
NÁVOD K OBSLUZE A ÚDRŽBĚ KOLA



JÍZDNÍ KOLO A JEHO ČÁSTI



Vážený cyklista,

právě jste se stal šťastným majitelem jízdního kola, které je produktem koncernu TREK Bicycle Corporation. Firma Bretton s.r.o. je výhradním dovozcem značek TREK, a Bontrager na český trh. Jsme přesvědčeni, že koupí kola TREK jste učinili správný krok. Dovolujeme si Vám předložit tento Návod na obsluhu a údržbu kola, který by měl svým obsahem odpovědět na základní otázky spojené s provozem kola. Současně má za úkol upozornit na nejnepříjemnější údržbu, která je pro bezchybný chod kola a jeho jednotlivých částí nezbytná tak, aby kolo sloužilo svému účelu, tzn. jízdě. Zde je třeba m slyet i na to, že složitější opravy vyžadují určité technické dovednosti a specifické nářadí. Proto opravy, kde si nejste jisti nebo nemáte odpovídající vybavení, přenechejte Vašemu servisu kol Trek. .

V závěru této publikace upozorňujeme na článek, který popisuje garance spojené s koly koncernu TREK.

Šťastnou a příjemnou cestu Vám všem přeje Bretton s.r.o.

Důležité: *Žádné sportovní kolo není vybaveno od dovozce pro jízdu kola na pozemních komunikacích ve smyslu Vyhlášky Ministerstva dopravy č.301/2001 Sb. Pro jízdu v silničním provozu je kolo nutno vybavit zvonek a za snížení viditelnosti osvětlením splňujícím technické požadavky na jízdní kola podle této vyhlášky.*

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 zajistíte 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 RU dejte do rovnoběžné polohy s osou šroubu

– matici utáhněte tak, aby při zavírání páky RU byl kladen mírný odpor páky při úhlu 45° – uzavřete RU

• 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.

Nejnepřírozeňší je poloha rovnoběžná s podložkou.

• Poloha řídítek – nastavení výšky

a) Závitový představec /uchycení vnitřní sloupku vidlice/ je použit zejména u kol trekingových – představec je upevněn k vidlici kola dlouhým šroubem, který jde osou vidlice a je uvnitř zajištěn klinem. Výška se seřídí povelním šroubu, volným vysunutím představce nejvýše po značku maximálního vysunutí a následným dotažením šroubu.

b) Představec bez závitů / A head - uchycen vně na sloupku vidlice / - představec je k vidlici kola upevněn objímku, která je zajištěna zpravidla dvěma šrouby a pojištěna jedním šroubem v ose vidlice. Výšku lze seřadit 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.

c) Vzhledem k rozdílnému pojetí držení řídítek a v neposlední řadě i velikostí dlaní je vhodné si seřadit i vzdálenost brzdových pák. V přímé vazbě na toto je i vzdálenost ovládacích mechanismů měniců převodů od model – gripů /v některých případech je ovládací mechanismus a brzdové páky integrovány ovládací prvek/.

– povolte šroub objímky brzdové páky

– páku nastavte do požadované polohy

– zajištěte šroubem zvolenou polohu

PŘED JÍZDOU OBECNĚ

Jízdní kolo je věc, která při správném používání vydrží značné zatížení po dlouhou dobu. Předpokladem je ovšem včasné odstranění případných odchylek od běžného chodu. Proto je vhodné před jízdou provedení zběžné kontroly.

• Kola a pláště

Zkontrolujeme, zda-li je kompletní výplet kola a pláště jsou nahuštěny na správný tlak uvedený na boku pláště. Pokud přepravujeme kolo na autě či v autě, je nutno překontrolovat uchycení kol v rámu kola. Způsob manipulace s RU je pro kola shodný.

• Brzdy

a) V-brake – zmačknutím brzdových pák prověřte, do jaké míry jsou opotřeby botky brzd. Pokud se páka blíží nepřírovně k řídítkům či se jej dotýká, je nutno upravit délku lanka, případně vyměnit opotřeбенé spalíky brzd. Roztřípené lanko neprodlené vyměňte. Správná vzdálenost brzdových spalíků je taková, že při povolené brzdě by měla být vzdálenost mezi spalíkem brzdy a ráfkem kola v rozmezí 0, 5 – 1 mm, a to stejně na obou stranách ráfku. Zároveň zkontrolujte, že brzdové spalíky se opírají celou svou plochou o ráfek (nezasahují při zmačknutí brzdové páce do pláště nebo nesjíždějí pod ráfek).
b) Diskové – zmačknutím brzdových pák prověřte, do jaké míry jsou opotřeby brzdové destičky. Pokud se páka blíží nepřírovně k řídítkům, je potřeba upravit délku chodu brzdové páky. Každý výrobce má odlišný způsob seřízení této vzdálenosti. Při koupi kola by vám měl technik tento detail sdělit. Velmi důležité, především u hydraulických systémů je, aby nikdy nedošlo ke zmačknutí brzdové páky, pokud v brzdovém třmenu není vložen kolo s brzdovým kotoučem. To může způsobit sevržení brzdových destiček s následnou nutností návštěvy odborného servisu. Případnou výměnu brzdových destiček doporučujeme svěřit odbornému servisu, jelikož tato výměna je obvykle spojena s odvzdušněním systému, což bez speciálních přípravků v domácích podmínkách nelze provést.

• Řetěz

– provedte vizuální kontrolu – nejčastější závadou je počínající rez na řetězu, kterou odstraníme použitím vhodného mazacího přípravku. Zároveň zkontrolujte, že jednotlivé články řetězu jsou přesně spojeny.

• Řadící mechanismy

– sebelepší přehazovačka a přesmykač, který má na sobě nánosy z poslední jízdy, Vám nezaručí kvalitní přeřazení. Lanka měničů musí vykazovat stoprocentní stav.

• Kontrola dotažení všech šroubů

– lze nejlépe zkontrolovat, pokud kolo zvedneme do výšky cca 30 cm a pod kontrolou jej upustíme na zem. Pokud kolo „zavoní“, je potřeba odstranit přičinu.

• Pedály s upínacím mechanismem SPD

Jsou vybaveny seřizovacími šroubami pro nastavení vypínací síly. Tato by měla být nastavena tak, aby při zastavení kola, ať již přirozeně či vynuceně, pohybem chodidla do strany bylo zajištěno okamžité vypnutí / uvolnění nohy. Na pedálu je vyznačen směr +/- . Plus značí větší vypínací sílu.

Síla potřebná k vypnutí je ovlivněna čistotou aťž pedálu , tak i upínacího protikusy / kufru / upevňovacího v podrážce cyklistické obuvi. V případě, že pedál i při nastavení maximální síly vypínání není schopen spolehlivě držet botu na pedálu, je nutno vyměnit kufr na cyklistické obuvi.

– pedály by měly být vždy zbaveny nečistot, jelikož po jejich očištění není obvykle problém pedál „nacvaknout“.

Problém může být s jeho uvolněním.

– vždy používejte typ kufru, který je kompatibilní s daným systémem nášlapného pedálu.

• Vymutí kol z rámu kola

Pokud je kolo vybaveno diskovou brzdou, je manipulace jednoduchá. Spočívá v povolení RU a následném vymutí kola. Některá kola jsou dodávána s přepravní vložkou diskové brzdy, která se vloží do brzdíče. Zde je třeba myslet na to, že pokud není vložen kolo s brzdovým kotoučem ani tato vložka, nesmí dojít ke zmačknutí brzdové páky.

Pokud je kolo vybaveno V brzdami, postupujte následovně. Brzdovou pákou zabrzdněte příslušnou brzdu, brzdové čelisti rukou podržte v zabrzdněném stavu, pusťte brzdovou páku a následně uvolníte lanko s kovovou podkůvkou – odpojíte čelisti od sebe.

Následně povolíte RU a vyjmete kolo z rámu.

Pokud byste vymutit kolo z rámu bez povolení brzdových čelistí, došlo by k porušení nastavení brzdových spalíků vůči ráfku kola.

Rychlopínací systém CLIX – jedná se o systém předního rychlopínáku (RU), který je vybaven speciálním kloubčkem s pružinkou. Tento systém zajišťuje pevné a rychlé uchycení předního kola. Pro vyjmutí kola stačí povolit páku RU a odsunout kloubček CLIX směrem páce RU. Poté již kolo lehce vyjmete. Při nasazení kola se pak postupuje přesně v opačném pořadí.

Upozornění: U některých dílů kol, které vyžadují upěvnění na rám kola pomocí šroubu či šroubu a maticky výrobce může na těchto dílech uvádět maximální utahovací moment, který je potřeba dodržovat. Autorizovaná servisní místa TREK jsou momentovými klíči vybavena, proto využijte jejich služeb, pokud si nejste jisti správností svého postupu.

NĚKOLIK RAD PRO POHODLNOU A BEZPEČNOU JÍZDU

- **Vybavení pro zdraví** – na jízdě kolo neseďte, pokud nemáte na hlavě přilbu. A to nejen na silnicích 1. třídy, 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 blikáčka.
- **Pomůcky – nářadí**

Pokud bude vyjížděka mimo dosah městské hromadné dopravy, vezměte s sebou vybavení pro odstranění defektu (lepení, náhradní duši a pumpu + montpáky).

Při plánované náročné vyjížděce do terénu se vyplatí mít s sebou dále multiklíč, obsahující základní nářadí, který Vám pomůže odstranit případné nesnáze.

- **Oblečení na kolo** – dnes je již samostatnou kapitolou. Obecně platí, že čím se lépe / kvalitněji oblečete, tím se lépe / kvalitněji sevezete. Uvědomte si, že kolo je nejlepším prostředkem, který Vám zaručí odstranění neduhů ze sedavého zaměstnání. Vždy je třeba myslet i na případnou změnu počasí, jak oteplení, tak ochlazení.
- **Jídlo a pití** – Láhev s vodou a něco na zub. Vždy se uveze a není nic horšího než hlad nebo žízeň na kole. Kola jsou vybavena závitů na košík na láhev. Do tohoto košíku používejte cyklistické láhve, které v něm bezpečně drží i v terénu a nehrozí vypadnutí láhve.

ZÁKLADNÍ TECHNIKA JÍZDY

Prímámé je třeba si uvědomit, že jízdu na kole jsme účastníky silničního provozu a tedy pro nás platí všechny vyhlášky s touto činností spojené.

Rázení převodů je základní znalost, kterou je třeba s kolem nabýt.

- **Před vjezdem do terénu zařaďte převod lehčí** – zajistíte si plynulejší reakci na případné zpomalení. Zrychlení není nikdy problémem převodu, ale zejména kondice jezdce. V kopci při rázení lehčího převodu se snažte zařadit včas, a to tak, že půl otáčky pedálů před přehozením, ať páčky přehazovačky či přemykače, silněji slápnete do pedálu. Tím zajistíte kolu potřebnou rychlost, která zabrání zastavení. Následnou půlotáčku můžete slápnout jen lehce a současně zařadit požadovaný převod. Vždy jen o jeden stupeň a u jednoho rázení. V autě také neřadíte rychlost při plném plynu.

Nastavení převodů - nikdy nemějte nastavený převod tak, aby docházelo k maximálnímu křivení řetězu . To znamená největší převodník vpředu, největší pastorek vzadu a naopak. Při velkém křivení řetězu nemusí komponenty vykazovat sto procentní chod a může způsobit poškození řetězu a přehazovačky - tento stav není důvodem k reklamaci kola.

- **Brzdění** – v našich zeměpisných šířkách je běžné, že přední brzda je na levé straně a zadní brzda na straně pravé. Brzdít se doporučuje rovnoměrně oběma brzdami s vědomím toho, že přední je tou účinnější. Používáme ji vždy jen na rovinném úseku. V zatáčce, pokud to jde, nebrzdíme vůbec či jen brzdou zadní. Nejdůležitější je ovšem brzdít včas a nikdy nevíždět do neprehledného terénu v nekontrolované rychlosti.
- **Jízda do kopce** – snažte se být co nejdéle v sedle kola. Pokud Vás okolnosti donutí vstát ze sedla, kontrolujte pozorně terén před sebou, abyste v případě nutnosti měli kam sesednout.
- **Jízda z kopce** – stojíte na pedálech s pokrčenými nohama a přenesením těžiště těla vpřed, vzad korigujete změny terénu.

Neustále musíte mít na vědomí fakt, že se změnou povrchu se mění i vlastnosti kola. Pokud dojde ke změně povětrnostních podmínek, změni se délka brzdné dráhy. Za deště je brzdná dráha vždy delší bez rozdílu kvality brzd.

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

- **Po každé jízdě**

tlak v pneumatikách – na každé pneumatice je na boční straně uveden doporučený tlak

Ověřte si, jaký ventilik má duše Vašeho kola – předejdete tak problémům s duhováním

Kontrola brzdových spalůků – odstranění nečistot, zejména kamínků a špon

Pokud se dostane kamínek do spalůků během jízdy a každé brzdění je doprovázeno drhnutím kamínku o ráfek, je vhodné jej ihned odstranit. Předejdete tak opotřebením ráfku a jeho předčasné výměně.

Stav odpružené vidlice – po každé jízdě ji oťete vlhkým hadříkem a namažte viditelnou pohyblivou část vhodným silikonovým olejem

Stav zadní stavby a ložisek u celoodpružených kol – celoodpružené kola vyžadují komplexní péči o zadní stavbu, kterou vždy svěřte výhradně odbornému servisu.

U celoodpruženého kola sledujte správnou funkci tlumiče (a nahustění na správný tlak dle váhy jezdce) a především vůle v ložiskách a čepích zadní stavby. Pokud zjistíte vůli v zadní stavbě celoodpruženého kola - obraťte se na Váš servis TREK. 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-li není uvolněný vjezet kola či prasklý drát. Pokud ano, je potřeba jej utáhnout, popřípadě vyměnit.

Jestliže jste tuto činnost nikdy nevykonávali, je vhodné ponechat to na dovednosti odborného servisu.

Stav tlaku v 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 rozhodne o jeho včasné výměně. Pokud sledujete ujete 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 prosklém 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 v servise na cca 20 vteřin.

Dotazení všech šroubů jízdního kola – představec, řídítka, brzdové páky, košík na láhev, šroub sedlové trubky, šrouby brzdových čelistí, šroub objímky přesmykače a přesmykače, šrouby přehazovačky – nikdy nepřekračujte doporučené uťahovací momenty uváděné přímo na jednotlivých komponentech - především u karbonových komponentů a dílů může dojít k jejich nevratnému poškození. Praskliny vzniklé na komponentech z jejich zjevného „přetažením“ nejsou kryty zárukou.

Stav slapacha středu – úplnost a dotažení jednotlivých šroubů převodníku. Hlavně pak šroubu, který drží kliku na ose. Pokud se uvolní kliko na ose, je nutné IHNED závodů napravit, jelikož i krátká jízda s „volnou“ klikou může být příčinou nenávratného znehodnocení klik. Stejným způsobem je třeba kontrolovat i utažení pedálů v klíce.

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 světe před tí po sezóně k prohlídce do autorizovaného servisu. Ne všechny, hlavně skryté vady, jsou laickým pohledem znatelné. Důvěřujte svému servisu – prodejci.

NĚKOLIK SERVISNÍCH RAD ZÁVĚREM

• **Jízdní kola TREK** jsou postavena z kvalitních komponentů předních světových výrobců. Takové kolo přináší jezdci výborný požitek z jízdy, ale zároveň je třeba mu poskytnout i odpovídající servis a údržbu.

• Pokud některý z komponentů vykazuje sebemenší problém nebo nestandardní chování, je třeba tuto věc odstranit. Zde je třeba brát v úvahu své schopnosti a dovednosti, zda dokážete takovýto problém odstranit. Může se jednat o banální záležitost, kterou ovšem dokáže určit pouze odborník ve specializovaném servisu.

• Nikdy se neučte opravovat své kolo sám až ve chvíli, kdy už nějaký problém nastal. Většinou to vede pouze ke zhoršení stavu a stejně nakonec s kolem musíte navštívit odborný servis.

JEDNOTLIVÉ KOMPONENTY

Brzdy

• Kotoučové brzdy

– Nové brzdy, případně výměnné brzdové destičky, je potřeba nejprve zajet. A to nejlépe 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 brzdící a následnému znečištění disku brzdovou kapalinou, je nutno jej odmastit tekutinou na bázi alkoholu.

– Pokud dochází k zachytávání kotouče o brzdící, mohou být dvě příčiny problémů:

Křivý kotouč – nutná výměna

Brzdící není v ose s kotoučem – povolit brzdící na rámu kola, zabrzdit a brzdící v nové poloze zajistit.

Diskové mechanické brzdy – kontrolu provádíme tak jako u brzd klasických, a to tím, že stlačíme brzdovou páku. Pokud vykazuje „dlouhý“ chod, tak upravíme délku lanka, případně zajistíme výměnu destiček.

Diskové hydraulické brzdy – pokud je chod brzdové páky příliš lehký a páka neklade odpor, do systému se dostal vzduch a je nutno brzdy odvodzuit. Tuto činnost světe servisu.

• V-Brake – ráfkové brzdy

– S opotřebovanými brzdovými špalíky dochází k delšímu chodu brzdové páky. Delší chod lze redukovat pomocí stavečích šroubů brzdové páky, případně zkrácením lanka příslušné brzdy. V případě, že brzdové špalíky jsou opotřebovány, je nutná jejich výměna.

• Odpružená vidlice

Základním předpokladem dobré funkce je čistota vidlice. Dbáme na to, aby viditelné části vidlice byly čisté.

Pokud má vidlice stavitělný chod – tlumení, tuhost a závih, budete o tom při koupi kola informováni technikem a bude vám vysvětlen postup při užívání.

Některé modely vidlic mají možnost změny tuhosti, která vyžaduje výměnu některých částí vidlice. Tuto činnost přenechejte vždy autorizovanému servisu.

• Zadní odpružení

Zadní odpružení kol je u jednotlivých modelů specifické. Z tohoto důvodu musí být seřízení veškerých hodnot vždy konzultováno s odborným autorizovaným servisem, kde Vám bude podán odborný výklad a nastaveny doporučené hodnoty. Je nezbytné pravidelně kontrolovat stav zadní stavby, ložisek a všech jednotlivých spojů. I zpočátku drobný problém může způsobit ve výsledku výrazné poškození rámu nebo jednotlivých dílů kola. Je vhodné kontrolovat i dotažení spojů zadní stavby - uťahovací momenty jsou uvedeny na každém jednotlivém spoji (šroubu).

• Měníče

Měníče – přesmykač a přehazovačka jsou nastaveny prodejcem tak, aby bylo kolo ihned použitelné. Může se stát, že i po krátkém čase dojde k usazení lanek a jejich protažení nad mez, která zajišťuje bezchybný chod. Tato protažení lze bez problémů korigovat pomocí stavečích šroubů na ovládacích pákách či přehazovače.

• 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 hustění na vyšší tlak. A naopak. Velké procento kol má rozdílný přední a zadní plášť. Směr otáčení je současně označen šípku. Šípka + nápis „Front“ pro přední plášť - šípka + nápis „Rear“ pro zadní plášť. Tuto šípku se po správném nasazení pláště vždy pohybuje ve směru otáčení kola. Dbajte na tuto okolnost, jelikož jen správný plášť ve správném směru bude vykazovat vlastnosti pro které je konstruován.

Ráfky kol jsou v některých případech na brzdné ploše opatřeny podélným výpěm či jednotlivými výpěy na několika místech po obvodě. Jedná se o kontrolní výpě, 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 později 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, obvyklejné dojde k nenapravitelnému opotřebování a je nutné náboj kola vyměnit.

Pastarek – vícekolečko je společně s řetězem nejvíce namáhanou částí kola a vyžaduje kontrolu ve vazbě na opotřebování řetězu. Současně dbáme, aby byly mezery mezi jednotlivými pastorky bez mechanických nečistot, které jsou často příčinou „přeskakování“ řetězu.

Řetěz – kontrola a servis viz bod Údržba kola každý měsíc

Středové složení – kola jsou vybavena zapouzdřeným středovým složením, které není nutno mazat či jinak udržovat. Pokud se ze středu ozývají praskavé zvuky, je třeba okamžitě zkontrolovat sestavu středového složení a upevnění klik. Zvýšenou pozornost vyžaduje středové složení s integrovanými ložisky u karbonových rámu. Tato integrovaná ložiska je nutné nainstalovat do rámu za použití speciálních montážních přípravků a nářadí, jinak může dojít k poškození samotného rámu. Jízda se zadrženým ložiskem může způsobit, že dojde k nevratnému poškození rámu a toto poškození není kryto zárukou na rám kola. V případě špatného chodu je nutná výměna středového složení. Tyto úkony vyžadují speciální nářadí. V tom případě je potřeba obrátit se na servis.

Pedály – každý pedál má jiný zavit. Levý pedál je označen L a pravý pedál je označen R.

Jednoduchou poučkou pro povolování pedálu je ta, že levý i pravý pedál povolujeme v opačném směru, nežli je přirozený směr jízdy kola. Na pedály se používá klíč č. 15 (nebo v některých případech i imbusový klíč), který by měl mít dostatečnou sílu na utažení pedálů. Pedály je třeba dotáhnout dostatečně a jejich utažení pravidelně kontrolovat. Doporučujeme zavit pedálu před jeho namontováním namažat jakýmkoliv prostředkem, předejete tak problémům při jejich výměně. Současně pokud jsou s kolem či s pedály dodány podložky mezi uložení pedálové osy a klik, tak je jistě použijte.

Kola vybavená náslapnými pedály vyžadují zvláštní údržbu, zejména v udržování čistoty pedálu. Pedál, ve kterém je nános špíny, se může stát „pastí“, která vám v případě nutnosti nepustí nohu z pedálu. Následkem bývá pád.

RÁM KOLA

Rám je hlavní hlavní součástí jízdního kola, který spojuje všechny komponenty. U moderních rámu je nutné dbát opatrnosti při montáži a servisu všech komponentů tak, aby byly kompatibilní s konkrétním rámem. Rám kola je konstruován pro jízdu v podmínkách, pro které byl navržen. U rámu není počítáno s montáží dalších externích prvků. Při montáži nosičů, dětských sedáček nebo například při umístění kola na střešní nosič auta, je nutné dbát zvýšené opatrnosti. Lehké hliníkové a všechny karbonové rámy nejsou primárně navrženy k tomu, aby byly seřevny v místech, které k tomu nejsou určena. Při silném zmáčknutí rámu může dojít k jeho nevratnému poškození, které není kryto zárukou TREK. Pokud se z rámu kola ozývá vrzání nebo jiné zvuky, pocházejí tyto zpravidla z některého z komponentů a rám tyto zvuky pouze přenáší (například hlavové složení, středové složení nebo ložiska a čepy celoodpruženého kola). Kolo je stroj, který sám o sobě vydává zvuk, který je běžnou provozní záležitostí, která se může stupňovat se stářím kola. Zvuky pocházející z kola je možné eliminovat pravidelným čištěním a servisem kola, případně výměnou opotřebovaných komponentů.

ČIŠTĚNÍ KOLA

Pokud to není nutná a kolo není zaneseno mastnou špínou, nepoužíváme čisticí prostředky na bázi jaru. Takovéto prostředky kolo zejména dokonale odmastí, což není účelem čištění kola.

Kolo zbavíme hrubých nečistot nejlépe proudem vody. Pro lepší přístup k jednotlivým částem kola je dobré vyjmout kolo z vidlic. Na rám je vhodné použít i tlakovou vodu. Kolo je lépe, vzhledem k náchylnosti kluzných částí nábojů, umýt ručně za pomoci kartáče či houby.

K čištění řetězu je vhodné použít speciální „pročku“ na řetěz. Řetěz jako jediný vyžaduje čištění v prostředku, který jej zbaví i mastnoty, jež na sebe váže mechanické nečistoty. Po dokonalém oschnutí je NUTNÉ řetěz opět namažat vhodným mazacím prostředkem.

Není nic nepřijemnějšího než suchý řetěz, jehož šelest se vždy projeví až v takové vzdálenosti od domova, kdy se vám již nechce vracet.

MAZÁNÍ KOLA

K mazání řetězu používáme speciální mazací prostředky určené výhradně na cyklistické řetězy - správně očištěný a následně namazaný řetěz má delší životnost a současně prodlužuje i životnost dalších komponentů.

Měníče nevyžadují přílišnou mazací péči. Jemné namazání je nutné jen, když použijeme odmašťovací prostředek při mytí kola. Jinak se vystačí s mazáním 2-3 x ročně.

Mazání lanek a bowdenů není obvykle nutné, jelikož lanka jsou opatřena vložkou na bázi kluzných umělých hmot, které zaručují dostatečný chod. V případě potřeby výměny se obraťte na servis, jelikož seřízení brzd a měničů není prací pro laika.

Upozornění: Výše uvedené kapitoly nejsou v žádném případě učebnicí, či podrobným návodem na údržbu a provoz jízdního kola. Obsahují jen nejběžnější znalosti o údržbě a provozu kola. Pokud bude ze strany uživatele proveden neodborný zásah do kola jako celku či do jeho jednotlivých částí, nelze vzniklé škody uplatňovat u prodejce jako škody vzniklé provozem v garanční lhůtě.

POSKYTNUTÍ ZÁRUKY

Autorizovaný prodejce uplněním a potvrzením Záručního listu, přebírá nad kolem záruku v souladu s platnými právními předpisy České republiky (dvouletá záruka od koupe kola) Pokud výrobce nebo dopravce nespecifikuje blíže pojmy výrobní a materiálové vady, bude pro ně používáno následující:

- Za materiálovou vadu se považuje: u základního materiálu lom způsobený nehomogenitou materiálu (patrná bublina, vměstek u kovových odlitků a plastů; trhлина nebo jiná nespojitost u válcovaných nebo kovaných materiálů), u svarenců trhлина ve sváru a jeho těsném okolí nebo neprovržené místo. Posouzení dodržení přeepsaného materiálu, tloušťky jeho tepelného zpracování a tvrdosti je možné pouze na základě vyhodnocení výrobní dokumentace nebo posudku výrobce dílu.
- Výrobní vadou se rozumí: nedodržení přeepsané technologie při výrobě, chybná montáž, ale i konstrukční chyba způsobující prokazatelné snížení pevnosti součásti pod obvyklý standard či způsobující nefunkčnost systému. Na samostatný lak kola je poskytována výrobem záruka v délce 1 rok.

Podžadavky spadající pod tuto záruku musí být uplatněny výhradně 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.

Záruka se nevztahuje na běžné opotřebování a poškození, neodborné smontování či nesprávnou (případně zanedbanou) následnou údržbu nebo pokud byly namontovány díly či příslušenství jiné, než původně určené nebo kompatibilní s kolem, jak bylo prodáno. Záruka na rám kola nepokryje poškození rámu, které vzniklo mechanickým poškozením (například zmáčknutím nebo stlačením) rámu nebo při neopatrné přípravě a manipulaci s kolem.

• Pod pojmem „opotřebení obvyklým způsobem“ se rozumí: vedle změn povrchu (lak, pokovení, leštění, sjetí pláště) také vznik vůli v mechanických uloženích (vidlice, zadní stavby, náboje, středový říidek, články řetězu), ale i ohnutí příp. thliny a lom dít (říidek, sedlovky, klik, pedály) a zhoření funkce systémů, které vyžadují průběžné seřizování (rození, brzdy) a údržbu (mazání, dohuštění) – pokud se neprokáže, že jde o materiálovou nebo výrobní vadu. Ložiska jízdních kol jsou spoitebním materiálem, jejichž životnost je závislá na podmínkách a míře používání kola. Jejich opotřebení je běžnou záležitostí, která nepodléhá zárukám vyplývajícím z občanského zákoníku. Neodborným smontováním se rozumí každé jiné uvedení kola do provozu než v autorizovaném prodeji. Za nesprávnou údržbu jsou považovány operace, které jsou v rozporu s návodem k obsluze.

• Záruku nelze uplatnit: pokud došlo k poškození nebo závadě vlivem nehody, používáním jiným než určeným, hrubým zacházením nebo zanedbaností. Úpravou rámu nebo modifikací součástek zaniká tato záruka.

• Pro uplatnění záruky na odpružené vidlice a tlumiče je nutné splnit pravidelné servisní intervaly stanovené autorizovaným dovozcem těchto komponentů do ČR.

Dovozce firma Bretton doporučuje pro plnou spokojenost všem uživatelům jízdních kol TREK, aby důvěřovali svému servisu. V tomto „Návodu na použití a údržbu“ jsou popsány doporučené postupy k údržbě, což znamená, že tady nejsou popsány všechny postupy. Postupy, zde nepopsané, jsou vysoce odborné – vyžadující odborný servis.

Průžici a tlumičové elementy (vidlice a tlumiče) podléhají servisním prohlídkám o kterých jste byli informováni při koupi kola. Nedodržení servisních prohlídek a servisních intervalů (doložitelné při uplatnění reklamace) u vybraných komponentů může z povahy postupu vézt k neuznání nároku na reklamaci. Nedílnou součástí servisu celoodpružených kol je kontrola, seřizení a případná oprava pohyblivých částí rámu (čepy a ložiska) - zanedbání této věci může vézt k neuznání reklamace z důvodu zanedbané údržby rámu.

Pokud si nejste jisti technickým postupem, případně nemáte plnou jistotu o úplnosti nějakého komponentu, doporučuje dovozce firma TREK sledovat informace, které poskytuje dovozce jednotlivých komponentů.

SHIMANO na www.paul-hange.cz, SRAM, AVID, ROCK SHOX na www.cyklozitimy.cz, FOX – www.cyklosvec.cz

Jakékoliv jiné škody, byť by byly způsobeny jako následek uznané vady, není možné uplatňovat z této záruky. Rovněž tak veškerý servis související s výměnou hradí kupující - zdarma je jen dít s uznanou vadou.

Reklamacce jednotlivých dít se provádí prostřednictvím prodejce, kde bylo kolo zakoupeno. Prodejce je oprávněn tuto reklamaci nárokovat u oficiálního dovozce příslušného komponentu do České republiky.

PRODLOUŽENÁ ZÁRUKA NA RÁM KOLA

Její poskytnutí je smluvním ujednáním mezi kupujícím a prodejcem, řídí se výhradně smluvním ujednáním obsaženým v tomto článku a nepodléhá ustanovením Obchodního a Občanského zákoníku. Na kolo - jízdní kolo TREK , níže uvedeného typu, velikosti, barvy a čísla rámu se při splnění následujících podmínek pod bodem 1 –7 tohoto článku (a to všech společně) vztahuje doživotní záruka na rám kola ,a to pouze pro prvního majitele kola zaznamenaného v tomto záručním listě.

1. Jízdní kolo bylo v době 24. měsíců od koupe nejméně 2x prohlédnuto v autorizovaném servise TREK. (autorizační místa jsou uvedena na www.trek-bikes.cz Servisní prohlídky mohou být zpoplatněny.
2. Rám kola musí mít čitelné výrobní číslo - zpravidla štítek s čárovým kódem umístěn pod lakem kola. Pokud rám má odstraněné originální výrobní číslo, není uplatnění reklamace tohoto rámu možné (WARRANTY VOID IF REMOVED), jelikož takto nelze jistě určit původ kola.
3. Rám kola musí být v původní barevné kombinaci včetně původního laku.
4. Při reklamaci musí být předložen majitelem podepsaný a datovaný originál záručního listu včetně dokladu o koupi.
5. Jízdní kolo TREK musí být v době 24 měsíců od koupe zaevidováno v registračním systému dovozce firmy Bretton na stránkách www.trek-bikes.cz. Součástí evidence je vygenerování jedinečného kódu, který se kupující zavazuje tímto dopsat do záručního listu.
6. Údaje o jízdním kole a jeho majiteli musí být v evidenci a tomto záručním listě shodné.
7. Tato registrace musí být provedena před druhou prohlídkou v autorizovaném servise (viz bod 1.), kdy součástí prohlídky je stvrzení úplnosti záručního listu (zapsání kódu z evidence) a tím potvrzení nároku na prodlouženou – doživotní záruku.
8. Pokud byl rám kola poškozen, je nutná jeho bezodkladná výměna a není možné na tomto rámu nadále jezdit. V tom případě se obraťte na svého prodejce TREK. Výrobce ani dovozce nedoporučuje jakékoliv opravy rámu, které nejsou prováděny přímo výrobcem a které by zasahovaly do samotné konstrukce rámu. Na rám, u kterého bylo zasaženo do jeho konstrukce, a to jakýmkoliv způsobem, není nadále poskytována záruka a výrobce ani dovozce nenese odpovědnost za případné škody, které mohou jeho používáním vzniknout.
9. Pokud je rám vyměněn v rámci záruky, musí zákazník odevzdat původní rám k likvidaci dovozcí - firmě Bretton s.r.o. prostřednictvím prodejce, u kterého reklamaci uplatnil.

Pro uplatnění "Prodloužení záruky na rám kola" je nutné splnit všechny podmínky tak jak jsou uvedeny v bodech 1-9 společně. V opačném případě nebude rám kola do procesu garance výrobce TREK přijat,

Dovozce jízdních kol firma BRETTON s.r.o. si vyhrazuje právo rozhodnout o oprávněnosti každé reklamace uplatněné kupujícím s tím, že doba výtizení této smluvní prodloužené záruky na rám kola se neřítá dobou pro výtizení záruky dle Obchodního a Občanského zákoníku. Dovozce se prostřednictvím prodejce zavazuje, že takto uplatněnou prodlouženou záruku ze strany kupujícího bude řešit bezodkladně.

Dovozce jízdních kol se zavazuje, že pokud shledá reklamaci na prodlouženou záruku na rám kola oprávněnou , dodá kupujícímu rám kola plně funkční a kompatibilní s dít běžně dostupnými na trhu, ale negarantuje kupujícímu dodání identického rámu s rámem poškozeným a nezaručuje tedy ani kompatibilitu s původním vybavením kola což bere kupující na vědomí a s tímto souhlasí. Kupující bere na vědomí a souhlasí s tím, že případně takto vzniklé vícenásobky spojené s kompletací kola po dodání rámu dodavatelem jdou k jeho tíži a nejsou obsaženy v smluvním ujednání stran prodloužené záruky na rám kola.

Upozornění: Toto je jediný návod k obsluze a údržbě kol Trek a Gary Fisher, který je platný v České republice.



Bretton s.r.o.

ZÁRUČNÍ LIST



Značka

Model kola

Výška rámu

Barva kola

Číslo rámu kola

Jméno zákazníka

Datum prodeje Razítko prodejce

**Pro získání prodloužené záruky je třeba kolo registrovat na www.trek-bikes.cz
Kupující bere svým podpisem na vědomí všechny informace obsažené v tomto návodu.**

Podpis kupujícího Podpis prodávajícího

ZÁZNAM O PŘEVZENÍ KONTROLE

1. garanční prohlídka Razítko a podpis

2. garanční prohlídka Razítko a podpis

ČÍSLO REGISTRACE KOLA



Toto číslo registrace zaručuje prvnímu majiteli kola doživotní záruku na rám tohoto kola.

POTVRZENÍ O PŘEVZETÍ ZÁRUČNÍHO LISTU



Značka kola

Model kola

Číslo rámu kola

Jméno zákazníka

Podpis kupujícího Podpis prodávajícího