



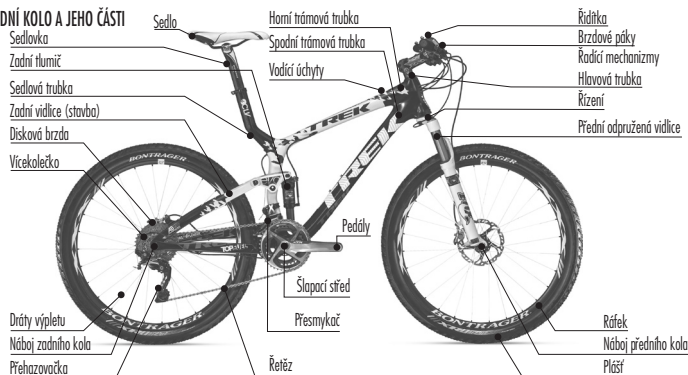
NÁVOD K OBSLUZE A ÚDRŽBĚ KOLA



TREK



JÍZDNÍ KOLO A JEHO ČÁSTI



VÁŽENÝ CYKLISTE,

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 Bontager na český trh. Jsme přesvědčení, že koupi 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 nejdůležitější údržbu, která je pro bezchybný chod kola a jeho jednotlivých částí nezbytná tak, aby kolo sloužilo svému účelu, tzn. jízdě. Zde je třeba m ysl et i na to, že složitější opravy vyžadují určitě 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 snížené viditelnosti osvětlením splňujícím technické požadavky na jízdní kolo podle této vyhlášky.

PŘED PRVNÍ JÍZDOU

• Výška posedu – výška sedla

Sedněte si na kolo, a to tak, aby se pata napnuté nohy bez obtíží dotýkala pedálu v jeho dolní poloze. V této výšce pak zjistíte 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

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

• Poloha sedla – úhel nastavení

Zámek sedla na sedlovce zajišťuje pomocí stavečků šroubu polohu sedla vůči podélné i svislé ose kola. Tyto šrouby Vám umožní nastavení sedla dle Vašich specifických potřeb.

Nejprůvratnější je poloha rovnoběžná s podložkou.

• Poloha řídítek – nastavení výšky

a) Závrtový představec /uchycení uvnitř sloupku vidlice/ je použit zejména u kol trekingových – představec je upevněn k vidlici kola dlouhým šroubem, který jde osou vidlice a je uvnitř zajištěn klímem. Výška se sřadí povelním šroubu, volným vysunutím představece nejvýše po značku maximálního vysunutí a následným dotáhnutím šroubu.

b) Představec bez závrtu / 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 sřadit pouze dolo, a to udráním podložek. Vzhledem k tomu, že tato operace je v úzké vazbě na správné sřazení celého řídění, je vhodné toto přenechat odbornému servisu.

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

c) Vzhledem k rozdílnému pojetí držení řídítek a v neposledním řadě i velikosti dlaní je vhodné si sřadit i vzdálenost brzdových pák. V primé vazbě na toto je i vzdálenost ovládacích mechanismů měnící převodu od model – grip / v některých případech je ovládací mechanismus a brzdová páka integrovány ovládací prvek/.

– povelte šroub objímky brzdové páky

– páku nastavte do požadované polohy

– zajištěte šroubem zvolenou polohu



PŘED JÍZDOU OBECNĚ

Jízdní kola 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 provést běžnou kontrolu.

• Kola a pláště

Zkontrolujeme, zda-li je kompletní výplet kola a pláště jsou nahuštěny na správný tlak uvedený na boku pláště.

Pokud přepravujeme kola 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 – zmáčknutím brzdových pák prověřte, do jaké míry jsou opotřebené botky brzd. Pokud se páka

blíží nepřírozně k řidičům či se jej dotýká, je nutno upravit délku lanka, případně vyměnit opotřebené špalíky brzd. Rozptřené lanko neprodléžte vyměňte.

Správná vzdálenost brzdových špalíků je taková, že při povolené brzdě by měla být vzdálenost mezi špalíkem brzdy a ráfkem kola v rozmezí 0,5 – 1 mm, a to stejně na obou stranách ráfku. Zároveň zkontrolujte, že brzdové špalíky se opírají celou svou plochou o ráfek (nezasahují při zmáčknutí brzdové páce do pláště nebo nesjíždějí pod ráfek).

b) Diskové – zmáčknutím brzdových pák prověřte, do jaké míry jsou opotřebené brzdové destičky. Pokud se páka blíží nepřírozně k řidičům, 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 zmáčknutí brzdové páky, pokud v brzdovém třmenu není vložená kola 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 odvodněním systému, což bez speciálních přípravků v domácích podmínkách nelze provést.

• Řetěz

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

• Řadičí mechanismy

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

• Kontrola dotažení všech šroubů

– lze nejlépe zkontrolovat, pokud kola zvedneme do výšky cca 30 cm a pod kontrolou je upustíme na zem. Pokud kola „zazvoní“, je potřeba odstranit příčinu.

• Pedály s upínacím mechanismem SPD

Jsou vybaveny seřizovacím šroubem pro nastavení vypínací síly. Tato by měla být nastavena tak, aby při

zastavení kola, ať již přirozeně či vynucením, 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 jak pedálu, tak i upínácho profikusu / kufru / upevněného 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 zčistěny, jelikož po jejich očištění není obvykle problém pedál „navzduchnout“.

Problém může být s jeho uvolněním.

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

• Vymutí kol z rámu kola

Pokud je kola 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 vložená kola s brzdovým kotoučem ani tato vložka, nesmí dojít ke zmáčknutí brzdové páky.

Pokud je kola vybaveno V brzdami, postupujte následovně. Brzdovou páčku zabrzdíte příslušnou brzdou, brzdové čelisti rukou podržte v zabrzděném stavu, pusťte brzdovou páku a následně uvolněte lanko s kovovou podkličkou – odpojte čelisti od sebe.

Následně povolte RU a vyjmete kola z rámu.

Pokud byste vyndali kola z rámu bez povolení brzdových čelistí, došlo by k porušení nastavení brzdových špalíků vůči ráfku kola.

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

Upozornění: U některých děl kol, které vyžadují upěvnění na rám kola pomocí šroubu či šroubu a maticky výrobce může na těchto dílech uvádět maximální utažovací 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 jízdni kolo nesedějte, 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. Že špatně upnuté přilby se může stát nebezpečný předmět poškozující jezdce při pádu. Zvažte prověřenější čas návratu - pro večerní hodiny je vhodné mít ve vybavení světlo a blinkačku.

• **Pomůcky** – nářadí

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

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

• **Oblečení na kolo** – dnes je již samostatnou kapitolou. Obecni platí, že čím se lépe / kvalitněji oblečete, tím se lépe / kvalitněji svazete. Uvědomte si, že kolo je nejlepším prostředkem, který Vám zaručí odstranění neduhů ze sedového zeměstránání. 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 o není nic horšího než hlad nebo žízeň na kole. Kolo jsou vybavena závitky 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

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

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

• **Před vjezdem do terénu zaraďte převod lehčí** – zajistíte si plyvnější reakci na případné zpomalení. Zrychlení není nikdy problémem převodu, ale zejména kondice jezdce. V kopci při řízení lehčího převodu se snažte zraďit víc, a to tak, že pál otáčky pedálu před přehozením, ať páčky přehazovačky či přesmykače, silněji šlápnete do pedálu. Tím zajistíte kolu potřebnou rychlost, která zabrání zastavení. Naslednou pilotičkou můžete šlápnout jen lehce a současně zaraďit požadovaný převod. Vždy jen o jeden stupeň a u jednoho řízení. V autě také neřadíte rychlost při plném plynu.

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

• **Brzdění** – v našich zempisných šířkách je běžné, že přední brzda je na levé straně a zadní brzda na straně pravé. Brzdit se doporučuje rovnoměrně oběma brzdami s vědomím toho, že přední je tou účinnější. Používáme ji vždy jen na rovném úseku. V zatáčce, pokud to jde, nebrzdíme vůbec či jen brzdou zadní. Nejdůležitější je ovšem brzdit víc a nikdy nevíždět do nepřehledného terénu v nekontrolované rychlosti.

• **Jízda do kopce** – snažte se být co nejdříve v sedle kola. Pokud Vás okolnosti donutí vsítit ze sedla, kontrolujte pozorně terén před sebou, abyste v případě nutnosti měli kam sesednout.

• **Jízda z kopce** – stojte na pedálech s pokrčenými nohama a přenesením těžiště těla vpředu, vřad korigujete změny terénu.

Neustále musíte mít na vědomí fakt, že se změnou povrchu se mění i vlastnosti kola. Pokud dojde ke změně povětrnostních podmínek, změní se délka brzdové 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 jízdniho 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 – předejete tak problémům s dohruštením

Kontrola brzdových špalíků – odstranění nečistot, zejména kamínků a spon

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

Stav odpružené vidlice – po každé jízdě ji očiřete vřhkým hadříkem a namažte vidličnou pohyblivou část vhodným silikonovým olejem

• **Každý týden**

Stav kol – zkontrolujte, zda-li není uvolněný výplet 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 jízdniím kolem.

• **Každý měsíc**

Stav řetězu – řetěz kola je nejvíce namáhanou částí, která vyžaduje i největší opotřebení. Řetěz je třeba přeměřit speciální měrkou, která rozhodne o jeho včasné výměně.

Pokud vlastníte na kole tachometr, 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. Předejete tím předčasnému opotřebení ozubení jednotlivých komponentů. Stav opotřebení ovládacích lanek měničů převodu a brzd - při prasklém prameni lanek nespolehejte na to, že lanko „vydrží“ a výměnu provedete ihned.

Dotazení všech šroubů jízdniho kola – předstovec, řídítka, brzdové páky, košík na láhev, šroub sedlové trubky, šrouby brzdových řetězů, šroub objímky přesmykače a přesmykače, šrouby přehazovačky.





• Každé 3 měsíce

Stav šlapačho středů – úplnost a dotažení jednotlivých šroubů převodníku. Hlavně pak šroubu, který drží kliku na ose. Pokud se uvolní klikka 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 řízení – opět nespolehná na to, že bowden „vydrží“, když je mechanicky poškozen.

Práhlička rámu kola – týká se zejména svárů, kde se může v ojedinělých případech objevit prasklina.

• Každý rok

Kolo světe před či 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 jezdcí 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 vyměněné brzdové destičky, je potřeba nejprve zjet. 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 – povelit brzdící na rámu kola , zabrzdít 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 odvzdušnit. Tuto činnost světe servisu.

• V-Brake – ráfkové brzdy

– S opořebením brzdových špalíků 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 opořebeny, 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 stavitelný chod – tlumení, tuhost a zvlňh, 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 zařízení veškerých hodnot vždy konzultováno s odborným autorizovaným servisem, kde Vám bude podán odborný výklad a nastaveny doporučené hodnoty.

• Měníče

Měníče – přesmykače 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 proláznutí nad mez, která zajišťuje bezchybný chod. Toto protažení lze bez problémů konigovat pomocí stavečích šroubů na ovládacích pákách či přehazovačce.

• Kola

Plášť 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 šipkou. Šipka + nápis „Front“ pro přední plášť - šipka + nápis „Rear“ pro zadní plášť. Tato šipka se po správném nasazení pláště vždy pohybuje ve směru otáčení kola. Dbejte na tuto okolnost, jelikož jen správný plášť ve správném směru bude vykazovat vlastnosti pro které je konstruován.

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

Náboje kol – jsou opořeny těsnícím mechanismem, který brání vniknutí mechanických nečistot do ložiskové části náboje. Pokud tato část kola vykazuje chybný chod, který se pozná zejména „hlukem“ náboje či jeho vůlí v podélné ose kola, je nutno navštívit servis, kde Vám bude závodů odstraněna.

Pokud se po delší čas neřeší vůle v ložisku, obvyklejě dojde k nenapravitelnému opořebení a je nutné náboj kola vyměnit.

Pastorek – víckolečko je společně s řetězem nejvíce namáhanou částí kola a vyžaduje kontrolu ve vazbě na opořebení 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

Slapací střed – kontrola a servis viz bod Údržba kola každé 3 měsíce

Středové složení – všechna kola jsou vybavena zapouzdřeným středovým složením, které není nutno mazat či jinak udržovat. Pokud se ze středu ozývají praskavé zvuky, je třeba okamžitě zkontrolovat dotažení misek středového složení a upevnění klik. 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 zavít. 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, který by měl mít dostatečnou páku na utažení pedálů. Pedály je třeba dotáhnout dostatečně a jejich utažení pravidelně kontrolovat.

Doporučujeme namazat závity pedálů při jejich montáži vazelinou.

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

ČIŠTĚNÍ KOLA

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

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

K čištění řetězu je vhodné použít speciální „pračku“ na řetěz. Řetěz jako jediný vyžaduje čištění v prostředku, který jej zbaví i mastnoty, jež na sebe váže mechanické nečistoty. Po dokonalejším oschnutí je NUTNÉ řetěz opět namazat 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.

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

Mazání lank 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 laiky.

Upozornění: Výše uvedené kapitoly nejsou v žádném případě učebnicí, či podrobným návodem na údržbu a provoz jízdního kola. Obsahují jen nejobecnější 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 garanci lhůtě.

POSKYTNUTÍ ŽÁRUKY

Autořizovaný prodejce vyplněním a potvrzením Žáručního listu, přebírá nad kolem záruku v souladu s platnými právními předpisy České republiky (dvouletá záruka od koupě kola resp. 24. Měsíců provozu kola)

Pokud výrobce nebo dovozce nspecifikuje 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 odlišků a plastů; trhliny nebo jiná nespojitost u válcovaných nebo kovaných materiálů), u svařenců trhliny ve sváru a jeho těsném okolí nebo neprověřené místo. Posouzení dodržení předepsaného materiálu, tloušťky jeho tepelného zpracování a tvrdosti je možné pouze na základě vyhodnocení výrobní dokumentace nebo posudku výrobce dílu.
- Výrobní vadou se rozumí: nedodržení předepsané technologie při výrobě, chybná montáž, ale i konstrukční chyba způsobující prokazatelné snížení pevnosti součástí pod obvyklý standard či způsobující nefunkčnost systému.

Požadovky spadající pod tuto záruku musí být uplatněny prostřednictvím prodejce kola, který vydal doklad o koupi a vyplnil žáruční 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 žáruční list) je zákazník požádán o uvedení počtu najetých km, způsob provozu a popis okolností, za jakých z závada došlo, případně jak byla zjištěna.

Žáruka se nevztahuje na běžné opotřebení a poškození, neodborné smontování či nesprávnou následnou údržbu nebo pokud byly namontovány díly či příslušenství jiné, než původně určené nebo kompatibilní s kolem, jak bylo prodáno.

• Pod pojmem „opotřebení obvyklým způsobem“ se rozumí: velké změny povrchu (lak, pokovení, leštění, sjetí pláště) také vznik vůli v mechanických uloženích (vidlice, zadní stavby, náboje, středový hřídel, články řetězu), ale i ohnutí příp. trhliny a lom dílů (řídítek, sedlovky, klik, pedálů) a zhoršení funkce systémů, které vyžadují průběžné seřizování (řazení, brzdy) a údržbu (mazání, dohuštění) – pokud se neprokáže, že jde o materiálovou nebo výrobní vadu.

Neodborným smontováním se rozumí každé jiné uvedení kola do provozu než u autořizovaného prodejce. 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 součástí zaniká tato záruka.





• Pro uplatnění záruky na odpružení vidlice a tlumiče je nutné splnit pravidelné servisní intervaly stanovené autorizovaným dovozcem těchto komponentů do ČR. Dovažce 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 užití a údržbě, což znamená, že tady nejsou popsány všechny postupy. Postupy, zde nepopsané, jsou vysoce odborné – vyžadující odborný servis.

Průřezí a tlumiči 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 reklamací.

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

SHIMANO na www.paul-lange.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 hrádí kupující - zdarma je jen dle s uznanou vadou.

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

PRODLOUŽENÁ ZÁRUKA NA RÁM KOLA

Její poskytnutí je smluvním ujednáním mezi kupujícím a prodejcem, tíží 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 kolo, 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. (autorizovaná místa jsou uvedeny na www.trek-bikes.cz či www.bretton.cz. Servisní prohlídky mohou být zpočteny.
2. Rám kola musí mít číselné výrobní číslo
3. Rám kola musí být v původní barevné kombinaci včetně původního laku.
4. Při reklamaci musí být předložen 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 vygenerovaný 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.

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

Dovažce jízdních kol se zavazuje, že pokud shledá reklamaci na prodlouženou záruku na rám kola oprávněnou, dodá kupujícímu rám kola plně funkční a kompatibilní s díly běžně dostupnými na trhu, ale negarantuje kupujícímu dodání identického rámu s rámem poškozeným a nezaručuje tedy ani kompatibilitu s původním vybovením 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 komplectací 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 nebo www.garyfisher.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

