízdě v nebezpečných oblastech a nebo v místech se zhuštěnou dopravou. Minimální výška sedla pro dětské kolo je 435mm, maximálně však 635mm. Dětské kolo se musí vybrat s ohledem na věk, výšku a schopnosti dítěte. Děti musí být poučeny o správném používání kola a především o bezpečném používání soustav brzd (také protišlapné brzdy).

ELEKTROKOLA

V případě, že jste si zakoupili CTM elektrokolo, obdrželi jste spolu s ním i další návod na jeho obsluhu a údržbu, který popisuje funkce elektrokola.

2. PŘÍPRAVA NA JÍZDU

SEDLA A SLOUPEK SEDLA

Správné nastavení sedla poskytuje jezdcí pohodlné sezení a zároveň umožňuje dosáhnout maximálního výkonu. Různé druhy kol a způsob jízdy vyžadují jiná nastavení. Doporučujeme, abyste se poradili s prodejcem o správném nastavení a aby vám ukázal, jak si sedlo můžete nastavit sami. Před jízdou je potřeba zkontrolovat dotažení rychloupínací skrutky, anebo maticové sedlové skrutky. Sedlo by se nemělo hýbat žádným směrem.

UPOZORNĚNÍ

Ujistěte se, jestli je sloupek sedla dostatečně zasunutý do rámu. Na sloupku sedla se nachází označení (ryška), která určuje maximální možné vysunutí. Tato ryška nesmí být za jízdy vidět. Při nedodržení tohoto postupu hrozí poškození (ohnutí) sloupku sedla anebo úraz. (Příloha obr. 1)

PŘEDSTAVEC ŘÍDÍTEK, ŘÍDÍTKA

Na představci řídítek je ryskou vyznačená maximální přípustná výška jeho vysunutí. Představec řídítek nikdy nevysunujte před jízdou nad ryšku, hrozí poškození řídítek anebo v horším případě úraz během jízdy.

BRZDY

Na řídítkách se zpravidla nacházejí dvě brzdové páky. Pravá slouží na brždění zadního kola a levá na brždění předního kola. Když se na řídítkách nachází pouze jedna brzdová páka, pak se v ní v tomto případě brzdí přední koleso. Zadní koleso se ovládá protišlapací brzdou. Uvedeme ji do činnosti zpětným chodem pedálů.

Před jízdou je nutné zkontrolovat nastavení a funkčnost brzd. Stiskněte obě brzdové páky a vyzkoušejte účinnost brzd. Je nutné si zvyknout na citlivost a sílu brzd.

UPOZORNĚNÍ

Před každou jízdou se ujistěte, že žádný ze spojů není uvolněný, že jsou pláště správně nahuštěné, že nejsou poškozené ráfky anebo výplet koles. zkontrolujte funkčnost brzd, činnost odpružených částí, jestli se gripy neprotácejí na řídítkách. Pohledem i hmatem zkontrolujte celé kolo, a když je všechno řádně nastavené, můžete vyjet.

3. DOPORUČENÍ PRO BEZPEČNOU JÍZDU A VŠEOBECNÉ INFORMACE

RÁM

Pro bezpečnou a pohodlnou jízdu je velmi důležité správně zvolit velikost rámu. Doporučujeme vhodnou výšku rámu zkontrolovat s prodejcem.

V případě, že je rám prasklý anebo ohnutý, je potřeba ho ihned vyměnit. Rámy mají svoji životnost, ze které vyplývá stupeň zátěže a doba používání.

PŘEDNÍ ODPRUŽENÁ VIDLICE A ZADNÍ ODPRUŽENÍ

Většina kol CTM je osazena přední odpruženou vidlicí a případně zadní pružicí jednotkou. Ty slouží k vyrovnávání nerovností vozovky a umožňují stabilnější kontakt kola s povrchem. Některá kola jsou ještě vybavená uzamykáním pružení (lockout), případně nastavením předpětí. Celkově odpružená kola CTM používají zadní pružicí jednotku s různým typem pružení – vzduchové, olejové a případně kombinované s vinutou pružinou. Pomocí této pružiny a ostatních nastavovacích prvků se dá regulovat tuhost a funkce pružicí jednotky. Systémů na odpružení kol je velké množství a proto tato příručka nemůže obsáhnout všechny druhy a možnosti jejich nastavení. Držte se, prosím, pokynů od výrobce. V případě, že vám takovéto informace chybí, navštivte svého prodejce. Před každou jízdou je důležité zkontrolovat funkčnost a stav přední, případně zadní pružicí jednotky. Servisní úkony doporučujeme přenechat kvalifikovanému servisu v prodejně, kde jste kolo zakoupili. Nesprávné nastavení anebo manipulace s pružicími jednotkami může mít za následek zhoršení jízdních a brzdových vlastností kola.

KOLESA, PNEUMATIKY, RÁFKY

Zkontrolujte, zda jsou kola vycentrovaná a jestli ve výpletu koles nejsou některé špičky uvolněné, nebo dokonce chybějící. Pokud zjistíte uvolnění anebo chybějící špičky, okamžitě tuto závadu odstraňte. Překontrolujte dotažení nábojů v rámě. Při nedostatečném dotažení může dojít k vypadnutí kola a následně k vážnému zranění! Zkontrolujte také tlak v pneumatikách, přičemž maximální tlak výrobce uvádí na boku pneumatiky. Přepočít jednotek tlaku uvedených na boční straně: 100 kPa = 14,22 PSI = 1 ATM. Pokud je pneumatika opotřebená anebo vyfoučená, vyměňte ji za stejnou anebo jinou kompatibilní s ráfkem. Stejně postupujte i při výměně duše. Dále zkontrolujte i správnost vycentrování kola. Koleso nesmí mít po roztočení výkyvy do stran anebo vykazovat projevy samovolného brždění. Před každou jízdou zkontrolujte ráfky. Různé praskliny, ohnutí a rýhy jsou nežádoucí a v takovém případě se ráfek nesmí používat. Není

dovoleno ráfky narovnávat, svařovat anebo lepit. Některé ráfky mají na boku vyfrézovanou rýhu o hloubce cca 0,3 mm, která slouží jako kontrolka opotřebení. (Příloha obr. 2) Jestli se začne tato kontrolka ztrácet, je potřeba ráfek vyměnit. Bezpečné opotřebování ráfku je -0,3 mm z původní tloušťky stěny ráfku. Limit tloušťky stěny ráfku je 1,1 mm. Deformace opotřebení je viditelná okem a můžete ji posoudit i hmatem. Při zjištění deformace opotřebováním změřte skutečný stav anebo dejte kolo na posouzení do servisu.

MAXIMÁLNÍ NOSNOST / NOSIČ ZAVAZADLA / DĚTSKÁ SEDAČKA

Maximální nosnost kola CTM je součet hmotnosti jezdce, kola a zavazadla (nákladu). Pro kategorii dětské kola s 12" ráfem max. 20 kg / pro dětské kola s 16" ráfem max. 35 kg / pro dětské kola s 20-24" ráfem max. 100 kg / pro závodní, cestovní a městské kola (platí také pro elektrokola) max. 110 kg / pro kola terénní a horské s ráfem 26", 27,5" a 29" (platí také pro elektrokola) max. 120 kg / pro celoodpružené kola SCROLL, RIDGE, MONS a e-kolo SWITCH max. 140 kg. V případě, že je nosič, případně dětská sedačka standardně namontovaná, anebo i když si je namontujete na svoje kolo vy, berte na vědomí maximální nosnost kola. Převážení příliš těžkých nákladů na nosiči může způsobit zranění, anebo poškození kola, na které se záruka nevztahuje. Dodržujte maximální nosnost jednotlivých typů rámu. Nosnost dodatečně namontovaného nosiče je uvedena v informacích o daném produktu, případně vám ji sdělí prodejce. Nosiče zavazadla, montované na kola CTM, mají nosnost max. 20 kg. V případě montáže dětské sedačky dodržujte všechny pokyny [maximální nosnost sedačky, správná montáž, bezpečnostní zásady atd.] uvedené v návodu. Montáž dětské sedačky svěřte do rukou odbornému servisu.

ŘAZENÍ A ŘETĚZ

V případě, že je řazení špatně nastavené, dochází na pastorcích k přeskokování řetězu. Řetěz je zapotřebí pravidelně čistit a promazávat vhodnými prostředky (více se dozvíte v sekci ČIŠTĚNÍ, MAZÁNÍ A SKLADOVÁNÍ). Také poškozený anebo vytaháný řetěz může vážně poškodit měniče a pastorky a může to vést až k jeho roztržení. Správné řazení snižuje opotřebování pastorků, měničů a řetězu. Hlavní zásadou je řadit tak, aby se řetěz co nejméně křížil. Když máme zařazeno na nižším převodu, volíme větší pastorky a naopak. (Příloha obr.: 3.)

MĚNIČ, STŘEDOVÉ SLOŽENÍ A PEDÁLY

Kličky musí být pevně utažené směrem ke středové ose. Celý šlapací střed by se měl volně otáčet a neměl by mít vůli do stran. Je nutná pravidelná kontrola dotažení klik k ose a také dotažení pedálů. Zabrání se tak poškození středových klik anebo středové osy a následné drahé opravy.

BRZDY

Po určité době se jednotlivé části brzd opotřebovují, je proto důležité brzdy pravidelně kontrolovat, nastavovat a opotřebované součástky (lanka, brzdové gumičky, kotoučové brzdy, případně plotničky u diskových brzd) včas vyměňovat u odborném servisu. Doporučujeme vyměňovat opotřebované součásti za originální náhradní díly.

Jezděte jen tak rychle, aby jste byli schopni zastavit v různých situacích. Brzdy rovnoměrně oběma brzdami. Přední brzdu nepoužívejte při brzdění v zatáčkách, ale pouze před a za zatáčkou.

UPOZORNĚNÍ: při deštivém počasí mohou mít brzdy menší účinnost. Nepřiměřeně prudké stisknutí přední brzdy může mít za následek pád přes řídítka s následkem zranění. V případě, že má vaše kolo diskové brzdy, dávejte pozor, abyste se v průběhu brzdění nedotkli brzdových kotoučů. Třením se zahřejí na vysokou teplotu a hrozí popálení.

PŘEDSTAVEC ŘÍDÍTEK, ŘÍDÍTKA

Před nastavením je potřeba vědět, jaký typ představce řídek máte. Závity se zasouvají do krku vidlice a je upevněn pomocí dlouhé skrutky, která prochází podél celého představce. Matice této skrutky má na spodním konci představce kónický tvar anebo tvar šikmě seříznutého kužele. Slouží k dotažení představce řídek. Představec bez závitu, tzv. A-head set, je upevněn na sloupek vidlice zvenčí. U tohoto typu představce není možné nastavit jeho výšku. Po nastavení vůle v představci řídek obě imbusové skrutky pečlivě dotáhněte. Jestli si nejste při nastavování jisti, vyhledejte kvalifikovaný servis.

HLAVOVÉ SLOŽENÍ

Vůli v hlavovém složení nejlépe zkontrolujete, když zabrzdíte přední brzdu a současně hýbete kolesem dopředu a dozadu. Nastavení a opravy doporučujeme provádět v kvalifikovaném servise. Hlavové složení je nutné pravidelně kontrolovat a promazávat.

UPOZORNĚNÍ

Všechny mechanické součásti kola podléhají opotřebování a jsou vystavovány velikému namáhání. Různé materiály a součásti mohou reagovat na opotřebování anebo únavu namáháním různými způsoby. Když se překročí plánovaná životnost nějaké součástky, může tato náhle selhat a způsobit zranění jezdce. Jakákoli forma trhlin, výh nebo změna zabarvení velmi namáhaných oblastí znamená, že vypršela životnost součástky a ta se musí vyměnit. Z bezpečnostního hlediska doporučujeme používat jenom originální náhradní díly.

PRAVIDLA JÍZDNÍHO PROVOZU

Jezdec je povinen obeznámit se s platnou vyhláškou a pravidly jízdního provozu v lokalitách, kde bude kolo používat. Vaše kolo a vybavení musí odpovídat zákonům a vyhláškám platným v dané oblasti.

PŘILBA

Při jízdě na kole používejte vhodnou cyklistickou přilbu. Velmi častými nehodami při jízdě na kole jsou právě úrazy hlavy. Proto je zapotřebí, abyste při jízdě používali vhodnou přilbu s atestem dle současných platných právních předpisů.

NENAMONTOVANÉ DÍLY

V případě, že si zakoupíte kolo spolu s nenamontovanými díly (např. světlo), postupujte při montáži podle přibaleného návodu. V případě nejasností se obraťte na prodejce.

VŠEOBECNÉ INFORMACE

Každý cyklista si při jízdě bere na sebe i možné riziko zranění a nebo škody. Aby se zmenšilo toto riziko, dodržujte bezpečnostní předpisy, nařízení a dodržujte termíny pravidelné údržby kola.

4. PROVOZ A ÚDRŽBA

ŘAZENÍ A ŘÍDÍCÍ SYSTÉM

Řídicí systém se skládá z komponentů, které umožňují řadit jednotlivé převodové stupně. Je několik systémů, které se používají na řízení, a proto si nechte od svého prodejce vysvětlit, jaký systém máte na kole vy. Nejpoužívanější systémy se skládají ze zadního měniče a předního přesmykače, řídicích páček, případně otočných rukovětí, lankových tahů a řetězu. Na řídicích páčkách jsou dvě řídicí páčky anebo otočné rukověti. (Příloha obr. 4 a 5.) Pravá slouží k ovládní měniče, levá slouží k ovládní přesmykače. Velmi důležité je uvolnění tlaku na pedálu během řazení. Takové uvolnění snižuje možnost poškození řetěze, měniče a přesmykače. Převody měňte jen tehdy, pokud jsou pedály v neustálém pohybu dopředu. Nikdy se nepokoušejte zařadit bez otáčení pedálů, anebo dokonce při jejich pohybu dozadu. Nepokoušejte se zařadit silou. Nikdy neodkládejte kolo na pravou stranu, mohlo by dojít k poškození měniče.

Základní nastavení řídicího systému budete pravděpodobně schopni udělat sami. Zásadní opravy přenechejte kvalifikovanému odborníkovi. Odborný popis jednotlivých oprav a údržby řídicího systému přeshazuje rámec tohoto manuálu. K nastavení měniče a přesmykače slouží nastavovací matice u řídicí páčky. Nachází se v místě, kde ústí bowdeny do páček (někdy ji můžete najít na konci bowdeny, který ústí do měniče - příloha obr. 6 - záleží to na konkrétním modelu). Nastavení většího rozsahu vyžaduje dotažení, anebo naopak povolení samotného lanka. Podrobněji je systém nastavení popsán dále.

MĚNIČ

- přefáďte měnič na nejmenší ozubené převodové kolečko a přesmykač na největší. Postavte se za kolo a ujistěte se, že je nejmenší ozubené převodové kolečko, obě kladky přesmykače a řetěz v jedné linii. Pokud tomu tak není, je potřeba správně nastavit měnič. Patka měniče může být také ohnutá. V takovém případě vyhledejte odborný servis. Dvě nastavovací skrutky na těle měniče slouží k vymezení maximálního vychýlení měniče na největším a nejmenším ozubeném kolečku. Tak je zajištěno, aby řetěz nepadal pod nejmenší anebo naopak za největší ozubené převodové kolečko směrem ke špicím kola. Přesné a odborné nastavení doporučujeme přenechat kvalifikovanému servisu.

PŘESMYKAČ

- pro správnou funkci přesmykače musí být správně nastavené dorazy. Nastavujeme pomocí dvou skrutek umístěných na přesmykači (příloha - obr. 7). Přesné a odborné nastavení doporučujeme přenechat kvalifikovanému servisu.

Lanka a bowdeny řídicího systému pravidelně kontrolujte a ošetřujte vhodným mazivem. Nepřirozené ohyby, praskliny a roztřepení snižují optimální funkci celého systému. V případě, že najdete podobný problém, na kole nejezděte. Opravu anebo výměnu poškozených tahů včetně nastavení světe kvalifikovanému servisu.

ŘETĚZ

Patří mezi nejdůležitější komponenty kola. Je velmi důležité udržovat řetěz čistý a promazaný. Před každým mazáním je potřeba řetěz pečlivě vyčistit. Písek a drobné nečistoty, které se nalepí na řetěz během jízdy, snižují velmi rychle jeho životnost. Správná a pravidelná údržba významně prodlužuje životnost ozubených koleček, převodníků, měniče a přesmykače. Namáháním se řetěz časem tzv. „vytahá“ a je potřeba jej vyměnit. Jestli nevyměníte řetěz včas, může dojít k poškození převodníků a pastorků (k deformaci jednotlivých zubů). U kola s měničem zabezpečuje správné napnutí řetěze právě měnič. U kola bez měniče zabezpečíte správné napnutí řetězu posunem kola v patkách rámu.

BRZDOVÝ SYSTÉM

Brzdový systém se skládá z brzdové páky, brzdové čelisti, lanka a bowdeny. Na kolech CTM se montuje několik typů brzd. Jsou to brzdy typu „V“ - ráfkové, protišlapací anebo kotoučové brzdy, které mohou být mechanické, anebo hydraulické. Je důležité vědět, jaký typ brzdy je na vašem kole a jaké budou požadavky na údržbu a nastavení. Brždění je působení třecích sil mezi brzdovými povrchy. Proto je nesmírně důležité, aby tyto plochy (ráfky, brzdové klátky, kotoučové brzdy a brzdové plotýnky) byly čisté a nenacházely se na nich mastnoty, brzdová kapalina anebo jiné látky (např. leštidlo na pneumatiky apod.), které by snižovaly účinek brzdového systému. Pokud se tak stane, je potřeba plochy očistit speciálním přípravkem na čištění brzd.

UPOZORNĚNÍ

Nedostatečně nastavené nebo opotřebované části brzd mohou zapříčinit selhání brzd s následkem zranění, anebo smrti. Pravidelná odborná kontrola takové riziko snižuje. V případě, že máte jakýkoli problém s brzdami, na kole nejezděte a nechte si je zkontrolovat, nastavit a opravit.

BRZDOVÁ ČELIST TYPU „V“ (PŘÍLOHA-OBŘ. 8) – (RÁFKOVÉ BRZDY)

Skládá se ze dvou ramen. Každý cyklista by měl být schopen provést základní nastavení brzd. Větší opravy svěřte odbornému mechanikovi. Lanka brzd se časem vytahají a gumičky se opotřebovávají. Tím se zvětšuje vzdálenost brzdových klátek od ráfku. Tato vzdálenost by neměla přesáhnout 2 mm. Když je vzdálenost větší, je nutné brzdy nastavit dotažením lanka anebo výměnou brzdových klátek. Vzdálenost je možné nastavit dvěma způsoby. Nastavením matice na brzdové páce (anebo jejím uvolněním), čímž se zvětší délka bowdenu. Tím dojde k dotažení brzdy a brzdové klátky se přiblíží k ráfku. V některých případech však tento postup nepostačuje a je zapotřebí dotažení lanka na samotné brzdě. V takových případech postupujte následovně. Nastavovací matici dejte do základní polohy, povolte upevňovací skrutku lanka na čelisti, napněte lanko a dotáhněte upevňovací skrutku lanka.

KOTOUČOVÉ BRZDY (PŘÍLOHA-OBŘ. 9)

Některé modely kol CTM jsou vybavené kotoučovými brzdami, které potřebují určitý čas na rozeždění, než se dostanou do stavu svého maximálního výkonu. Všechny brzdové systémy je nutné nejdřív rozejdit, až pak dosáhnou svého maximálního výkonu. Po zakoupení kola, nové brzdy anebo po výměně brzdových destiček se na kole projedte na bezpečném místě. Zkuste 20-30 krát zabrzdít. Postupně zvyšujte tlak na brzdu. Kontrolujte stav brzdových plotének. Ty by měly vlivem tepla zesklzatět. Pak je účinek brždění největší. Ujistěte se o jejich rovnoměrném opotřebení. Poškozené ploténky vyměňte. Kontrolujte stav povrchu disků. Nežádoucí jsou hluboké rýhy a drážky. Poškozené kotouče vyměňte. Kotouče by měly běžet uprostřed brzdových plotének. Pokud dochází ke tření na některých místech během otáčení kola, je nutné povolit ukotvení brzdy na vidlici, stlačit brzdu a opět ukotvení dotáhnout. U kotoučových brzd je velmi důležité kontrolovat správné napětí špic v kolesách kol, jsou totiž náročnější na výplet jako standardní ráfkové brzdy. Při větších průměrech brzdových kotoučů mohou vlivem tepelné deformace po delším brždění tyto dočasně třít brzdovou ploténku. Tento zvukový efekt se může objevit i při větším bočním zatížení kola. V případě kotoučových hydraulických brzd svěřte nastavení, údržbu a opravy specializovanému servisu. Jde o úkony, které si vyžadují znalosti a speciální nářadí.

PROTIŠLAPACÍ BRZDA

Ovládá se zpětným chodem pedálů. Čím víc tlačíme na pedál, tím je větší brzdná síla. Použití protišlapné brzdy musí být možné v kterékoliv poloze pedálů a zpětný chod nesmí přesáhnout 60 stupňů. Jde o uzavřený mechanismus v zadním náboji kola. Rozebrání a oprava si vyžaduje speciální nářadí a kvalifikovanou osobu. Všechny nastavení a opravy nechte odbornému servisu. Před každou jízdou zkontrolujte funkčnost brzdy. Když brzda nevykazuje žádný problém, stačí ji jednou za rok zkontrolovat v kvalifikovaném servisu.

MONTÁŽ A DEMONTÁŽ KOLES

V současnosti se používají tři základní způsoby uchycení kola (případně jejich kombinace) a to pomocí: Matice – koleso se zajišťuje dotažením šestihranných matic. Rychloupínací páčky – přes náboj kola přechází osa z jedné strany zakončená upínací maticí a na druhé straně rychloupínací páčkou. Speciálního rychloupínacího systému, který používají hlavně sjezdová kola. Jde o zajištění kola pomocí imbusové skrutki.

UPOZORNĚNÍ

Nesprávné uchycené koleso může při jízdě kmitat, nebo i vypadnout. Je důležité vědět, jaké uchycení má vaše kolo a jak správně uvolnit a uchytit koleso. Nechte si ukázat a vysvětlit od vašeho prodejce, o jaký systém jde, jak správně demontovat koleso z kola a instalovat jej a jakou silou jej zajistit. Při kotoučových brzdách se vyhněte stlačení brzdové páky, pokud kotouč není zasunutý do třmenu brzdy – brzdové destičky by zablokovaly šterbinu třmenu a nebylo by možné správné nasazení. Po zajištění zkontrolujte otáčení kola a funkčnost brzd.

Momentálně nejrozšířenější způsob je uchycení pomocí rychloupínací páčky. Ta umožňuje lehkou a rychlou montáž a demontáž koles bez jakýchkoli nástrojů. Páku rychloupínacího táhla je vhodné zatáhnout směrem k vidlici. Zatažením směrem dopředu může způsobit náhodné otevření, např. větví apod. Před demontáží koles je potřebné v případě ráfkové brzdy („V“ brake) uvolnění lanka obou brzd. Stlačte obě brzdové čelisti směrem k ráfku a vyhněte fajfku s bowdenem a lankem.

DEMONTÁŽ A MONTÁŽ PŘEDNÍHO KOLESA

-otevřete páku rychloupínacího táhla a povolte matici na druhé straně. Tím se přední koleso uvolní z vidlice a stačí pak jen nadzvednout přední část kola. Při montáži vložte náboj kola do uchyť vidlice, našroubujte upínací matici a páku rychloupínacího táhla dotáhněte směrem k vidlici. Zajistěte rychloupínací táhlo. Roztočením kola zkontrolujte, jestli se brzdové klátky netrou o plášť, případně ráfek, anebo jestli u kotoučových brzd nedochází ke tření ve třmenu brzdy.

DEMONTÁŽ A MONTÁŽ ZADNÍHO KOLESA

- nejdřív přefadte vzadu na nejmenší pastorek. Otevřete páku rychloupínacího táhla a pootočením uvolněte osu. Nadzvedněte kolo za zadní vidlici a pravou rukou napněte měnič za její spodní část dozadu. Tímto se zadní koleso uvolní z vidlice. Při montáži nastavte měnič na nejmenší kolečko. Rychloupínací táhlo musí být v otevřené poloze. Táhněte měnič směrem dozadu a nasadte řetěz. Vložte koleso do zadní vidlice rámu a tahem koleso táhněte až na konec. Dostatečně dotáhněte upínací a zajistěte rychloupínací páčku. Zkontrolujte správnou činnost kolesa a brzd.

STABILIZAČNÍ KOLEČKA

Stabilizační kolečka se musí dát připevnit a nebo dát odmontovat bez uvolnění zadní osy kola. Vodorovná vzdálenost mezi svislou rovinou předcházející každým stabilizačním kolečkem a svislou rovinou předcházející osou rámu kola nesmí být menší než 170mm. Vzdálenost mezi každým stabilizačním kolečkem a podlahou nesmí být větší než 25mm s kolem postaveným ve svislé poloze na vodorovném povrchu. Dětská kola se vyrábějí v různých velikostech a k tomu jsou i určené velikosti stabilizačních koleček. Ujistěte se, že při montáži používáte správnou velikost koleček. Na trhu se nachází více druhů stabilizačních koleček a od toho záleží i na jejich montáži. Požádejte Vašeho prodejce o vysvětlení montáže a demontáže koleček. Tato příručka nemůže obsahovat všechny druhy montáží a demontáží.

Nejbezpečnějším systémem uchycení je:

Na osu náboje připevněnou k rámu nasadíme pojistnou podložku.

Nasunete držák na kterém je připravené stabilizační kolečko.

Na osu náboje nasuňte podložku a dotáhněte matku. Při demontáži postupujte opačným způsobem.

HLAVOVÉ SLOŽENÍ

Hlavové složení se závitem se skládá z pevných misek, věnečkových ložisek, nastavitelné misky, pojistné podložky, kónusu a pojistné matice. Hlavové složení by se mělo alespoň jedenkrát ročně rozebrat, promazat a opět sestavit. Během jízdy může vílevem namáhání dojít k povolání hlavového složení. Správné dotažení zkontrolujete nejlépe následovným způsobem – stlačte pevně přední brzdu a pohněte kolesem dopředu a dozadu. Jestli ucítíte vůli v hlavovém složení, je potřeba jej nastavit a dotáhnout. Základní nastavení provedete takto: povolte pojistnou matici montážním klíčem, pak citlivě dotáhněte nastavitelnou miskou (řídítka by se měly volně otáčet). Dotáhněte pojistnou matici.

Hlavové složení bez závitu (A-headset) je velmi podobné závitovému složení. Ovšem na rozdíl od závitového, kde dochází k dotažení celého hlavového složení pomocí matice se závitem, drží hlavové složení bez závitu představec samotný. Pokud chcete hlavové složení bez závitu dotáhnout, povolte obě skrutky na představci. Dotáhněte citlivě skrutku s tzv. „ježkem“ v představci, který se nachází v horní části představce, na konci sloupku vidlice. Nakonec srovnejte představec souměrně s předním kolesem a dotáhněte dvě skrutky na představci. Ujistěte se, jestli je všechno dobře dotaženo. Utahovací moment pro dotažení je max. 45 Nm.

ŘÍDÍTKA A PŘEDSTAVEC ŘÍDÍTEK

Nastavení a kontrola představce a řídítek jsou popsány výše. Maximální síla dotažení v objímkách řídítek je pro skrutky M4 – 8Nm, M5 – 12Nm, M6 – 15Nm. Maximální síla dotažení na upevnění představce v sloupku vidlice je 15Nm.

SEDLA A SEDLOVKA

Nastavení a kontrola sedla a sedlovky byla popsána výše. Maximální síla dotažení upevnění sloupku sedla v rámech je 25Nm. Upevnění sedla v podsedlovém zámku je při dvou skrutkách 10Nm a při jedné 16Nm.

KOLESA A PNEUMATIKY

Kontrolujte tlak v pneumatikách. Dodržujte maximální možný tlak, který je uvedený na boku pláště. Je celkem běžné, že vzduch z duší časem unikne, a proto je zapotřebí tlak pravidelně kontrolovat. Vysokotlakové kompresory (na čerpacích stanicích) mohou pláště a duše velmi lehce přehřtít a tak je poškodit. K defektu může dojít kdykoli. Je vhodné s sebou vozit materiál na opravu defektů, který obsahuje návod na opravu defektu. Maximální síla dotažení matic koles je 40-50Nm a rychloupínacích závěrů 11Nm.

PEDÁLY

Pravý a levý pedál mají odlišný směr závitu. Proto je potřeba namontovat správný pedál do správné kliky. Pedále bývají zpravidla označené písmeny L a R. Pedál s označením L je levý a patří do levé kliky (bez převodníků). Pedál s označením R je pravý. Utahovací moment pro dotažení pedálů ke klíce je max. 80Nm.

NÁBOJE

Ohybem koles do stran zkontrolujte, jestli nejsou náboje uvolněné. Pokud se náboj vzhledem k ose pohybuje, je potřeba jej dotáhnout a nastavit. K údržbě a nastavení je potřeba použít speciální nástroje. Z tohoto důvodu se obraťte na profesionálního mechanika. V případě, že jsou použity maticové náboje předního a zadního kolesa, dotahujte je utahovacím momentem 50-60Nm.

STŘEDOVÉ SLOŽENÍ

Kola CTM jsou vybavená zapouzďeným středovým složením. Pokud se středové složení neotáčí plynule anebo má vůli, případně slyšíte nepříjemné zvuky, je nutná včasná výměna. Utahovací moment pro dotažení středové kliky k středové ose je 55-64Nm.

ODPRUŽENÁ VIDLICE A ZADNÍ ODPRUŽENÍ

Při běžné údržbě dbáte na to, aby kluzné plochy vidlice anebo tlumiče byly čisté. Špínu odstraňte měkkým hadříkem a promastěte doporučeným mazivem od výrobce. Pravidelný servis, přičemž četnost určuje výrobce, svěřte odbornému servisu. Neměňte nastavení odpružení, pokud jste se neseznámili s pokyny od výrobce. Změnou nastavení odpružení se mění i brzdící charakteristika kola. Po změně nastavení si vyzkoušejte chování kola na bezpečném místě, až pak se vydejte do terénu. Více informací najdete v sekci – DOPORUČENÍ PRO BEZPEČNOU JÍZDU A VŠEOBECNÉ INFORMACE. Překlad textu na nálepce umístěné na odpružené vidlici: „UPOZORNĚNÍ! Před manipulací si přečtěte návod. Záruka je neplatná bez nálepky.“ Neodstraňujte ji.

Příklad textu na nálepce umístěné na pružící jednotce: „Prosím proveďte před jízdou, jestli je pružina zajištěná pojistnou maticí.“

JÍZDNÍ KOLA S ELEKTRICKÝM ASISTENČNÍM SYSTÉMEM

V případě, že je Vaše kolo vybaveno elektrickým asistenčním systémem, postupujte podle informací poskytovaných výrobcem elektrického asistenčního systému. Při koupi elektrického kola jste obdrželi i další manuál na jeho obsluhu a údržbu. Jestli Vám chybějí jiné informace, navštivte prosím svého prodejce.

VŠEOBECNÉ PODMÍNKY

Údržba a servis kola záleží na různých faktorech, jako jsou například styl jízdy, náročnost terénu, zatížení kola, až po klimatické podmínky ve kterých jezdíte. Požádejte vašeho prodejce aby Vám vysvětlil a upřesnil požadavky na údržbu v podmínkách, ve kterých budete svoje kolo používat.

PŘÍSLUŠENSTVÍ

U kola, na kterém se nachází příslušenství jako výbava (např. světlo), najdete dodatečné informace o vhodném provozu, údržbě. Pokud tam takové informace chybějí, poskytneme vám je prodejce. UPOZORNĚNÍ: Z důvodu bezpečnosti doporučujeme používat u všech komponentů a součástí kola jen originální náhradní díly od autorizovaných prodejců.

5. ČIŠTĚNÍ, MAZÁNÍ A SKLADOVÁNÍ

Pro zachování funkce kola je důležité udržovat jej čisté. Špína a prach poškozují nejvíce pohyblivé části kola [jde hlavně o řetěz, převodníky, pastorek]. Méně vhodné na čištění jsou vysokotlakové vodní čističe. Ruční čištění kola je nejlepší. Věnujte pozornost všem pohyblivým součástkám na kole. Doporučené mazací prostředky: teflonové mazivo na řetěz a ostatní pohyblivé části, lithiová vazelína na ložiska, náboje, střed, hlavové složení, nebo jiné podobné výrobky dostupné na trhu. Mazací prostředky určené pro automobily nejsou pro kola vhodná. Vyvarujte se nanášení mastných prostředků na ráfky, brzdové gumičky anebo na rotor kotoučové brzdy. Vhodné je občas promazat otočné čepy brzdových pák a čelistí. Při dlouhodobém skladování nenechávejte kolo pod vlivem povětrnostních podmínek, a nebo ve vlhkém prostředí. Kolo chraňte před deštěm, sněhem a sluncem.

DLOUHODOBÉ PŮSOBENÍ SLUNEČNÉHO ZÁŘENÍ A NEBO JINÝCH POVĚTRNOSTNÍCH VLIVŮ MŮŽE ZPŮSOBIT BAREVNÉ ZMĚNY LAKU. PO UJETÍ CCA 100 KM OD KOUPI, JE POTŘEBA UDĚLAT ODBORNÍ GARANČNÍ PROHLÍDKU, KTEROU PROVEDE VÁŠ PRODEJCE.

Po každé jízdě je nutné:

- zkontrolovat funkčnost brzd, řízení, odpružené vidlice / zkontrolovat rychloupínací skrutky a táhla

Po cca 200 km je nutné:

- zkontrolovat tlak v pneumatikách / zkontrolovat dotažení všech skrutek / promazat řetěz vhodným mazivem

Každé 3 měsíce je nutné:

- zkontrolovat dotažení skrutek / promazat vnitro sedlové trubky a hlavové trubky

Jednou za rok by měl zkušený mechanik vykonat celkový servis a kontrolu. Případně opotřebené anebo poškozené díly je potřebné vyměnit a nahradit součástkami, které splňují potřebné parametry.

6. POSKYTNUTÍ ZÁRUKY

RÁM A VIDLICE

- záruka se vztahuje na vadu materiálu, jeho spoje a případné prorezavění. Nedá se uplatnit na poškození způsobené vlastní havárií, nesprávným skladováním [vid odsek 5], anebo neodbornou opravou. Je potřeba, aby rám měl původní lak.

UPOZORNĚNÍ

Vaše kolo není konstruované na skoky. Dopady mohou kromě jiného poškodit hlavně rám anebo pružení. Na poškození rámu, přední a zadní pružící jednotky, jakož i ostatních komponentů následkem skákání a nepřiměřeného zatížení se záruka nevztahuje.

ODPRUŽENÁ VIDLICE A ZADNÍ ODPRUŽENÁ JEDNOTKA

-záruka se vztahuje na materiálové a výrobní vady, které existují v okamžiku převzetí. Kritériem pro přijetí reklamace prasklé odpružené vidlice je neporušenost geometrie vnitřních a vnějších noh. Není možné uplatňovat závady jako vznik vůle, pokud je ve vidlici nečistota a voda, která způsobuje poškození, dále ohnutí sloupku vidlice anebo poškození korunky kvůli pádu anebo skákání.

U zadní pružící jednotky není možné uznávat závady, při kterých je poškozena geometrie jednotky následkem pádu, nevhodného nastavení anebo neúměrného zatížení, a také unikání vzduchu nebo oleje způsobeného nedostatečnou údržbou a následným vniknutím nečistot a vody pod těsnění, rýhy na kluzných částech a korozi.

ŘÍZENÍ

- záruka je na materiálové vady, není možné uplatnit záruku na deformace sloupku vidlice při nadměrném dotažení představce anebo deformaci představce po vysunutí nad značku maximálního vysunutí. Provoz kola vyžaduje kontrolu a vymezení vůle hlavového složení – vytlučené, zrezavělé anebo znečištěné ložiskové dráhy není možné reklamovat.

STŘEDOVÉ SLOŽENÍ, PŘEVODNÍK

- do záruky spadají vady materiálu. Běžné nastavování vůle není předmětem garančních oprav. Stejně tak není možné uznat zdeformované anebo vytržené závity dílů a poškozený čtyřhran klik vlivem nedostatečného přitažení anebo přetížení při skocích. Vyběhané ložiskové dráhy a zkorodované díly nejsou předmětem záruky. Kontrolujte případné uvolnění a včas na ně reagujte.

PEDÁLY

- záruka se vztahuje na prokazatelnou vadu materiálu. Opotřebením provozem, uvolněním nebo prasknutím spojů rámečků anebo ohyb čepu způsobený nárazem není důvodem k uznání reklamace. Hlučnost pedálů a nastavování vůle není předmětem garance, ale pozáručního servisu. Pozor na uvolňování pohyblivých částí pedálů, kontrolujte jejich správné dotažení. Na ztrátu uvolněných částí se nevztahuje záruka.

KOLA

- do běžné záruky spadají vady materiálu (prasklý ráfek, náboj, pastorek, osa) včetně vad povrchových úprav. 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. Zdeformovaný anebo rozcentrovaný ráfek nemůže být předmětem reklamace.

BRZDY, ŘÍZENÍ, MĚNIČ A PŘESMYKAČ

- do záruky spadají vady materiálu. Na nastavení se záruka nevztahuje. Skladováním, manipulací a jízdou se nastavení může změnit a jeho doladování patří k běžné údržbě. Řízení zejména páčkami přeřadovače vyžaduje cit. Na případné stržení mechanismu nemůže být uplatněná záruka.

SEDLO, SEDLOVÁ TRUBKA

- uznává se vada materiálu, posuzuje se z hlediska plnění funkce. Rýhy způsobené posunem sedlovky v sedlové trubce není možné reklamovat. Reklamace na sedlovou trubku se neuznává, pokud byla vysunuta nad značku maximálního vysunutí, následkem čehož se zdeformovala. Také není možné uplatnit záruku na ohyb sedlovky vlivem pádu, přetížení anebo skoku, také ohyb saní sedla, roztržení anebo prodření potahu sedla.

ŘETĚZ

- předmětem záruky je materiálová vada. Na opotřebením provozem se záruka nevztahuje. Záruka se nevztahuje na přetržení řetězu vlivem necitlivého řízení (rozpojení na čepu), deformace vzniklé provozem (přetočení), provozní opotřebením (vytahání) a při zanedbání údržby (koroze, zadření vlivem nečistoty apod.).

ODRAZKY, KRYT PŘEVODNÍKU, KRYT ŠPIC

- ulomené anebo rozbité díly nejsou předmětem záruky.

BRZDY

- záruka se vztahuje na výrobní anebo materiálové vady. Není možné uplatnit záruku na poškození způsobené nehodou, zanedbáním údržby anebo neodbornou opravou. Vždy používejte náhradní díly té samé značky, jako je brzda namontovaná na vašem kole. Jenom tak bude zaručena její bezchybná funkce. Vlivem brždění opotřebené brzdové klátky anebo brzdové ploténky nejsou předmětem reklamace.

ZÁRUČNÍ LIST

Prodávající poskytne prvnímu majiteli kola záruku dle občanského zákoníku a předpisů uvedených v tomto záručním listě. Na rám se vztahuje záruka pouze tehdy, pokud má původní lak od výrobce. Prodejce nemůže ručit za technologické postupy jiných výrobců. Záruka na rám a komponenty se nevztahuje na závady, které vznikly vinou uživatele, nedodržením pokynů v návodu, opotřebením a používáním k účelům, pro něž kola CTM nejsou určena: vrcholové závody, skoky a podobně. Výrobce a distributor nenese žádnou odpovědnost za zranění vzniklé při nesprávném používání kola.

Dovozce prohlašuje, že kolo uvedeného typu a výrobního čísla odpovídá platným normám a technickým v předpisům v České republice a EU. Kolo je určeno výhradně pro sportovní účely. Není určeno k provozu na pozemních komunikacích, ale v případě, že bude takto používáno, musí být dodatečně vybavené dle všeobecně závazných právních předpisů. V době záruky firma odstraní na svoje náklady závady, které se na kole vyskytly a jejichž příčinou je vada materiálu, jeho zpracování nebo nesprávná montáž. Záruka se nevztahuje na poškození vzniklá nesprávným používáním anebo výměnou originálních dílů, opotřebením, přetěžováním, nedostatkem péče o kolo, nesprávnou údržbou a neodbornou opravou.

UPOZORNĚNÍ

Velmi důležité pro kladné posouzení případné reklamace na jednotlivé díly je vykonání garanční prohlídky u prodejce po ujetí cca 100 km. Garanční prohlídka je důležitá z důvodu kontroly funkčnosti a dotažení spojů jednotlivých dílů.

PODMÍNKY ZÁRUKY

Kolo musí být při prodeji kompletně smontované, nastavené prodejcem, předvedené a připravené na jízdu. Výrobek musí být používán výhradně k tomu účelu, ke kterému byl vyroben. Při uplatňování záruky předkládá zákazník kompletní čisté kolo, platný a řádně potvrzený záruční list od prodejce.

NÁROK NA UPLATNĚNÍ ZÁRUKY ZANIKÁ

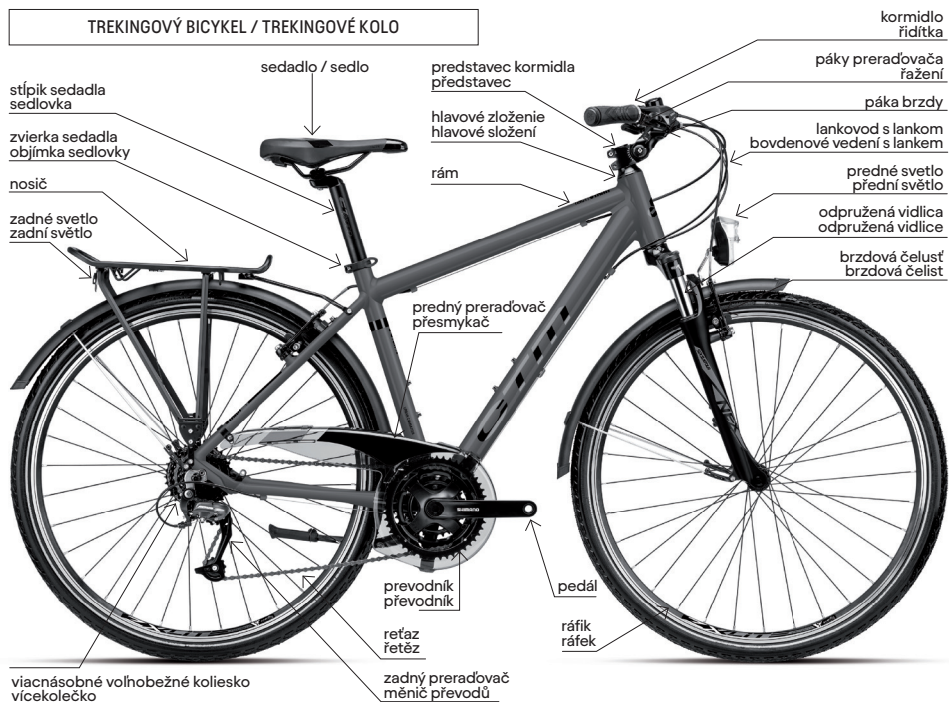
V případě, že bylo zjištěno, že k poškození výrobku nedošlo vinou výrobce, ale uživatele (neodbornou opravou, extrémním zatížením, špatným uskladněním apod.). Neuplatněním nároku ze záruky v záruční době. V případě, že výrobek není řádně používán a udržován dle návodu. V případě, že nebyl při uplatnění nároku ze záruky předložený řádně vyplněný záruční list s vyznačeným datem garanční prohlídky. Závady vzniklé běžným opotřebením, výměnou originálních dílů, zanedbáním kontroly a údržby také nemohou být předmětem reklamace.

8. POPIS BICYKLA / POPIS KOLA

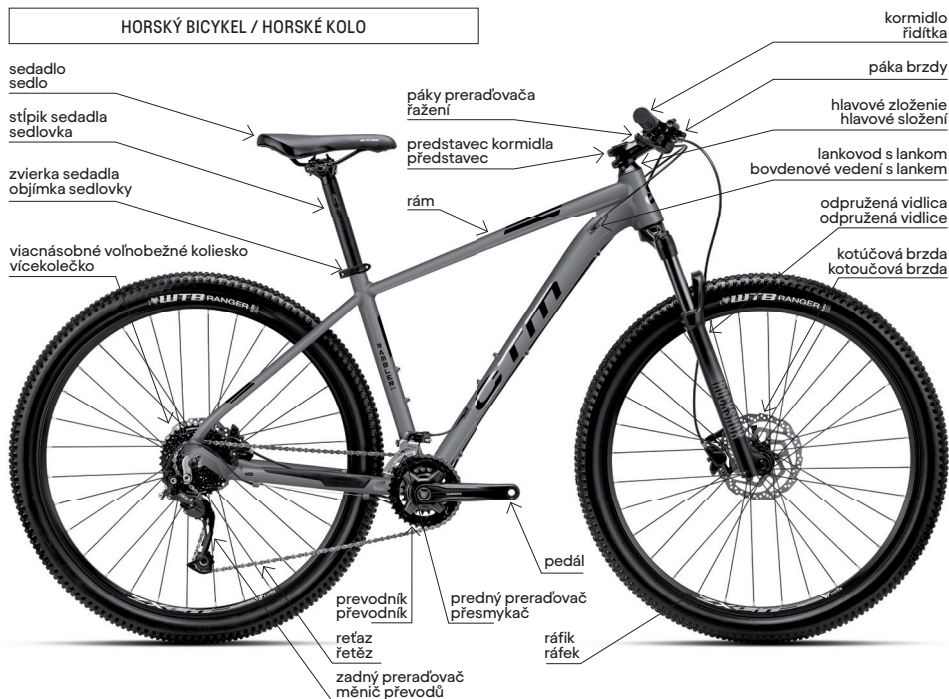
CELOODPRUŽENÝ BICYKEL / CELOODPRUŽENÉ KOLO



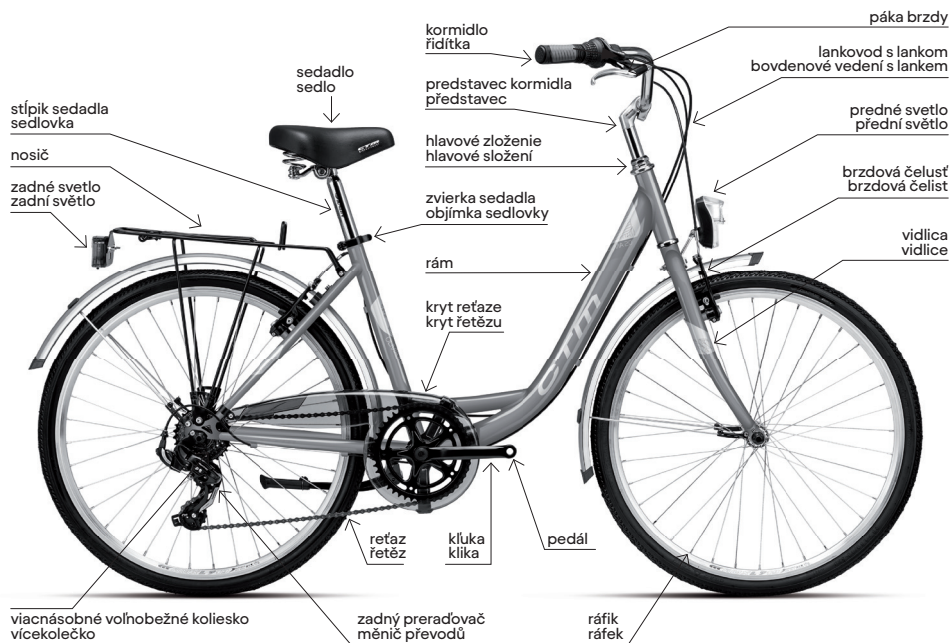
TREKINGOVÝ BICYKEL / TREKINGOVÉ KOLO



HORSKÝ BICYKEL / HORSKÉ KOLO



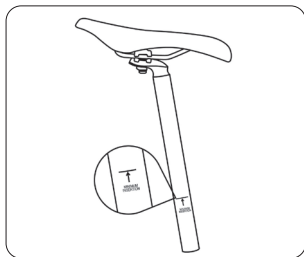
MESTSKÝ BICYKEL / MĚSTSKÉ KOLO



DETSKÝ BICYKEL / DĚTSKÉ KOLO

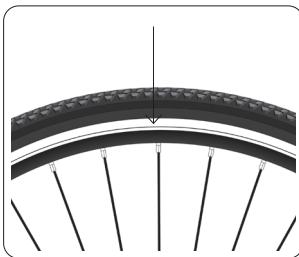


8. OBRAZOVÁ PRÍLOHA / OBRAZOVÁ PŘÍLOHA



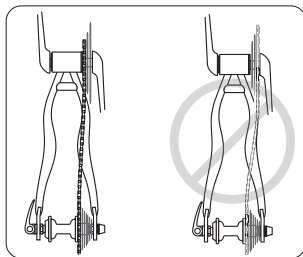
Obr. 1 Označenie ktoré určuje maximálne možné vysunutie z rámu.

Obr. 1 Značka ktorá vyznačuje maximální vysunutí z rámu.



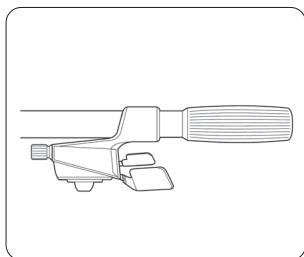
Obr. 2 Kontrolná drážka stavu opotrebovania ráfika.

Obr. 2 Kontrolní drážka stavu opotřebení na ráfku.



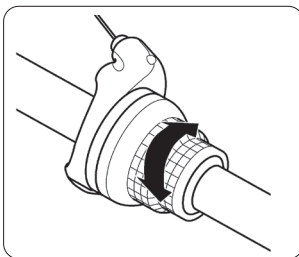
Obr. 3 Ukázka správnej a nesprávnej techniky radenia.

Obr. 3 Ukázka správné a nesprávné techniky řazení.



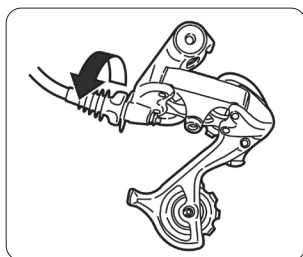
Obr. 4 Dve radiace páčky pod kormidlom slúžiace na zmenu prevodov.

Obr. 4 Dvě páky řazení na změnu převodů.



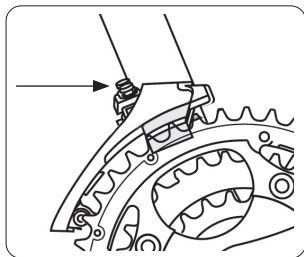
Obr. 5 Otočný ovládač na zmenu prevodov.

Obr. 5 Otočné řazení na změnu převodů.



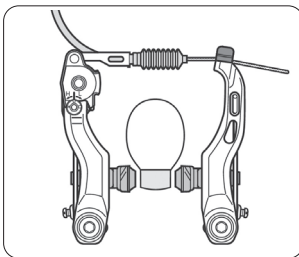
Obr. 6 Nastavovacia matica pri zadnom preradovači.

Obr. 6 Nastavovací matice měniče převodů.



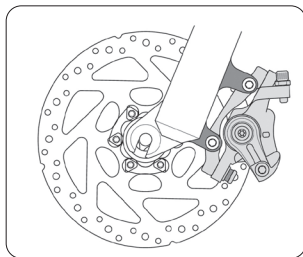
Obr. 7 Nastavovacie skrutky predného preradovača.

Obr. 7 Šrouby nastavení dorazů přesmykače.



Obr. 8 Ráfiková brzda typu „V“.

Obr. 8 Ráfiková brzda typu „V“.



Obr. 9 Predná kotúčová brzda.

Obr. 9 Přední kotoučová brzda.

9. VYHLÁSENIE O ZHODE / PROHLÁŠENÍ O SHODĚ

Vyhlasenie o zhode vydáva:

Obchodné meno: BELVE, s.r.o.
Sídlo: Holubyho 295, 916 01 Stará Turá, Slovensko
IČO: 34 111 115
Ako dovozca výrobku: Bicykel CTM


Názov: Bicykle CTM
TYP: zoznam v prílohe
Krajina pôvodu: TW

Dovozca (výrobca) vyhlasuje, že výrobky -bicykle CTM, ktoré sú uvedené v prílohe č.1 sú vyrobené a dovezené v súlade s platnými európskymi normami a nariadeniami vlády SR.

- A. Uvedený výrobok je pri určenom použití bezpečný a sú prijaté opatrenia, ktorými je zabezpečená zhoda všetkých výrobkov uvádzaných na trh s technickou dokumentáciou, so základnými požiadavkami, ktoré sa na nevzťahujú a požiadavkami na aktuálne technické predpisy.
- B. Vlastnosti tohoto výrobku spĺňajú technické požiadavky, ktoré sa na tento výrobok vzťahujú a ktoré sú uvedené v príslušných technických normách a nariadeniach vlády SR.
- C. Pri posudzovaní zhody boli použité:
- slovenská technická norma **STN EN ISO 4210-2** pre horské, mestské, cestovné bicykle
 - slovenská technická norma **STN EN ISO 8098** pre detské bicykle
 - slovenská technická norma pre bicykle na elektrický pohon **EPAC**. Použité harmonizované normy pri posudzovaní zhody: **EN ISO 12100:2010, EN 15194:2017, EN 60335-2-29, EN55014-1a2, EN 62321**

Stará Turá, 1. január 2023

Kamil Vrabel - konateľ spoločnosti



Príloha č. 1 k vyhláseniu o zhode zo dňa 1.1.2023

AMBER 1.0	CHARISMA 2.0 27,5"	MAGGIE 2.0	RAPTOR 2.0	ROCKY jump	STARK 4.0	ZEPHYR 29"
AMBER 2.0	CHARISMA 3.0 27,5"	MARRY	RASCAL 1.0	SANDRA	STEFI 1.0	ZEPHYR xpert 29"
AXON	CHARISMA 4.0 27,5"	MAXIMA 1.0 (trek)	RASCAL 2.0	SCOOBY 1.0	STEFI 2.0	ZEPHYR pro 29"
BERRY 1.0	CHARISMA 5.0 27,5"	MAXIMA 2.0 (trek)	RASCAL 3.0	SCOOBY 2.0	STORM	ZEPHYR 27,5"
BERRY 2.0	CHARISMA 6.0 27,5"	MAXIMA 3.0 (trek)	RASCAL 4.0	SCOOBY 3.0	SUMMER	ZEPHYR xpert 27,5"
BILLY	CHARISMA 1.0 29"	MISSY	REIN 1.0	SCROLL	SUZZY 1.0	ZEPHYR pro 27,5"
BLADE race	CHARISMA 2.0 29"	MONS race 29"	REIN 2.0	SCROLL xpert	SUZZY 2.0	
BLADE comp	CHARISMA 3.0 29"	MONY	REIN 3.0	SCROLL pro	TARGA	
BORA 1.0 (trek)	CHARISMA 4.0 29"	NANCY 1.0	RIDGE	SCROLL AM	TERRANO 1.0	
BORA 2.0 (trek)	CHARISMA 5.0 29"	NANCY 2.0	RIDGE xpert	SCROLL AM xpert	TERRANO 2.0	
CITÉ	CHARISMA 6.0 29"	OLIVIA 1.0	RIDGE pro	SCROLL AM pro	TERRANO 3.0	
DIRTKING	JENNY	OLIVIA 2.0	RITA 1.0	SKAUT 1.0	TOMMY	
DIRTKING xpert	JERRY 1.0	OLIVIA 3.0	RITA 2.0	SKAUT 2.0	TRANZ 1.0 (trek)	
DIRTKING pro	JERRY 2.0	POP 20" Crmo	ROCKER	SKAUT 3.0	TRANZ 2.0 (trek)	
ELLIE	JERRY 3.0	POP 20" Hi-ten	ROCKY 1.0	SKAUT 4.0	TRANZ 3.0 (trek)	
FIORE	JESSIE	RAMBLER 1.0	ROCKY 2.0	SPRIG	TWISTER 1.0 (trek)	
FLASH	KOYUK 1.0	RAMBLER 2.0	ROCKY 3.0	STAMP	TWISTER 2.0 (trek)	
FLORENCE	KOYUK 2.0	RAMBLER 3.0	ROCKY 4.0	STARK 1.0	TWISTER 3.0 (trek)	
FOXY	KOYUK 3.0	RAMBLER 4.0	ROCKY 5.0	STARK 2.0	WILLY 1.0	
CHARISMA 1.0 27,5"	MAGGIE 1.0	RAPTOR 1.0	ROCKY race	STARK 3.0	WILLY 2.0	

10. ZÁRUČNÝ LIST / ZÁRUČNÍ LIST

Model:

Výrobné číslo rámu / Výrobní číslo rámu:

Výrobné číslo odpruženej vidlice / Výrobní číslo vidlice:

Výrobné číslo tlmiča / Výrobní číslo tlumiče:

Farba rámu / Barva rámu:

Dátum predaja / Datum prodeje:

Pečiatka a podpis predajcu / Razítko a podpis prodejce:

Meno a priezvisko zákazníka / Jméno a příjmení zákazníka:

Dátum 1. garančnej prehliadky / Datum 1. garanční prohlídky:

Servisné záznamy / Servisní záznamy:

Pečiatka a podpis mechanika / Razítko a podpis mechanika:

.....
.....
.....
.....
.....
.....



www.ctm.sk

VÝROBCA:

Belve s. r. o.
Holubyho 295
916 01 Stará Turá
Slovensko

DISTRIBÚCIA SR, EU:

Belve s. r. o.
Holubyho 295
916 01 Stará Turá
Slovensko
tel.: + 421 32 7763363
email: ctm@ctm.sk

DISTRIBÚCIA ČR:

CTM NEFRIT Trade s. r. o.
Hlavní 177
687 25 Hluk
Česká Republika
mob.: + 421 905 702 668
ctmcz@ctm.sk

**CITY
TERRAIN
MOLLI**