

STUMPJUMPER EVO



UŽIVATELSKÁ PŘÍRUČKA



OBSAH

1. ÚVOD	1
1.1. URČENÍ	1
1.2. ZÁRUKA	1
2. OBECNÁ UPOZORNĚNÍ OHLEDNĚ MONTÁŽE	2
2.1. VIDLICE / HLAVOVÉ SLOŽENÍ	2
2.2. SEDLOVKA	2
2.3. STŘEDOVÉ SLOŽENÍ	3
2.4. ZADNÍ OSA	3
2.5. SEDLOVÉ VZPĚRY	3
2.6. VNITŘNÍ VLOŽKA A CHRÁNIČ DOLNÍ RÁMOVÉ TRUBKY	3
2.7. PŘEDSTAVEC	4
3. OBECNÁ UPOZORNĚNÍ OHLEDNĚ ÚDRŽBY	5
4. SPECIFIKACE	6
4.1. GEOMETRIE	6
4.2. OBECNÉ SPECIFIKACE	7
4.3. INDIVIDUÁLNÍ NASTAVENÍ TLUMIČE	7
4.4. POTŘEBNÉ SERVISNÍ VYBAVENÍ	7
4.5. VELIKOST ŠROUBŮ / NÁSTROJE / PŘEDEPSANÉ UTAHOVACÍ MOMENTY	7
4.6. OBECNÉ SPECIFIKACE UTAHOVACÍHO MOMENTU	8
4.7. SPECIFIKACE POUŽITÝCH LOŽISEK	8
4.8. SPECIFIKACE PODLOŽEK / OS / ŠROUBŮ	8
5. VNITŘNÍ VEDENÍ LANEK A BOVDENŮ	11
5.1. TELESKOPIČKÁ SEDLOVKA	11
5.2. TRUBÍČKY PRO INTERNÍ VEDENÍ	11
5.3. BOVDEN ŘAZENÍ/BRZDY	15
5.4. PORT ICR V HLAVOVÉ TRUBCE	16
6. SLOŽENÍ A MONTÁŽ ČEPŮ ZADNÍ KONSTRUKCE	16
6.1. SLOŽENÍ A MONTÁŽ LOŽISEK	17
6.2. SLOŽENÍ A MONTÁŽ ČEPŮ	18
6.3. SPECIFIKACE UTAHOVACÍCH MOMENTŮ PRO ODPRUŽENÍ	22
7. OTOČNÁ VLOŽKA FLIP CHIP	23
7.1. NASTAVENÍ VLOŽEK FLIP CHIP U ČEPU HORST LINK	23
7.2. NASTAVENÍ ÚHLU HLAVOVÉ TRUBKY	24
8. NASTAVENÍ VZDUCHOVÉHO TLUMIČE	27
8.1. NASTAVENÍ TLAKU VZDUCHU	27
8.2. NASTAVENÍ ODSKOKU	27
8.3. NASTAVENÍ KOMPRESÉ	27
9. VÝMĚNNÁ PATKA ZADNÍHO MĚNIČE	28
10. VAK NA VODU SWAT	29

SPECIALIZED BICYCLE COMPONENTS

15130 Concord Circle, Morgan Hill, CA 95037 (408) 779-6229
0000153163_UM_R1, 05/20

Čas od času můžeme vydávat aktualizace a dodatky k tomuto dokumentu.
Pravidelně navštěvujte web www.specialized.com nebo se obračejte na středisko
péče o jezdce (Rider Care), kde vždy získáte nejnovější informace.
Informace: specialized.com / 877-808-8154

1. ÚVOD

Tato uživatelská příručka je určena výhradně pro jízdní kolo Specialized Stumpjumper EVO. Obsahuje důležité informace o bezpečnosti, provozu a servisu, které byste si měli přečíst před první jízdou. Příručku si následně uschovejte pro pozdější použití. Také byste si měli přečíst celou uživatelskou příručku pro jízdní kola Specialized (dále jen „uživatelská příručka“), ve které najdete důležité informace a instrukce, jež je nutné dodržovat. Pokud nemáte tištěnou verzi příručky uživatele, můžete si ji stáhnout zdarma na www.specialized.com nebo ji získat u nejbližšího autorizovaného prodejce Specialized, případně u zákaznické podpory Specialized Rider Care.

Mohou být k dispozici další informace ohledně bezpečnosti, výkonu a servisu pro konkrétní komponenty, jako je odpružení nebo pedály na vašem kole, nebo pro příslušenství, jako jsou přílby nebo světla. Ujistěte se, že vám autorizovaný prodejce Specialized poskytl veškerou literaturu od výrobce, která se dodává s jízdním kolem nebo příslušenstvím. Jestliže zjistíte rozpor mezi pokyny v této příručce a informacemi, které poskytuje výrobce komponentu, kontaktujte autorizovaného prodejce Specialized.

Při čtení této uživatelské příručky se budete setkávat s různými důležitými symboly a varováními, která jsou vysvětlena níže:



VAROVÁNÍ! Kombinace tohoto slova a symbolu označuje potenciálně nebezpečnou situaci, které je nutné se vyvarovat, jinak hrozí vážné zranění nebo smrt. Mnohá varování sdělují, že „hrozí ztráta kontroly nad kolem a pád jezdce“. Vzhledem k tomu, že každý pád může skončit vážným zraněním nebo smrtí, varování před možným zraněním nebo smrtí se v textu neopakuje všude.



UPOZORNĚNÍ! Kombinace bezpečnostního symbolu a slova UPOZORNĚNÍ označuje potenciálně nebezpečnou situaci, které je nutné se vyvarovat, jinak může mít za následek lehké nebo středně těžké zranění, nebo případně slouží jako varování před nebezpečnými postupy.

Slovo UPOZORNĚNÍ bez výstražného symbolu označuje situaci, které je nutné se vyhnout, jinak může mít za následek poškození vašeho jízdního kola nebo propadnutí záruky.



INFORMACE: Symbol upozorňuje čtenáře na obzvláště důležité informace.



MAZIVO: Tento symbol značí, že je třeba použít vysoce kvalitní mazivo dle vyobrazení.



PROTISKLUZNÁ PASTA NA KARBON: Tento symbol značí, že pro zvýšení tření je třeba použít protiskluznou pastu na karbon.



UTAHOVACÍ MOMENT: Tento symbol označuje správnou hodnotu utahovacího momentu pro konkrétní spoj. K dosažení předepsané hodnoty utahovacího momentu je vždy nutné použít kvalitní momentový klíč.



TECHNICKÝ TIP: Technické tipy jsou užitečné rady a triky, které lze využít při montáži nebo používání kola.

1.1. URČENÍ

Jízdní kola Specialized Stumpjumper Evo jsou navržena a testována pouze pro používání ve funkci horského kola (podmínka 4). Více informací o užívání a konstrukčních váhových limitech pro rám a komponenty najdete v příručce uživatele.

1.2. ZÁRUKA

Příslušné informace najdete v záručním listu, dodávaném s vaším jízdním kolem, nebo navštívte stránky www.specialized.com. Tištěné informace získáte také u nejbližšího autorizovaného prodejce Specialized.

2. OBECNÁ UPOZORNĚNÍ OHLEDNĚ MONTÁŽE

Tato uživatelská příručka není vyčerpávajícím průvodcem pro montáž, použití, servis, opravy a údržbu. S veškerými požadavky a dotazy ohledně servisu, oprav a údržby se obraťte na autorizovaného prodejce Specialized. Autorizovaný prodejce Specialized vám také může doporučit různé semináře, kurzy a knihy zaměřené na používání kol, servis, opravy a údržbu.



VAROVÁNÍ! Vzhledem ke značné mechanické složitosti jízdního kola Stumpjumper EVO vyžaduje správná montáž vysokou úroveň mechanické odbornosti, zkušenosti, proškolení a také použití speciálních nástrojů. Proto je nezbytné, aby montáž, údržbu a řešení problémů prováděl autorizovaný prodejce Specialized.



VAROVÁNÍ! Mnoho dílů a komponentů na kole Stumpjumper EVO, včetně například zadního odpružení, je určeno pouze pro Stumpjumper EVO. Používejte pouze originální dodávané díly a součástky. Použití jiných než originálních dílů může narušit celistvost a odolnost konstrukce. Specifické díly pro jízdní kola Stumpjumper EVO se smí používat pouze pro kola Stumpjumper EVO a ne pro jiná kola, i když na ně případně pasují. Nerespektování tohoto varování může způsobit vážné zranění nebo smrt.



VAROVÁNÍ! Rám ani komponenty nikdy žádným způsobem neupravujte. Žádné díly se nesnažte brousit, vrtat, pilovat ani odstranit. Na jízdní kolo nemontujte nekompatibilní vidlice ani díly odpružení. Nesprávně upravený rám, vidlice nebo komponenty mohou způsobit ztrátu kontroly nad jízdním kolem a pád jezdce.



Důležitým předpokladem úspěšného sestavení jízdního kola Stumpjumper EVO je dodržení pořadí úkonů podle této příručky. Změna pořadí kroků montáže může celý postup prodloužit.

2.1. VIDLICE / HLAVOVÉ SLOŽENÍ

- Hlavové složení využívá horní ložisko 1 1/8" (41,8 x 30,5 x 8 mm, 45x45°) a dolní ložisko 1,5" (52 x 40 x 7 mm, 45x45°) kompatibilní se standardem Campagnolo. Při výměně ložisek mějte na paměti, že nová ložiska musejí být kompatibilní se specifikacemi hlavových složení Specialized. K montáži ani demontáži obou ložisek nejsou potřeba žádné nástroje. Před montáží naneste na povrch ložisek mazivo.
- Zkontrolujte vidlice, představec, sedlovku a sedlovou trubku, zda na nich nejsou vidět otěpy nebo ostré hrany. Případné otěpy nebo ostré hrany odstraňte jemným smrkovým papírem.



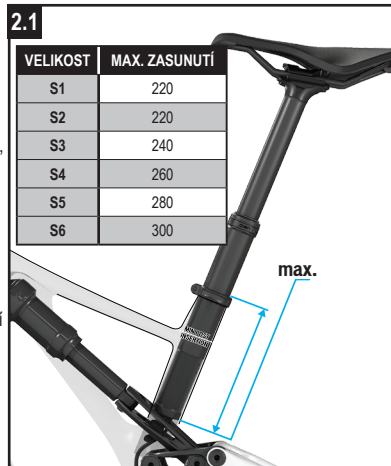
VAROVÁNÍ! Otěpy nebo ostré hrany mohou poškodit karbonový nebo hliníkový povrch různých komponentů. Jakékoli hluboké vrypy nebo škrábance v představci nebo vidlici mohou znamenat zeslabení a ztrátu pevnosti komponentů.

2.2. SEDLOVKA

MINIMÁLNÍ ZASUNUTÍ SEDLOVKY:

Pro rám i pro sedlovku platí požadavek na minimální délku zasunutí. Pro rám navíc platí omezení maximální délky zasunutí, jinak hrozí poškození rámu a sedlovky.

- **MINIMÁLNÍ ZASUNUTÍ:** Sedlovka musí být zasunuta do rámu dostatečně hluboko, aby nebyla na sedlovce viditelná značka minimálního zasunutí / maximálního vytažení (min/max). Pro rám platí požadavek zasunutí v minimální délce 80 mm.
- **MAXIMÁLNÍ ZASUNUTÍ:** U sedlové trubky se uvádí maximální délka zasunutí sedlovky vlastní hodnotou pro každou velikost rámu. V této délce má trubka rozšířený profil odpovídající profilu sedlovky, což limituje hloubku jejího zasunutí. Hodnoty pro různé velikosti rámu najdete v tabulce na obr. 2.1.
- Pokud nelze dosáhnout požadované výšky sedla v rámci rozmezí pro minimální a maximální hloubku zasunutí, je nutné sedlovku vyměnit za kratší, resp. delší.
- Po nastavení správné výšky sedla utáhněte šroub objímky sedlovky momentem 6,2 Nm (55 in-lbf).



Na styčné plochy mezi sedlovkou a sedlovou trubkou nenanášejte žádné mazivo. Jakékoli mazivo snižuje tření, které je pro správné upevnění sedlovky zásadní. Výrobce Specialized doporučuje použití montážní (protiskluznou) pastu na karbonové díly, která zvyšuje tření mezi plochami z karbonu. Další informace získáte u autorizovaného prodejce Specialized.



Hodnoty hloubky s rozšířením pro sedlovku najdete v tabulce na obr. 2.1. Tolerance hloubky s rozšířením pro sedlovku se může u jednotlivých rámu lišit. Hloubku rozšíření u konkrétního rámu ověřte zasunutím běžné sedlovky o průměru 34,9 mm do rámu.



Sedlová trubka je konstruována pro sedlovku o průměru 34,9 mm, ale při použití vložky lze použít i sedlovku o průměru 30,9 mm.



VAROVÁNÍ! Nedodržení požadavků na správné zasunutí sedlovky do rámu (obr. 2.1) může mít za následek poškození rámu nebo sedlovky, ale především může způsobit ztrátu kontroly jezdce nad kolem a následný pád.

Pokud je sedlovka zkrácena příliš, značka min/max na sedlovce již nemusí být přesná. Před zkracováním sedlovky si vždy poznamenejte doporučenou minimální a maximální délku sedlovky požadovanou výrobcem.



VAROVÁNÍ! Obecné pokyny ohledně instalace sedlovky najdete v příslušné části uživatelské příručky. Jízda s nesprávně upevněnou sedlovkou může způsobit nechtěné zasouvání sedlovky a sedla, což může poškodit rám, a navíc hrozí ztráta kontroly nad kolem a následný pád.



VAROVÁNÍ! Zkontrolujte sedlovku a sedlovou trubku, zda na nich nejsou vidět otřepty či ostré hrany. Případné otřepty nebo ostré hrany odstraňte jemným smirkovým papírem.

2.3. STŘEDOVÉ SLOŽENÍ

Modely Stumpjumper EVO mají pouzdro středového složení o šířce 73 mm a jsou kompatibilní s kterýmkoli středovým složením s BSA závitem a vnějšími ložisky. Informace o kompatibilitě středového složení najdete v dokumentaci dodávané výrobcem klik.

2.4. ZADNÍ OSA

Modely Stumpjumper EVO jsou vybavené zadním nábojem Boost o šířce 148 mm a vyžadují montáž zadního kola kompatibilního se standardem Boost 148 mm.

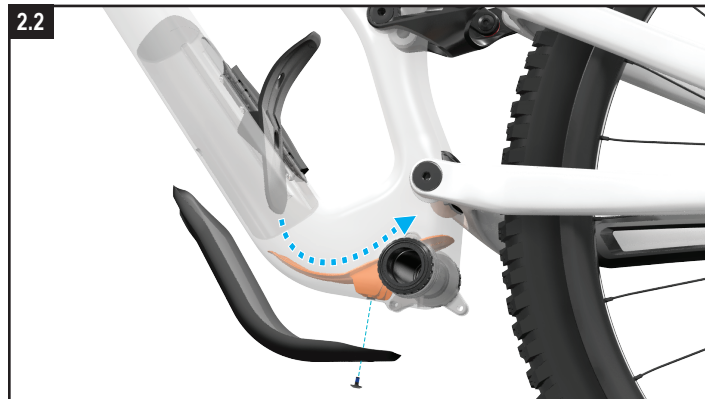
Na rámu modelu Stumpjumper EVO je namontována univerzální patka zadního měniče SRAM UDH (Universal Derailleur Hanger). Tuto patku je nutné namontovat podle montážního návodu výrobce SRAM. Postup montáže najdete na straně 28 nebo v uživatelské příručce k patce SRAM UDH.

2.5. SEDLOVÉ VZPĚRY

Modely Stumpjumper EVO ve velikosti S1–S4 jsou vybaveny kratšími sedlovými vzpěrami. Kvůli rovnoměrnému rozložení hmotnosti mezi předním a zadním kolem se používají různé délky vzpěr. Díky tomu lze zajistit konzistentní jízdní vlastnosti u různých velikostí rámu.

2.6. VNITŘNÍ VLOŽKA A CHRÁNIČ DOLNÍ RÁMOVÉ TRUBKY

Kolo je vybaveno chráničem dolní rámové trubky, který chrání lak před kosmetickým poškozením, například od úderů odletujících kamenů či šterku. Chránič je skrz stěnu trubky přišroubovaný k vnitřní vložce, která se nachází uvnitř rámu.



Obr. 2.2

Vložka je umístěna uvnitř rámu za středovým složením a lze ji na místo zasunout skrz otvor v rámu pro vak na vodu SWAT.

Vložka na sobě má lisovaný výstupek, který zapadne do odpovídající prohlubně uvnitř rámu. Díky tomuto výstupu je zajištěno správné a snadné slícování po zasunutí vložky do rámu. Kvůli slícování otvorů pro šrouby je možné polohu vložky jemně doladit skrz vstupní otvor.

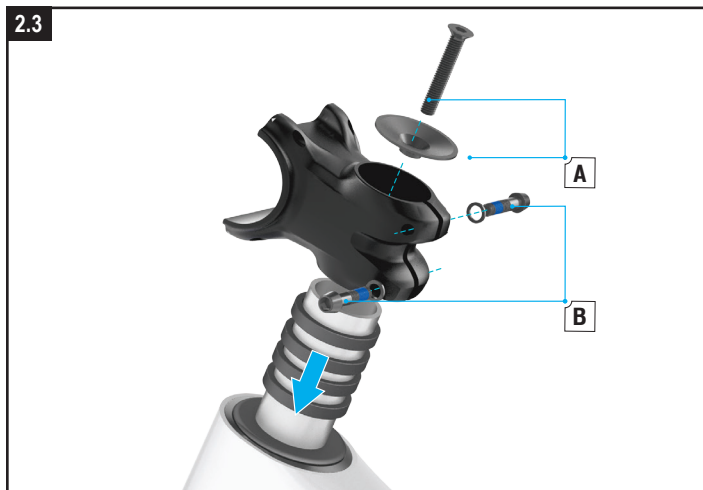
2.7. PŘEDSTAVEC

Modely Stumpjumper Evo Comp a Expert jsou osazeny představci Trail stem.



VAROVÁNÍ! Představec je konstruován tak, že mezi tělem představce a horní stýčnou plochou čelního dílu objímky není žádná mezera. Horní šrouby je nutné utahovat tak, že čelní díl objímky plně dosedne na tělo představce ještě před utahováním. Pokud by čelní díl objímky nedoléhal na tělo představce, může dojít k poškození konstrukce říditek.

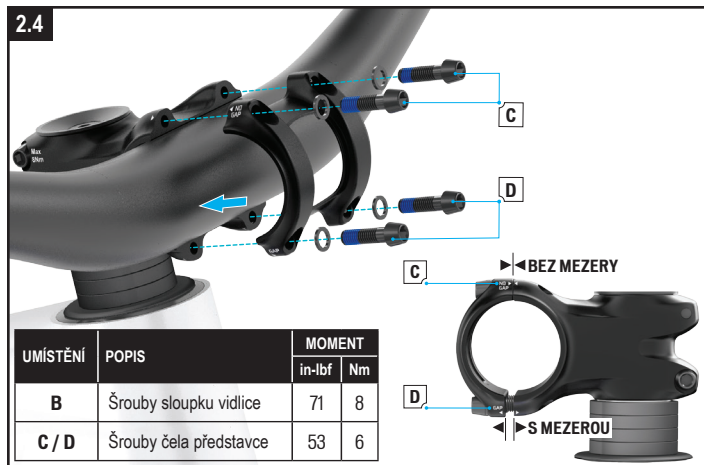
2.3



Obr. 2.3

- Na sloupek vidlice postupně nasadíte nejprve představec a dále vrchní krytku a šroub (A). Potom šroub vrchní krytku utáhněte.
- Vyrovnajte směr představce podle předního kola a utáhněte šrouby na zadní straně představce (B) na předepsaný utahovací moment.

2.4



Obr. 2.4

- Šrouby představce zlehka našroubujte skrze čelní díl objímky do těla představce.
- Natočte říditka do požadované polohy.
- Střídavě utahujte levý a pravý šroub nahoře tak, aby se utažení zvyšovalo rovnoměrně. Tímto způsobem oba šrouby postupně dotáhněte na předepsaný moment (C).
- Stejně postupujte i u šroubů dole: střídavě utahujte levý a pravý šroub, aby utažení bylo rovnoměrné. Oba šrouby postupně dotáhněte na předepsaný moment (D).
- Zkontrolujte správné upevnění říditek: zkuste natočit říditka nahoru a dolů a dále podržte přední kolo a zkuste otočit říditky ze strany na stranu. Jestliže zaznamenáte jakoukoli vůli, znamená to, že představec není správně utažený a je nutné ho dotáhnout.



VAROVÁNÍ! Otřepy nebo ostré hrany mohou poškodit karbonový nebo hliníkový povrch různých komponentů. Jakékoli hluboké vrypy nebo škrábance u představci nebo vidlici mohou znamenat zeslabení a ztrátu pevnosti komponentů.

UPOZORNĚNÍ: Všechny hrany představce, které přicházejí do kontaktu se sloupkem vidlice, je třeba zaoblit, aby se eliminovala jakákoli místa možného namáhání.

3. OBECNÁ UPOZORNĚNÍ OHLEDNĚ ÚDRŽBY

Jízdní kolo Stumpjumper EVO je určeno ke sportovní/výkonnostní jízdě. Veškerou údržbu, řešení problémů, opravy a výměny dílů musí provádět autorizovaný prodejce Specialized. Obecné informace ohledně údržby vašeho jízdního kola naleznete v příslušné části příručky uživatele. Navíc před každou jízdou provádějte pravidelně mechanické bezpečnostní kontroly popsané v příručce uživatele.

- Velkou pozornost vyžadují karbonové a kompozitové díly, které se nesmí poškodit. Jakékoliv poškození může způsobit narušení konstrukční celistvosti jízdního kola a následně závažné selhání. Takové poškození nemusí být při vizuální kontrole na první pohled patrné. Před každou jízdou a po každém pádu je nutné na kole pečlivě zkontrolovat všechny případné praskliny, roztržené místa, vrypy, hluboké škrábance v laku, ohnuté části či jiné podezřelé známky poškození. Jestliže jízdní kolo jeví některou z uvedených známek, nejezděte na něm. Dojde-li k pádu, nechte před dalším použitím jízdní kolo kompletně zkontrolovat u autorizovaného prodejce Specialized.
- Při jízdě poslouchajte, zda neuslyšíte jakékoliv vrzání, protože vrzání může být známkou problémů s jedním nebo více komponenty. Pravidelně kontrolujte všechny plochy na jasném slunečním světle a kontrolujte, zda na nich nejsou vidět drobné vlasové praskliny nebo netrpí únavou v bodech velkého namáhání, jako jsou sváry, spoje, otvory nebo styčné body s dalšími díly. Uslyšíte-li jakékoliv vrzání nebo objevíte-li jakoukoliv prasklinu (bez ohledu na její velikost) nebo jakékoli poškození komponentů, okamžitě přestaňte na kole jezdit a nechte ho zkontrolovat u autorizovaného prodejce Specialized.
- Způsob a četnost údržby závisí na mnoha faktorech, jako je frekvence a způsob používání, hmotnost jezdce, jízdní podmínky nebo případné nárazy. Vystavením drsným podmínkám, především slanému vzduchu (ježdění blízko moře či v zimním období), může způsobovat galvanickou korozi komponentů (například osy klik nebo šroubů), což může urychlit jejich opotřebení a zkrátit jejich životnost. Opotřebení ložisek a různých ploch může urychlit také špína a prach. Povrchové plochy jízdního kola doporučujeme před každou jízdou očistit. Vaše kolo by mělo pravidelně podstupovat servis a prohlídky u autorizovaného prodejce Specialized, což znamená, že by mělo být pravidelně čistěno, promazáno a zkontrolováno s ohledem na známky koroze a výskyt prasklin. Pokud na rámu nebo komponentech zaznamenáte jakékoliv známky koroze nebo praskliny, je nutné poškozenou součástku vyměnit.
- Pravidelně čistěte a mažte komponenty pohonu podle pokynů výrobce.

- Při čištění jízdního kola nikdy **nestříkejte** vodu tlakovou myčkou (WAP) přímo na ložiska. I voda ze zahradní hadice může proniknout těsněním ložiska či do prostoru klik, což může mít za následek rychlejší opotřebení ložisek a klik. Místo toho použijte čistý, mírně navlhčený hadr a čisticí prostředky na jízdní kola.
- Jízdní kolo **nevystavujte** na delší dobu nadměrnému horku (např. přímému slunečnímu záření), například uvnitř zaparkovaného auta na slunci nebo blízko zdroje tepla, jako je radiátor.



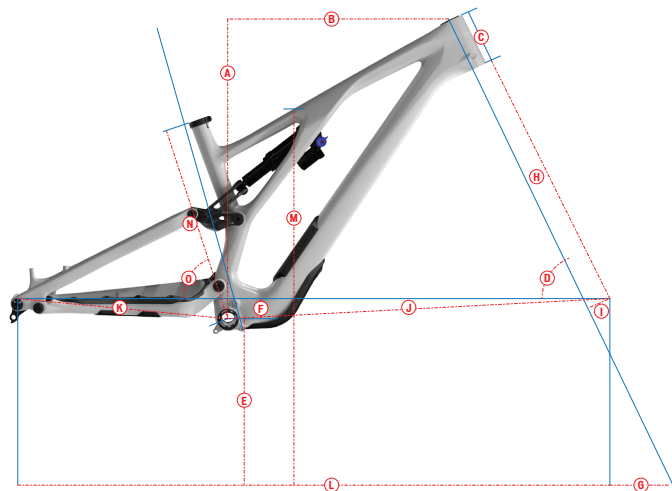
VAROVÁNÍ! Neuposlechnutí pokynů v této části může mít za následek poškození komponentů na vašem kole a propadnutí záruky, ale zejména může způsobit vážné zranění nebo smrt. Vykazuje-li vaše kolo jakékoliv známky poškození, nepoužívejte je a neprodlené je dopravte ke kontrole k autorizovanému prodejci Specialized.



VAROVÁNÍ! Při umísťování rámu nebo kola do opravárenského stojanu upněte sedlovku a ne rám. Upnutí za rám může způsobit poškození rámu, které může, ale nemusí být viditelné, a může také způsobit ztrátu kontroly nad kolem a pád.

4. SPECIFIKACE

4.1. GEOMETRIE



VELIKOST RÁMU		S1	S2	S3	S4	S5	S6
A	VÝŠKA RÁMU (MM)	613,2	617	626	635	644	654
B	EF. DÉLKA HORNÍ TRUBKY (DOSAH) (MM)	408,1	428	448	475	498	528
C	DÉLKA HLAVOVÉ TRUBKY (MM)	95	95	105	115	125	135
D	ÚHEL HLAVOVÉ TRUBKY (°)	64,3°					
E	SVĚTLÁ VÝŠKA STR. SLOŽENÍ (MM)	335	340	340	340	340	340
F	SNÍŽENÍ STR. SLOŽENÍ (MM)	40	35	35	35	35	35
G	STOPA (MM)	131					
H	DÉLKA VIDLICE (PLNÁ) (MM)	561	571	571	571	571	571
I	VYOSENÍ VIDLICE (OFFSET) (MM)	44					
J	VZDÁLENOST PŘEDNÍ OSA – STŘEDOVÉ SLOŽENÍ (MM)	734	758	782	809	838	875
K	DÉLKA ŘETĚZOVÉ VZPĚRY (MM)	438	438	438	438	448	448
L	ROZVOR (MM)	1169	1193	1218	1249	1287	1321
M	VÝŠKA RÁMU V ROZKROKU (MM)	733	764	763	762	767	789
N	DÉLKA SEDLOVÉ TRUBKY (MM)	385	385	405	425	445	465
O	ÚHEL SEDLOVÉ TRUBKY (°)	78°	77,6°	77,2°	76,9°	77°	77°
P	DÉLKA HORNÍ TRUBKY (VODOROVNÁ) (MM)	538	564	590	623	647	679
	DÉLKA KLIK (MM)	165	170	170	170	170	175
	ŠÍŘKA ŘÍDÍTEK (MM)	800					
	DÉLKA PŘEDSTAVCE (MM)	40	40	50	50	50	50
	ŠÍŘKA SEDLA (MM)	155	155	143	143	143	143
	MAX. ZASUNUTÍ SEDLOVKY (MM)	220	220	240	260	280	300
	MIN. ZASUNUTÍ SEDLOVKY (MM)	80	80	80	80	80	80
	ŠÍŘKA OSY ZADNÍHO KOLA (MM)	148 mm					
	VELIKOST VIDLICE (MM)	150	160	160	160	160	160

V tabulce nahoře je zobrazena standardní geometrie u kol, jak jsou dodávána od výrobce. Všechny možné geometrické konfigurace najdete na stránkách www.specialized.com.

4.2. OBECNÉ SPECIFIKACE		
POLOŽKA	Č. DÍLU	SPECIFIKACE
HLAVOVÉ SLOŽENÍ	S182500005	HDS NO.42/ACB/S/FIN 46CONE SPACER,AL COMPRS RING, UP1.125/LOW1.5 CRMO 45,AL CROWN RACE,ANO MATT BLK
MISKY HLAVOVÉHO SLOŽENÍ	S202500010	HDS MY21 SJ EVO CARBON HEADSET CUP
OBJÍMKA SEDLOVKY	S184700004	STC KCNC, SPL-SC02-386, EXTRUDED, 7075-T6, 38.6MM, SCM435, NONE FINISH BOLT, BOLT CLAMP TYPE
PRŮMĚR OBJÍMKY SEDLOVKY		38,6mm
PRŮMĚR SEDLOVKY		34,9mm
VÝMĚNNÁ PATKA ZADNÍHO MĚNIČE	S202600002	HGR SRAM AC UDH DERAILEUR HANGER AL BLACK (00.7918.089.000)
POUZDRO STŘEDOVÉHO SLOŽENÍ		BSA THREADED 73mm
ÚCHYTY VODÍTKA ŘETĚZU		ISCG-05
OSA ZADNÍHO NÁBOJE	S170200003	AXL THROUGH AXLE, JD JD-QR43, 7075-T73 AXLE W/C6801 WASHER, REAR, 148MM SPACING, 172MM LENGTH, 12MM
MAX. ROZMĚRY ZADNÍHO PLÁŠTĚ		29 x 2,5"
*ZADNÍ PLÁŠŤ S RAMENEM PRO 27,5" KOLO		27,5 x 2,5
ZDVIH ZADNÍHO KOLA		S1=145, S2-S6=150
DĚLKA / DRÁHA TLUMIČE		210mm / 50mm (S1), 55mm (S2-S6)
ZANOŘENÍ (SAG) TLUMIČE		16,5mm (30%)
OKO TLUMIČE		8mm ID x 20mm W
MAXIMÁLNÍ ZDVIH VIDLICE		150mm (S1), 160mm (S2-S6)
MIN./MAX. PŘEVODNÍK		28 - 34t
MIN./MAX. KOTOUČ ZADNÍ BRZDY		180 mm / 220 mm

* Výměna vahadla zadního tlumiče za upravené vahadlo (dodávané zvlášť) umožňuje na jízdní kolo Stumpjumper EVO namontovat kolo s pláštěm o rozměru 27,5" se zachováním stejné geometrie. Toto vahadlo (S204300005) je k dostání u autorizovaných prodejců Specialized.



VAROVÁNÍ! Na jízdním kole lze používat pouze vidlice s jednoduchou korunkou a se stanoveným zdvihem nebo rozsahem zdvihu. Použití vidlice jiného typu nebo vidlice s delším zdvihem může mít za následek závažné selhání rámu, což může způsobit zranění nebo smrt jezdce.



VAROVÁNÍ! Zatímco rámy SJ EVO jsou obecně kompatibilní s pláštěmi až do rozměru 29 x 2,5, rozměry pláštů se mohou v závislosti na výrobci lišit a zároveň ne všechny vidlice umožňují montáž širších pláštů. Vždy si u výrobce vidlice zjistěte požadovanou šíři mezery mezi vidlicí a pláštěm.

UPOZORNĚNÍ: Může se stát, že u některých velikostí převodníků nebude k dispozici dostatečný odstup od řetězové vřpěry. Před použitím vždy zkontrolujte řetězovou linii a velikost mezery.

4.3. INDIVIDUÁLNÍ NASTAVENÍ TLUMIČE

Rámy Specialized jsou obecně navrhovány a testovány pro použití s komponenty odpružení dodávanými jako originální vybavení. Chcete-li provést výměnu tlumičů, mějte na paměti, že některé modely tlumičů nemusejí být s rámem kompatibilní kvůli pozici rezervoáru tlumiče, velikosti nebo dalším faktorům, a to i když do rámu rozměrově pasují. Vždy se informujte u autorizovaného prodejce Specialized nebo u výrobce tlumiče



VAROVÁNÍ! Použití nekompatibilního tlumiče může vést k poškození tlumiče nebo rámu a kromě toho může způsobit ztrátu kontroly nad kolem a pád jezdce.

4.4. POTŘEBNÉ SERVISNÍ VYBAVENÍ

■ INBUSOVÉ KLÍČE (VNITŘNÍ ŠESTIHRAN) 3, 4, 5, 6, 8 mm	■ MODRÉ LEPIDLO NA POJIŠTĚNÍ ZÁVITŮ (LOCTITE 243)
■ MOMENTOVÝ KLÍČ (s možností utahovat levé závity, pro montáž SRAM UDH)	■ ZELENÁ MONTÁŽNÍ PASTA (LOCTITE 603)
■ VYSOKOTLAKÁ PUMPIČKA NA TLUMIČE	■ KLEŠTĚ NA LANKA A BOVDENY
■ VYSOCE KVALITNÍ MAZIVO	■ ŠROUBOVÁK TYPU TORX T10

4.5. VELIKOST ŠROUBŮ / NÁSTROJE / PŘEDEPSANÉ UTAHOVACÍ MOMENTY



VAROVÁNÍ! Správná síla utahení upevňovacích prvků (matice, vřuty, šrouby) na vašem jízdním kole je důležitá pro vaši bezpečnost. Použijete-li příliš malou sílu, utahení nemusí dostatečně držet. Použijete-li příliš velkou sílu, může dojít ke stržení závitů, protažení, deformaci nebo prasknutí dílů. V obou případech může nesprávná síla utahení způsobit selhání komponentu, což může vést ke ztrátě kontroly nad jízdním kolem a pádu jezdce.

Zkontrolujte, že všechny šrouby jsou utaheny předepsaným momentem (pro které jsou tyto údaje k dispozici). Po první jízdě a pravidelně také později kontrolujte utahení všech šroubů, aby bylo zajištěno bezpečné připevnění komponentů. Zde je shrnutí předepsaných utahovacích momentů popisovaných v této příručce:

4.6. OBECNÉ SPECIFIKACE UTAHOVACÍHO MOMENTU

UMÍSTĚNÍ	NÁSTROJ	MOMENT	
		(in-lbf)	(Nm)
OBJÍMKA SEDLOVKY	4mm inbus	55	6,2
12MM ZADNÍ OSA	6mm inbus	133	15,0
VÝMĚNNÁ PATKA ZADNÍHO MĚNIČE	8mm inbus	221	25,0
NÁVAREK PRO KOŠÍK NA LÁHEV	3mm inbus	25	2,8
KRYTKA SWAT	TORX T10	0,53 ³	0,1 ³

³ UPOZORNĚNÍ: Šrouby krytky SWAT utahujte střídavě, až krytka přestane mít jakoukoli vůli, a poté pootočte každý šroub ještě o 1/4 otáčky.

4.7. SPECIFIKACE POUŽITÝCH LOŽISEK

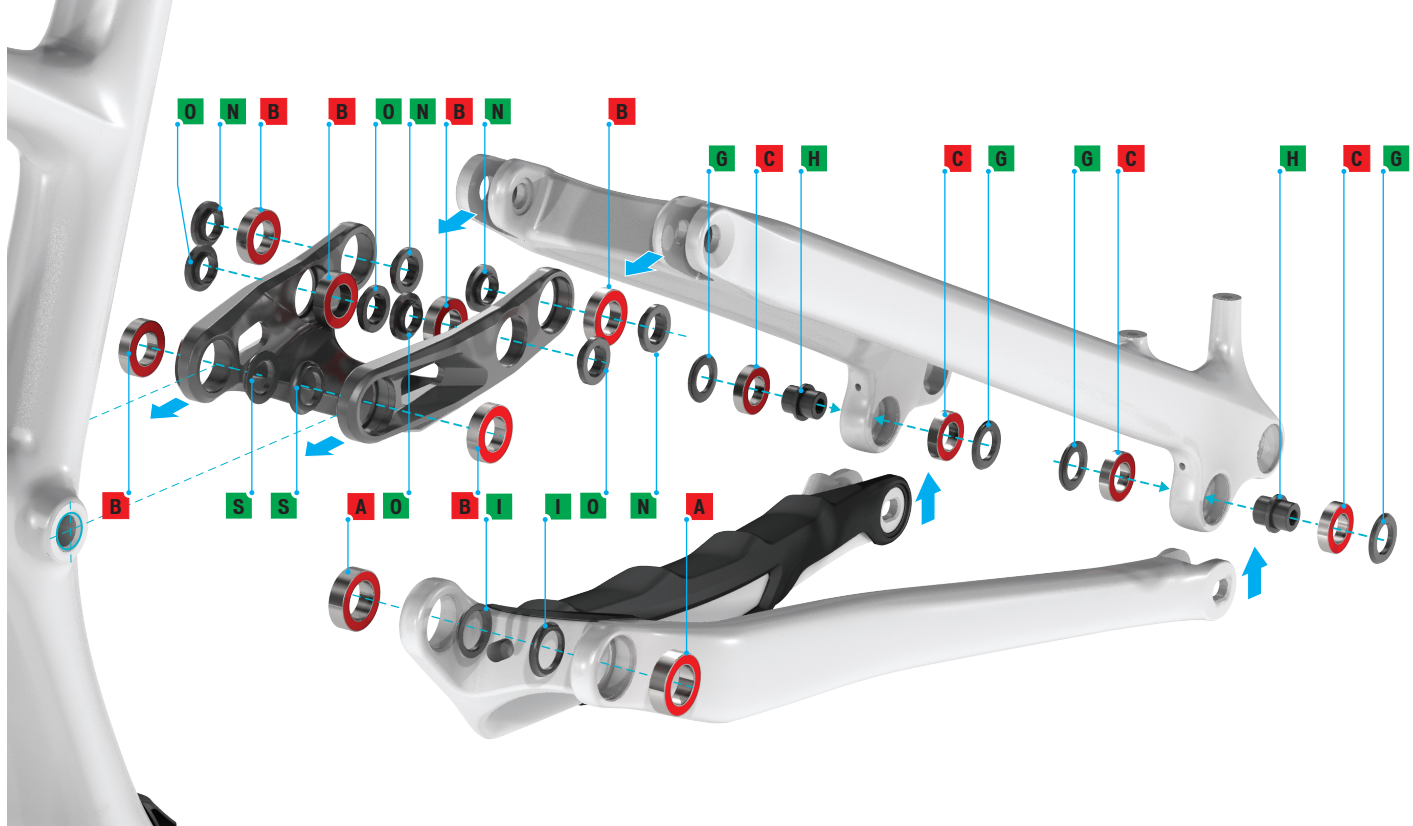
	POČET	UMÍSTĚNÍ ČEPU	ROZMĚRY	ULOŽENÍ
A	2	HLAVNÍ ČEP (ŘETĚZOVÁ VZPĚRA)	15 ID x 24 OD x 7 W DOUBLE ROW	6901V-2RS
B	6	VAHADLO	12 ID x 21 OD x 5 W	6800V-2RS
C	4	ČEP HORST LINK		

4.8. SPECIFIKACE PODLOŽEK / OS / ŠROUBŮ

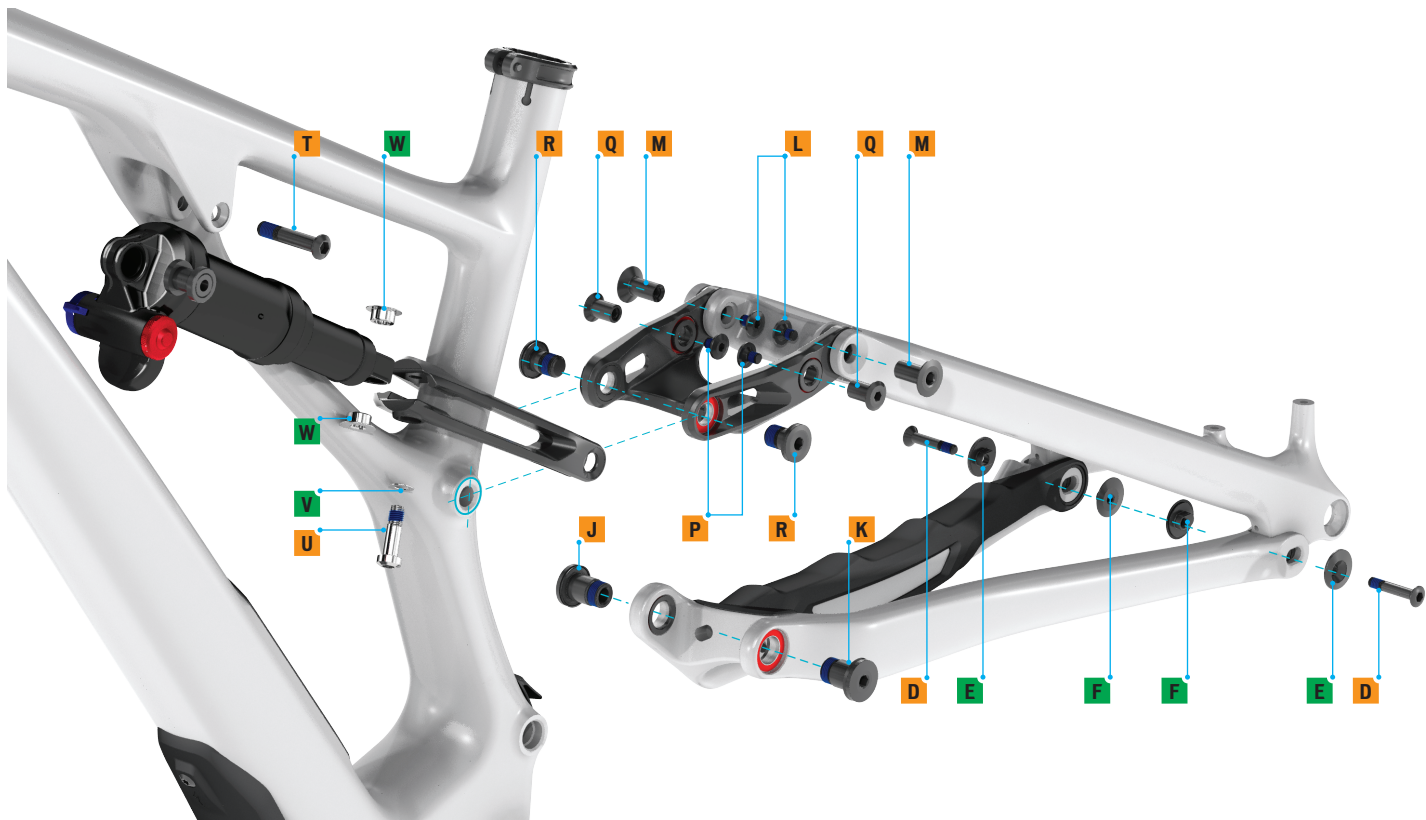
	POČET	UMÍSTĚNÍ / POLOŽKA	ROZMĚRY	NÁSTROJ	MOMENT	
					in-lbf	Nm
D	2	ŠROUB ČEPU HORST LINK	SCR,CUST,M6X1.0 X 32.5,STL,BLK	5mm inbus	90	10
E	2	VNĚJŠÍ NASTAVITELNÁ PODLOŽKA ČEPU HORST LINK	DO PIVOT SPACER,GEO ADJ,6.0 ID, FLAT			
F	2	VNITŘNÍ NASTAVITELNÁ PODLOŽKA ČEPU HORST LINK	DO PIVOT SPACER,GEO ADJ,M6 x 1			
G	4	VNĚJŠÍ PODLOŽKA ČEPU HORST LINK	HORST PIVOT OUTER SPACER ASSY 12X21X2.5			

H	2	STŘEDOVÁ PODLOŽKA ČEPU HORST LINK	SPCR,STEP,6MM ID X 16MM OD X 16MM W,7075-T6			
I	2	PODLOŽKA HLAVNÍHO ČEPU	SPCR,15.1 ID X 21.5 OD X 2.5 W,FSR,AL7075			
J	1	ŠROUB HLAVNÍHO ČEPU (PRAVÁ STRANA)	SCR,ASSY,CUST,OD15 X ,M14x1,7075,LH,BLK	6mm inbus	210	24
K	1	ŠROUB HLAVNÍHO ČEPU (LEVÁ STRANA)	SCR,ASSY,CUST,OD15 X ,M14x1,7075,BLK	6mm inbus	210	24
L	2	ŠROUB PRO VAHADLO A SEDLOVOU VZPĚRU	SCR,CUST,M6X1.0 X 8,SST 302	4mm inbus	60	7
M	2	OSA PRO VAHADLO A SEDLOVOU VZPĚRU	BOLT,CUST,M6 X1FEM X 22.34,7075,BLK	6mm inbus	60	7
N	4	PODLOŽKA PRO VAHADLO A SEDLOVOU VZPĚRU	SPCR,CUST,10 ID X 18.5 OD X 2.5 W,FSR,AL7075-T73			
O	4	PODLOŽKA PRO VAHADLO A VIDLIČKU	SPCR,CUST,10 ID X 18.5 OD X 2.5 W,FSR,AL7075-T73			
P	2	ŠROUB PRO VAHADLO A VIDLIČKU	SCR,CUST,M6X1.0 X 8,SST 302	4mm inbus	60	7
Q	2	OSA PRO VAHADLO A VIDLIČKU	AXLE,SS PIVOT,MTB,TRAIL FSR L1	5mm inbus	60	7
R	2	ŠROUB PRO VAHADLO A SEDLOVOU TRUBKU	SCR,ASSY,M12 X 1.0 X 17,21MM HEAD,FSR	6mm inbus	180	20
S	2	PODLOŽKA PRO VAHADLO A SEDLOVOU TRUBKU	SPCR,12.1 ID X 19.5 OD X 3 W,FSR,AL7075-T6			
T	1	ŠROUB PŘEDNÍHO OKA TLUMIČE	SCR,CUST,M8X1.0 X 42,CHROMOLY	6mm inbus	90	10
U	1	ŠROUB ZADNÍHO OKA TLUMIČE	SCR,CUST,M8X1.25 X 27,CHOMOLY	6mm LR inbus	180	20
V	1	VYMEZ. PODLOŽKA PRO ZADNÍ OKO TLUMIČE	WSHR,FLAT,M8,8.2 ID X 13 OD X 0.5 THK,304 SST			
W	2	TVAROVÁ PODLOŽKA PRO ZADNÍ OKO TLUMIČE	SPACER,SHOCK, 19X8.1X0.6,SST 304			

4.1 ROZLOŽENÉ SCHÉMA – PRVKY ULOŽENÍ / PODLOŽKY



4.2 ROZLOŽENÉ SCHÉMA – ŠROUBY



5. VNITŘNÍ VEDENÍ LANEK A BOVDENŮ

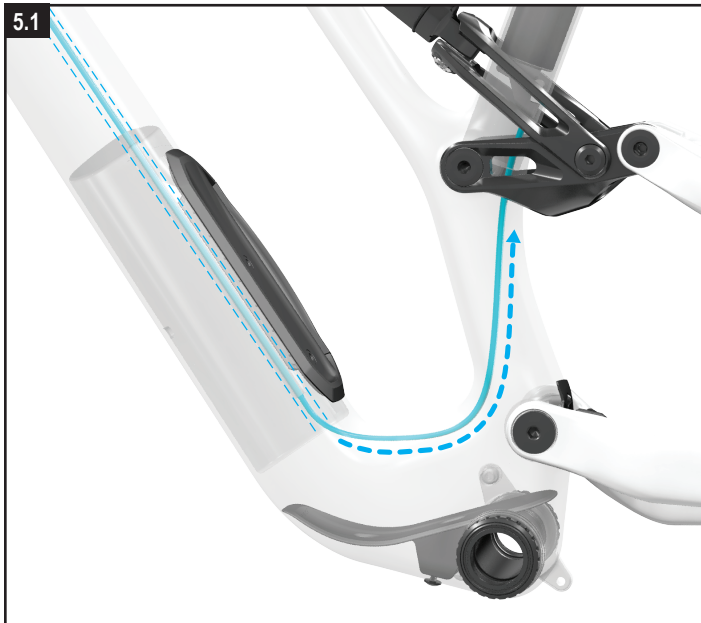


Trubičky ICR je nutné instalovat do rámu bez namontované vidlice.

5.1. TELESKOPICKÁ SEDLOVKA



Kvůli jednodušší montáži vždy nejprve nainstalujte bowden sedlovky a teprve potom bowden pro řazení a hadičku pro brzdy.



Obr. 5.1

- Bowden sedlovky protáhněte do portu ICR napravo (na straně pohonu) poblíž hlavové trubky. Z otvoru SWAT vedte bowden do tvarovaného kanálku (který se nachází pod zamačkávací krytkou SWAT) a potom dolů do prostoru středového složení a podél sedlové trubky nahoru.
- Je možné, že v místech, kde bowden postupuje podél sedlové trubky nahoru, bude mít tendenci stáčet se dopředu do bočního ramene, a nikoli nahoru do sedlové trubky. V takovém případě si uřízněte dlouhý úzký proužek kartonu nebo použijte dlouhé pravítko a zasuňte je dolů do sedlové trubky tak, abyste přehradili přístup do bočního ramene.
- Jakmile bowden nahoře vyjde ze sedlové trubky, namontujte do rámu sedlovku podle návodu výrobce.

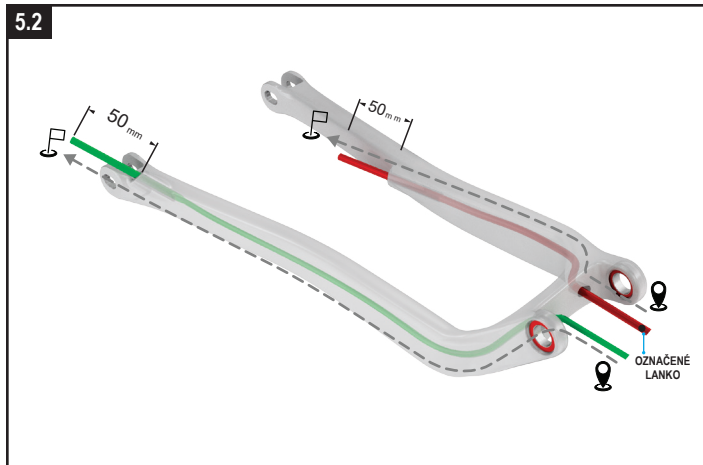
5.2. TRUBIČKY PRO INTERNÍ VEDENÍ

Než začnete:

- Z rámu je nutné demontovat vodičko lanka na hlavové trubce.
- V rámu musí být kompletně namontovaný zadní tlumič, vidlička i vahadlo.
- Na předním rámovém trojúhelníku musí být namontován port středového složení a chránič před bahnem.
- Řetězová vzpěra zůstává oddělená mimo rám.



INFORMACE: Před instalací do rámu jednotlivé bowdeny zasuňte do hadiček ICR. Tak se předejde vytvoření ohybů nebo nerovností na nylonové hadičce a usnadní se její zasouvání do rámu.



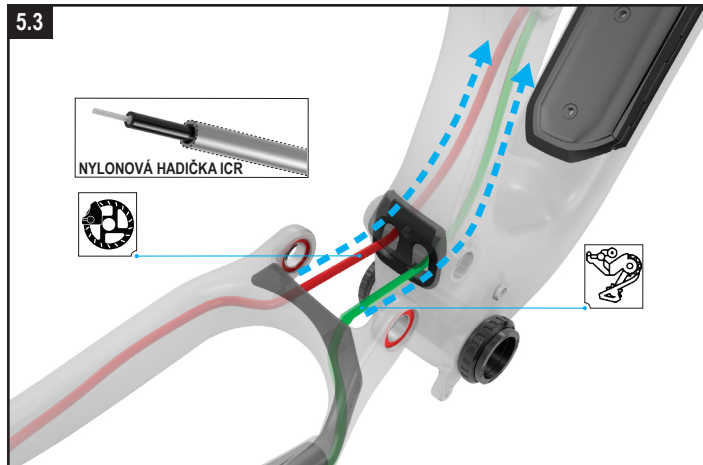
Obr. 5.2

- Před zasunutím označte trubičku ICR pro brzdové vedení; díky tomu budete vědět, která hadička se má po zavedení použít pro zadní brzdou.
- Uchopte označenou trubičku ICR a otvorem u hlavního čepu na straně bez pohonu (nalevo) ji zaveďte do vzpěry směrem od předního vstupu k zadnímu.
- Za pomoci špičatého nástroje o průměru 4–5 mm opatrně trubičku ICR vytáhněte ze zadního portu ICR v řetězové vzpěře. Její konec ponechte vysunutý v délce přibližně 50 mm.
- Stejný postup zopakujte u trubičky ICR zadního měniče.



TECHNICKÝ TIP: Nalepte kousek trubičky na rovný špičatý nástroj o průměru 5,2–5,4 mm a její konec seřízněte tak, aby umožnila hladké vyvedení trubičky z řetězové vzpěry. Tímto způsobem si lze montáž VELMI USNADNIT.

- Připojte sedlovou vzpěru k vahadlu a potom k sedlové vzpěře připojte řetězovou vzpěru. Kompletní postup montáže najdete v části 4.4.



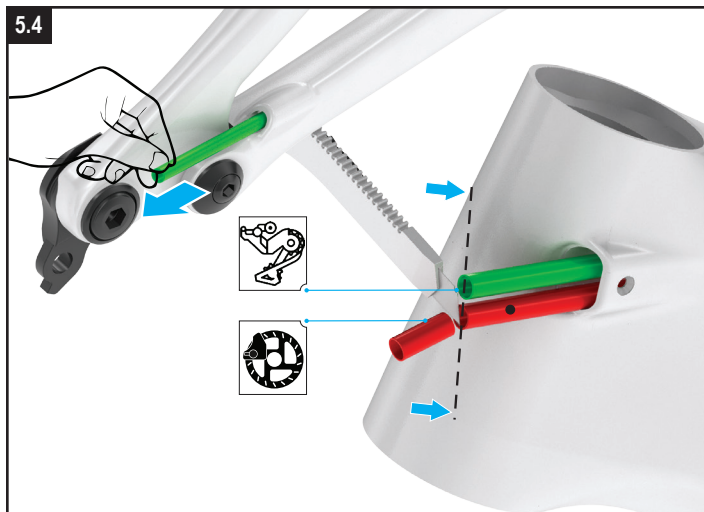
Obr. 5.3

- Obě trubičky v navzájem rovnoběžné poloze (TRUBIČKY SE NESMÍ KŘÍŽIT) opatrně zasuňte do předního rámového trojúhelníku, veďte je nahoru podél bočního ramene a potom je vyvedte z otvoru v hlavové trubce (na straně pohonu – napravo).
- Dbejte na to, aby každá z hadiček ICR byla zasunuta do otvoru na správné straně (levá nylonová trubička do levého otvoru).



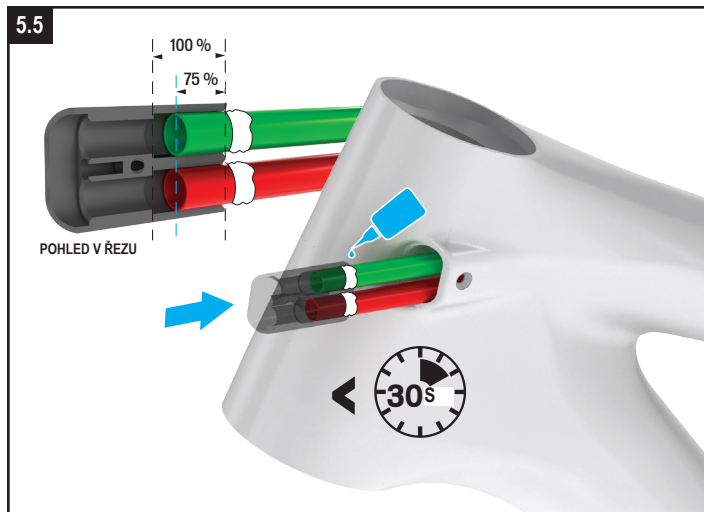
TECHNICKÝ TIP: Zasunutí hadiček do předního rámového trojúhelníku si usnadněte tak, že konec trubičky zahnete do oblouku – díky tomu se trubičky automaticky dostanou do bočního ramene.

- Pečlivě sestavte hlavní čep. Dbejte na to, aby do sebe všechny díly zapadly bez použití síly a s přesností.



Obr. 5.4

- Zatažením za trubičku ICR na konci řetězové vzpěry nebo jejím zkrácením u vstupního otvoru v hlavové trubce zajistíte, aby každá z obou hadiček ICR vyčnívala z rámu přibližně v délce 70 mm.



Obr. 5.5

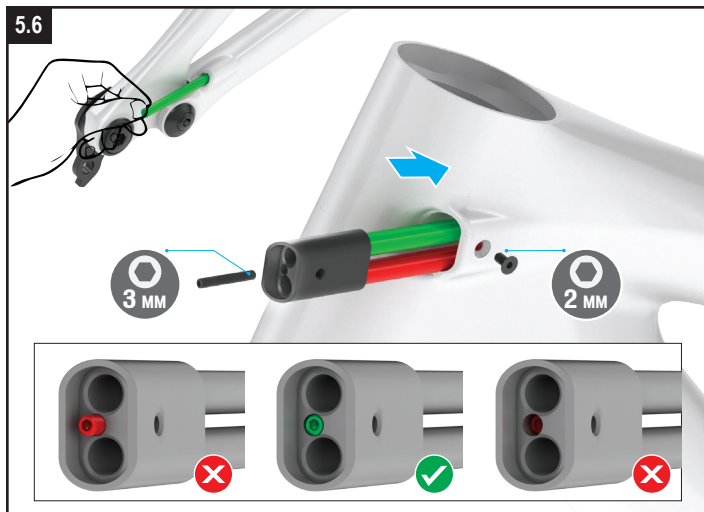
- U hlavové trubky nasuňte na trubičky ICR vodičko lanek, ale prozatím je ponechte zasunutě zhruba do 75 %.
- Na každou trubičku aplikujte malou kapku lepidla (Loctite 416). Krátce vyčkejte, než se lepidlo rozprostře po povrchu trubiček, a potom trubičky do vodička zasuňte až na doraz.



TECHNICKÝ TIP: Aktivní doba vytvrdnutí lepidla Loctite 416 je asi 20–30 sekund.

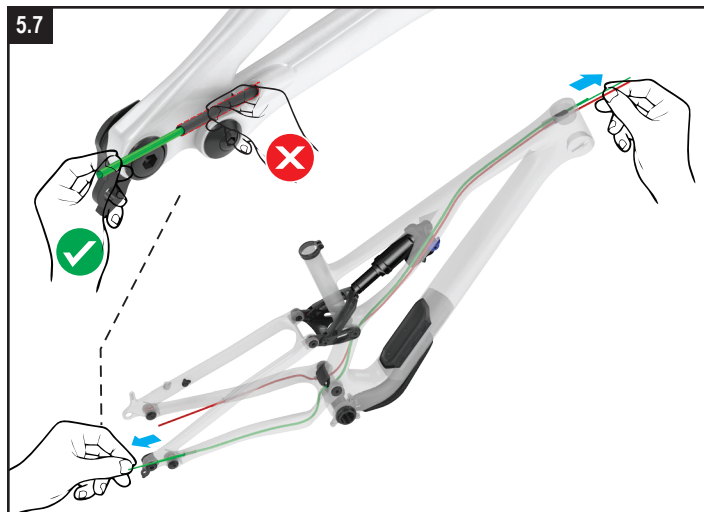


INFORMACE: Trubičky musejí být do portu ICR v hlavové trubce úplně zasunuté, jinak hrozí zadrhávání bovdenu.



Obr. 5.6

- Do vodička lanka v hlavové trubce našroubujte seřizovací šroub M3 tak, aby byl zarovnaný s čelní plochou vodička.
- Znovu jemně vytahujte obě trubičky ICR ven z řetězové vzpěry a zároveň usadíte vodičko lanek do otvoru v hlavové trubce.
- Našroubujte do hlavové trubky upevňovací šroubek a dotáhněte ho předepsaným utahovacím momentem.



Obr. 5.7

- Uchopte za oba konce bovden řazení, který se nachází v trubičkách, a jemným tahem zajistěte usazení trubiček ICR uvnitř rámu.



INFORMACE: Táhněte pouze za bovden, NIKOLI za trubičku ICR.

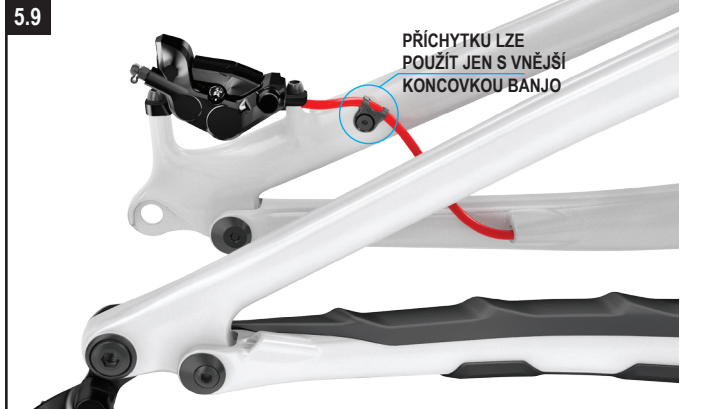


TECHNICKÝ TIP: Při jemném vytahování trubiček z portů řetězové vzpěry dbejte na to, aby nedošlo k vytažení hadiček z portu v hlavové trubce. Při tahu vyvíjejte pouze mírnou sílu – účelem je dosáhnout přirozených ohybů bovdenů a trubičky uvnitř rámu.

5.3. BOVDEN ŘAZENÍ/BRZDY

ZADNÍ BRZDA:

- Uchopením bovdeny na výstupním portu na vnitřní straně řetězové vzpěry zasouvejte bovden do interní trubičky v řetězové vzpěře, dokud se jeho druhý konec nevysune z portu v levém boku hlavové trubky (na straně bez pohonu).

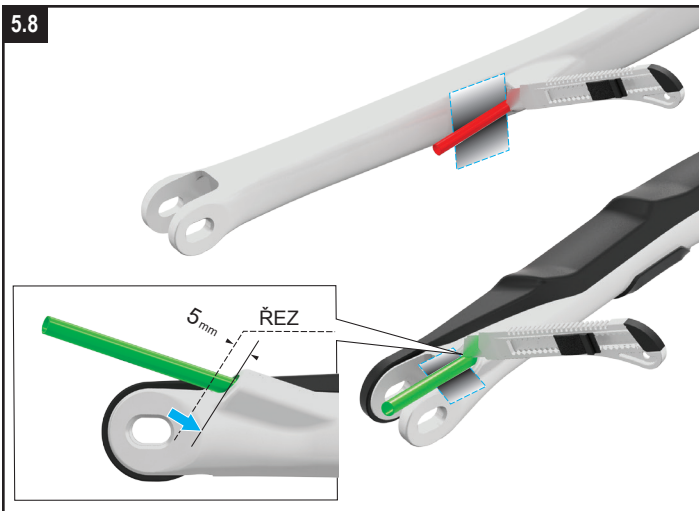


Obr. 5.9

- **TRĚMENY S VNĚJŠÍ KONCOVKOU BANJO:** Přichytku brzdového bovdenu umístíte na sedlové vzpěře tak, aby byla vzhledem k trubce v kolmé poloze a bovden vedl nad (před) šroubem. Dbejte na to, aby vedení bovdenu mezi sedlovou a řetězovou vzpěrou mělo přirozené zakřivení (ohyby).
- Dokončete montáž sestavy brzdy podle pokynů výrobce.

i **INFORMACE:** Dávejte vždy pozor na to, aby vedení brzdového bovdenu bylo dostatečně volné a při propružení vidlice nemohlo dojít k napínání bovdenu.

5.8



Obr. 5.8

- Zkraťte vyčnívající konce vodicích trubiček na výstupních portech řetězové vzpěry.
- Ke zkrácení použijte nový nebo ostrý řezák a nechte trubičky vyčnívat z výstupního portu přibližně 5 mm. Úhel seřiznutí hadičky musí odpovídat úhlu, v jakém trubička vystupuje z vodicího portu.
- Volný konec každé trubičky ICR zatlačte zpět do otvoru tak, aby byl zarovnan s rámem.



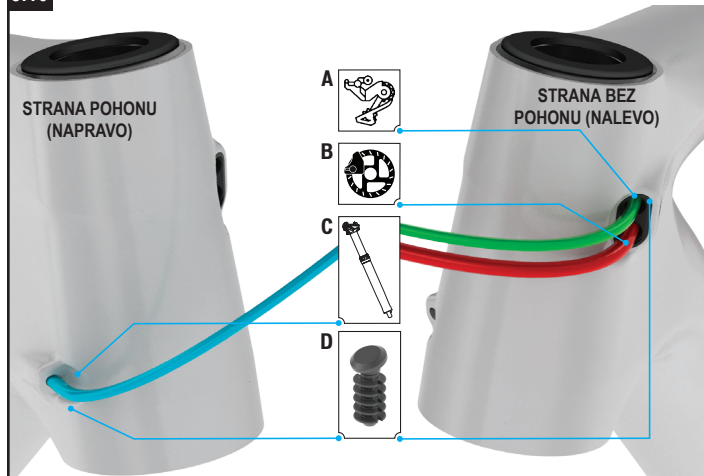
TECHNICKÝ TIP: Mezi řetězovou vzpěru a hadičku zasuňte ochranný pásek z kartonu apod., aby ostří řezáku nemohlo poškodit lakovaný povrch rámu.

ZADNÍ MĚNIČ (mechanický):

- Uchopením bovdeny na výstupním portu dole před pravou patkou vidlice (na straně pohonu) zasouváte bovden do interní trubičky ICR v řetězové vzpěře, dokud se jeho druhý konec nevsune z portu v levém boku hlavové trubky (na straně bez pohonu).
- Dokončíte montáž sestavy řazení podle pokynů výrobce.

5.4. PORT ICR V HLAVOVÉ TRUBCE

5.10



Obr. 5.10

- Bovden s lankem řazení vystupuje z horního portu (A), zatímco bovden s brzdovým lankem vystupuje z dolního portu (B).
- Pokud používáte bezdrátový systém řazení, zasuňte horní výstupní otvor v portu ICR (A) na levé straně gumovou krytkou (D).
- Pokud používáte teleskopicky stavitelnou sedlovku s bezdrátovým ovládním a není použito ovládním lankem, zasuňte výstupní otvor v portu ICR (C) na pravé straně hlavové trubky gumovou krytkou (D).

6. SLOŽENÍ A MONTÁŽ ČEPŮ ZADNÍ KONSTRUKCE



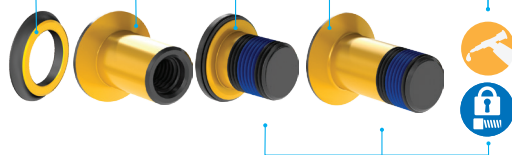
Důležitým předpokladem úspěšného sestavení zadní trojúhelníkové konstrukce rámu jízdního kola Stumpjumper EVO je dodržení pořadí úkonů podle této příručky. Změna pořadí kroků montáže může celý postup prodloužit.



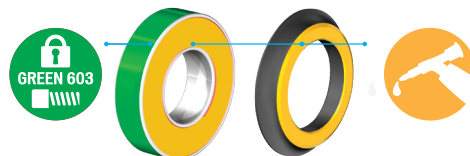
Před nasazením podložek na ložiska jízdního kola Stumpjumper EVO nezapomeňte nanést mazivo na všechny plochy, které se dotýkají vnitřních kroužků ložisek. Při montáži jednotlivých čepů pak budou podložky lépe držet na svém místě. Podložky vždy nasměrujte užší (konicky zúženou) plochou k ložisku, zatímco širší plocha přijde na rám nebo vzpěru.



Všechny závity šroubů čepů jsou ve výrobním závodě ošetřeny modrou montážní pastou na závity, aby se předešlo zadření závitu nebo skřípavým zvukům. Kromě toho může být celá kontaktní plocha čepů ošetřena mazivem.



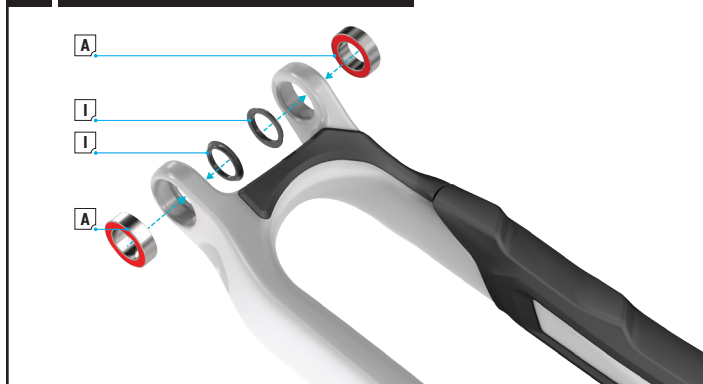
Na všechny styčné plochy na rozhraní ložisko/vrtání naneste zelenou montážní pastu pro zajištění spojů (Loctite 603) a potom všechna ložiska zatlačte na příslušná místa.



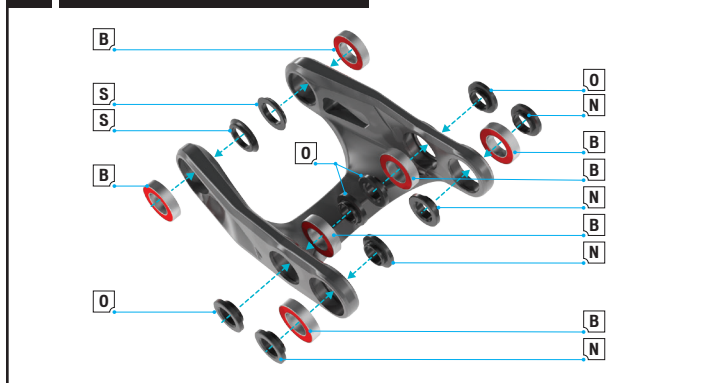
Po dokončení montáže zadní trojúhelníkové konstrukce namontujte do rámu středové složení.

6.1. SLOŽENÍ A MONTÁŽ LOŽISEK

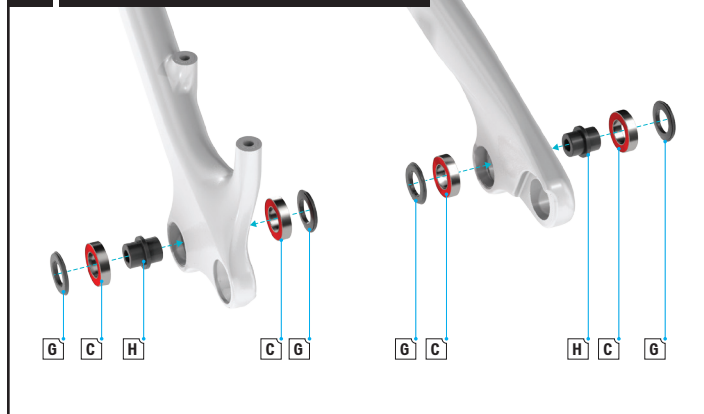
6.1 PRVKY ULOŽENÍ A PODLOŽKY HLAVNÍHO ČEPU



6.2 PRVKY ULOŽENÍ A PODLOŽKY VAHADLA



6.3 PRVKY ULOŽENÍ A PODLOŽKY ČEPU HORST LINK



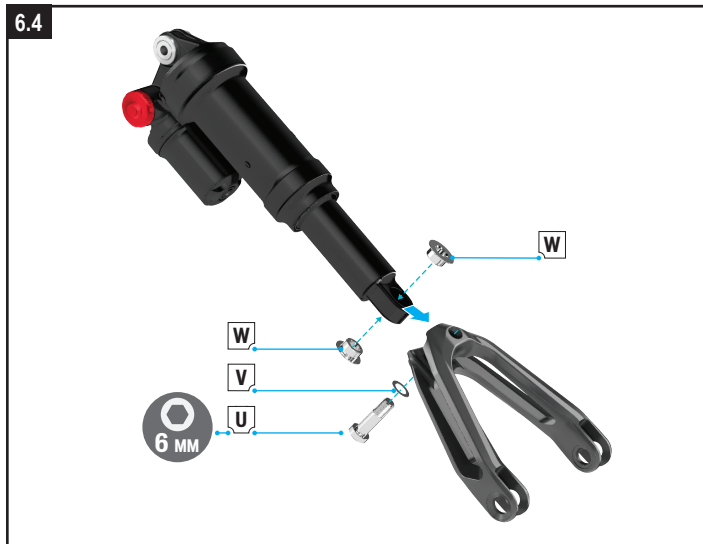
Obr. 6.3

- Z vnější strany řetězových vzpěr zasuněte do otvorů pro ložiska příslušné podložky.
- Z každé strany zatlačte do řetězové ložisko tak, aby podložka zůstala v sendvičovém uspořádání uprostřed.

6.2. SLOŽENÍ A MONTÁŽ ČEPŮ

VIDLIČKA A TLUMIČ

6.4

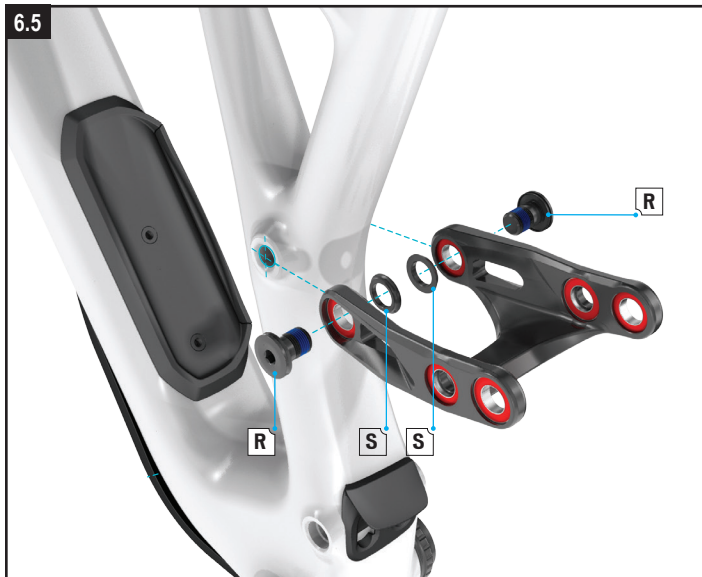


Obr. 6.4

- Do dolního oka tlumiče zasuňte obě poloviny vnitřního pouzdra.
- Oko tlumiče slícujte s otvorem vidličky a našroubujte do něj šroub.
- Šroub v dolním oku tlumiče nedotahujte až do posledního kroku!

VAHADLO A SEDLOVÁ TRUBKA

6.5



Obr. 6.5

- Na podložky vahadla naneste mazivo a potom podložky vložte do uložení ve vahadle (na dosedací plochu ložiska musí přijít konické zkosení).
- Na šrouby čepu vahadla naneste mazivo a potom je našroubujte do rámu.
- Inbusovým klíčem 6 mm šrouby dotáhněte na utahovací moment 20 Nm (180 in-lbf).

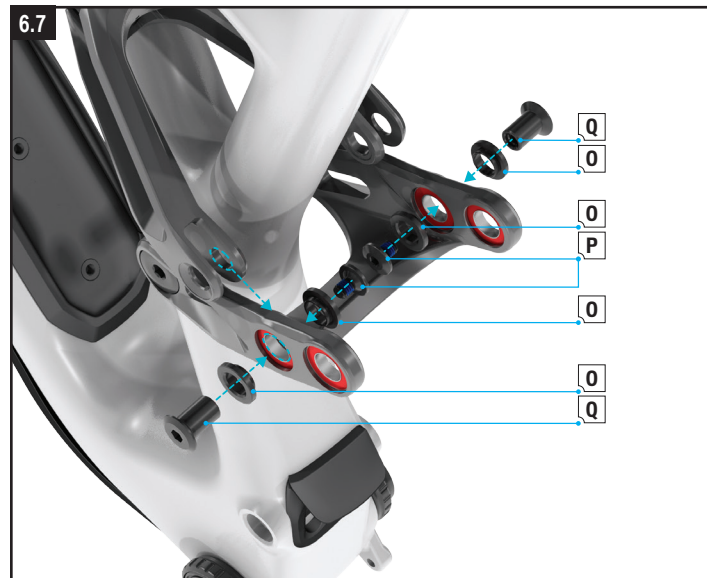
ŠROUB HORNÍHO OKA TLUMIČE



Obr. 6.6

- Vidličku nasuňte na sedlovou trubku podle vyobrazení a potom vyrovnejte horní oko tlumiče s úchytem v rámu.
- Do rámu našroubujte šroub předního oka tlumiče.
- Inbusovým klíčem 6 mm šroub dotáhněte na utahovací moment 10 Nm (90 in-lbf).

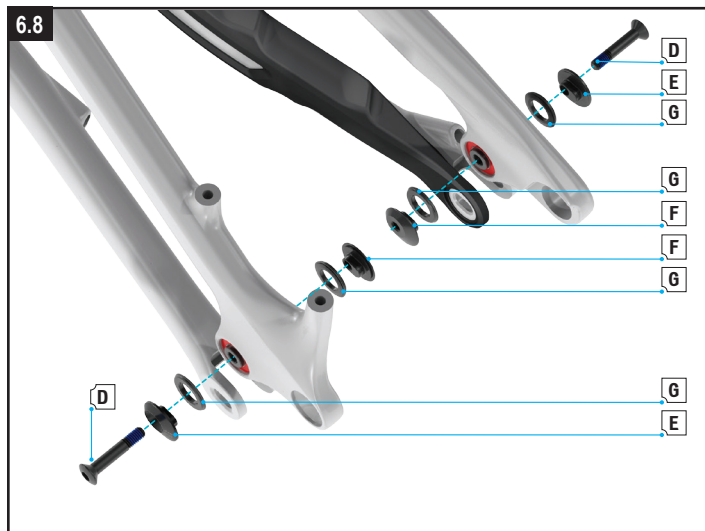
VAHADLO A VIDLIČKA



Obr. 6.7

- Na podložky vidličky naneste mazivo a potom je přiložte na dosedací plochy ložiska ve vahadle.
- Vyrovnajte vidličku s ložisky vidličky ve vahadle.
- Na osičky vidličky naneste mazivo a pak je zasuňte do otvoru čepu.
- Na šrouby vidličky naneste mazivo a potom je zašroubujte do osiček.
- Inbusovými klíči 4 a 5 mm dotáhněte šrouby i osičky na utahovací moment 7 Nm (60 in-lbf).

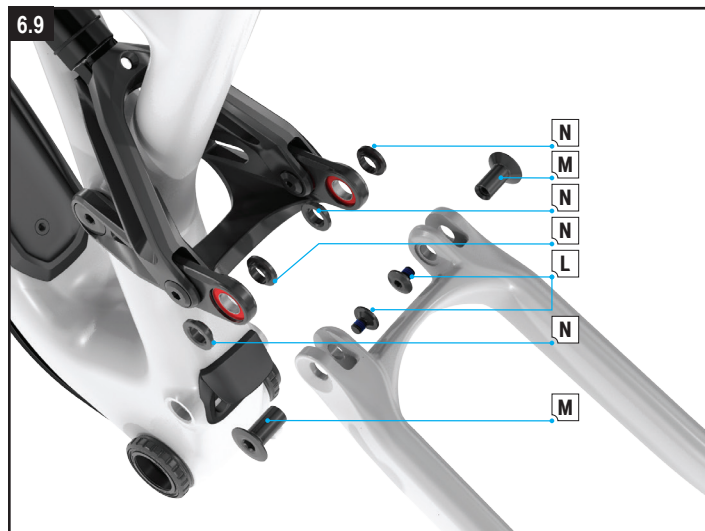
ČEPOVÝ SPOJ HORST LINK (S PATKAMI)



Obr. 6.8

- Všechny vnitřní podložky (4 ks) opatřete mazivem a pak je osadíte do spoje Horst link (kónická plocha vždy směřuje proti dosedací ploše ložiska v rámu).
- Podložky Flip Chip zarovnejte buď do horní, nebo dolní polohy a osadíte je do rámu. Před montáží nezapomeňte do sestavy vsadit chránič řetězové vzpěry.
- Po nastavení vložek Flip Chip namontujte také šrouby. Dbejte na to, aby vložky Flip Chip nalevo i napravo (na straně pohonu i na straně bez pohonu) byly natočeny stejným směrem!
- Inbusovým klíčem 5 mm šrouby dotáhněte na utahovací moment 10 Nm (90 in-lbf).
- Postup pro orientaci vložky Flip Chip najdete v části 7.2.

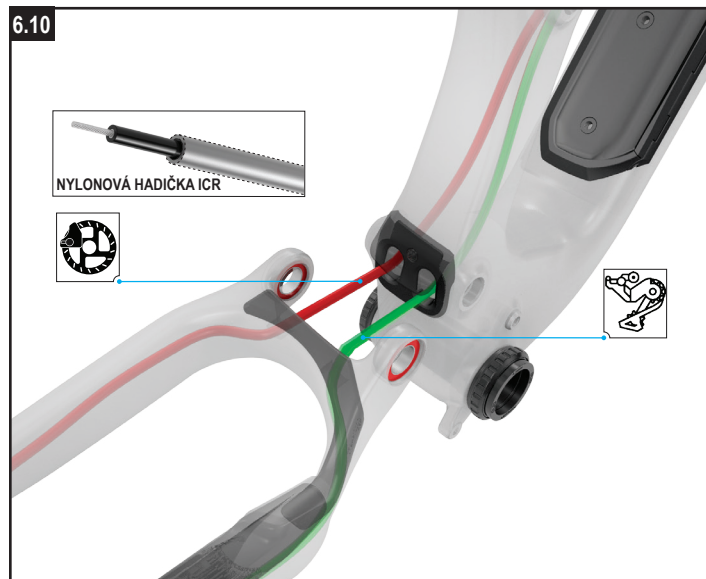
SEDLOVÁ VZPĚRA A VAHADLO



Obr. 6.9

- Na podložky sedlové vzpěry (4 ks) naneste mazivo a potom je přiložte na dosedací plochy ložiska čepového spoje.
- Zarovnejte sedlovou vzpěru s ložisky čepového spoje.
- Na šrouby sedlové vzpěry (2 ks) naneste mazivo a potom je našroubujte do osiček sedlové vzpěry.
- Inbusovými klíči 4 a 6 mm dotáhněte šrouby i osičky na utahovací moment 7 Nm (60 in-lbf).

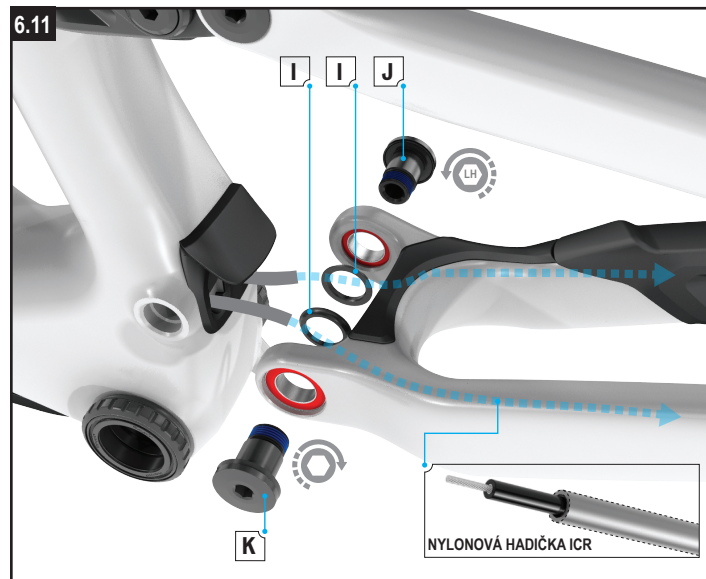
VODICÍ TRUBIČKY V MÍSTĚ HLAVNÍHO ČĚPU



Obr. 6.10

- Před montáží hlavního čepového spoje zaveďte do řetězových vzpěr i do rámu hadičky interního vedení. Viz část 4.4.
- Při montáži zadní trojúhelníkové konstrukce dbejte na to, aby každá z hadiček ICR byla zasunuta do otvoru na správné straně (levá nylonová trubička do levého otvoru).

HLAVNÍ ČEPOVÝ SPOJ



Obr. 6.11

- Podložky hlavního spoje namažte a umístěte je na dosedací plochy hlavního čepu (konickou plochou směrem k uložení v rámu).
- Zarovnejte patky sedlové vzpěry s otvory a podložkami hlavního čepového spoje a zasuňte do spoje šrouby čepu.
- Inbusovým klíčem 6 mm šrouby dotáhněte na utahovací moment 24 Nm (210 in-lbf).



INFORMACE: Šroub na straně pohonu (napravo) má levočivý závit.

ŠROUB DOLNÍHO OKA TLUMIČE



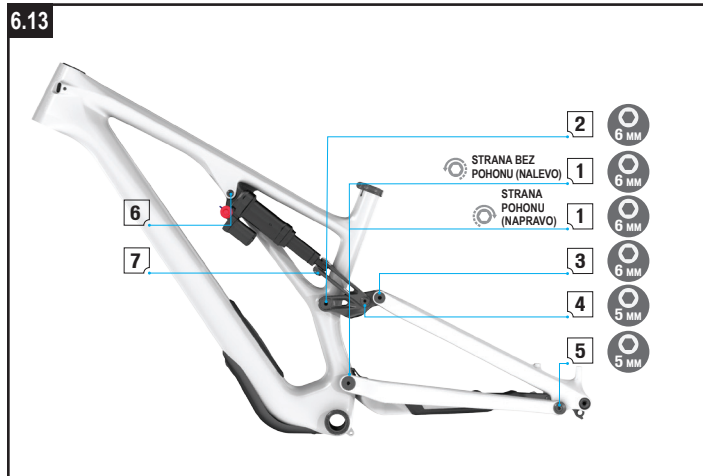
Obr. 6.12

- Po sestavení všech čepových spojů a jejich utažení předepsaným momentem můžete dotáhnout předepsaným momentem také šroub dolního oka tlumiče.
- Inbusovým klíčem 6 mm šrouby dotáhněte na utahovací moment 20 Nm (180 in-lbf).



INFORMACE: Při utahování šroubu dolního oka tlumiče použijte prodloužený inbusový bit (s větším dosahem), aby nedošlo k poškození laku.

6.3. SPECIFIKACE UTAHOVACÍCH MOMENTŮ PRO ODPRUŽENÍ



Č.	UMÍSTĚNÍ ČEPU	in-lbf	Nm
1	Hlavní čep	210	24
2	Vahadlo a sedlová trubka	180	20
3	Vahadlo a sedlová vzpěra	60	7
4	Vahadlo a vidlička	60	7
5	Patky (spoj typu „horst link“)	90	10
6	Přední oko tlumiče	90	10
7	Zadní oko tlumiče	180	20

- Šrouby všech čepů dotáhněte utahovacím momentem podle výše uvedených specifikací.

7. OTOČNÁ VLOŽKA FLIP CHIP

Geometrii jízdního kola Stumpjumper Evo lze upravit pomocí otočných vložek Flip Chip v čepch Horst link a nastavitelných miskách hlavového složení. Otočné vložky Flip Chip jsou umístěny na obou stranách řetězové vzpěry poblíž čepu Horst link a miska hlavového složení se nachází ve vybrání pro ložiska horní hlavové trubky.

Otočné vložky Flip Chip čepu Horst link umožňují doladit délku řetězových vzpěr a světlou výšku středového složení. Nastavením polohy misky hlavového složení lze napřímit nebo položit úhel hlavové trubky.

Nastavitelnou misku pro hlavové složení najdete v krabici se díly, která se dodává s jízdním kolem.

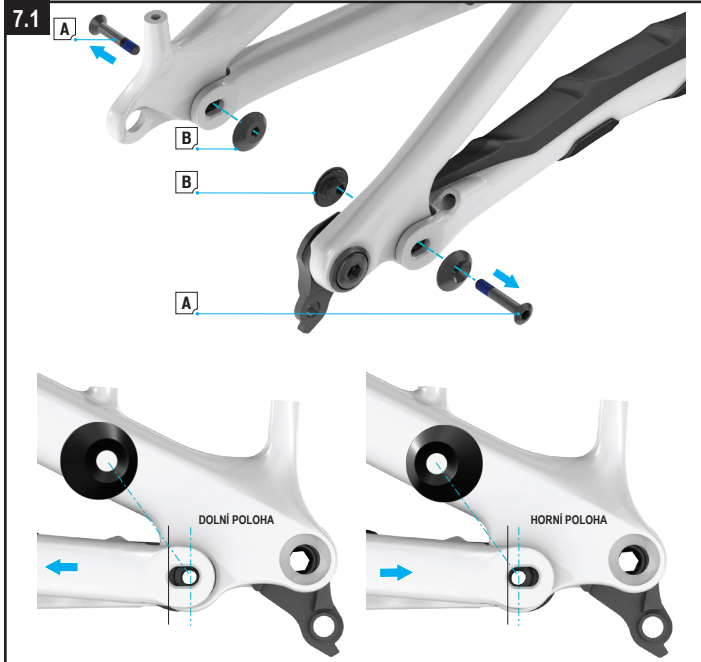


VAROVÁNÍ! Změna konfigurace rámu (poloha vložky Flip Chip, rozměry plášťů, délka vidlice) může ovlivnit světlou výšku středového složení nebo také úhel hlavové trubky, což může mít negativní dopady na ovladatelnost a jízdní vlastnosti kola a celkový požitek z jízdy. Před jakýmkoli úpravami se vždy poraďte s nejbližším autorizovaným prodejcem Specialized.



INFORMACE: Další informace o tom, jaký vliv na geometrii jízdního kola má různé nastavení vložek Flip Chip, najdete na stránkách www.specialized.com.

7.1. NASTAVENÍ VLOŽEK FLIP CHIP U ČEPU HORST LINK



Obr. 7.1

- Z rámu vyšroubujte šrouby (A) čepu Horst link.
- Vyjměte všechny čtyři vložky Flip Chip (B) a potom zarovnejte podložku čepu Horst link ve slotu buď do horní, nebo dolní polohy. Při montáži nastavitelné podložky dbejte na její správné umístění v řetězové vzpěře a na to, aby obě části vložky Flip Chip byly zarovnané stejným směrem.

- Znovu namontujte vložky Flip Chip do požadované horní nebo dolní polohy. Před utažením šroubu zkontrolujte, zda jsou dobře usazené a zarovnané s chráničem řetězové vzpěry.
- Šroub čepu dotáhněte utahovacím momentem 10 Nm (90 in-lbf).

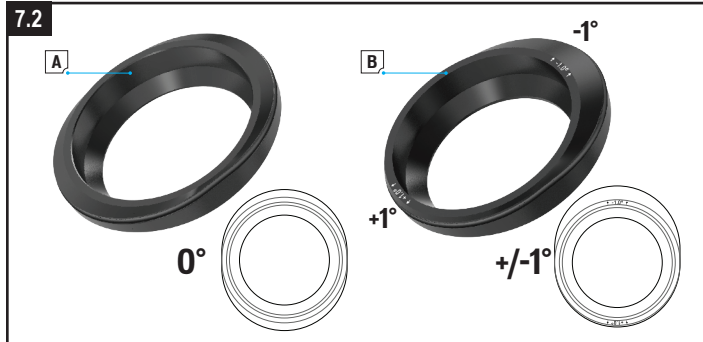


VAROVÁNÍ: Obě vložky Flip Chip čepu Horst link na pravé i levé straně (strana pohonu i strana bez pohonu) musejí být vždy otočené v téže horní nebo dolní poloze. Nesprávně nasazené vložky Flip Chip čepu Horst link mohou způsobit poškození rámu, což může dále vést ke ztrátě kontroly nad kolem a pádu jezdce.



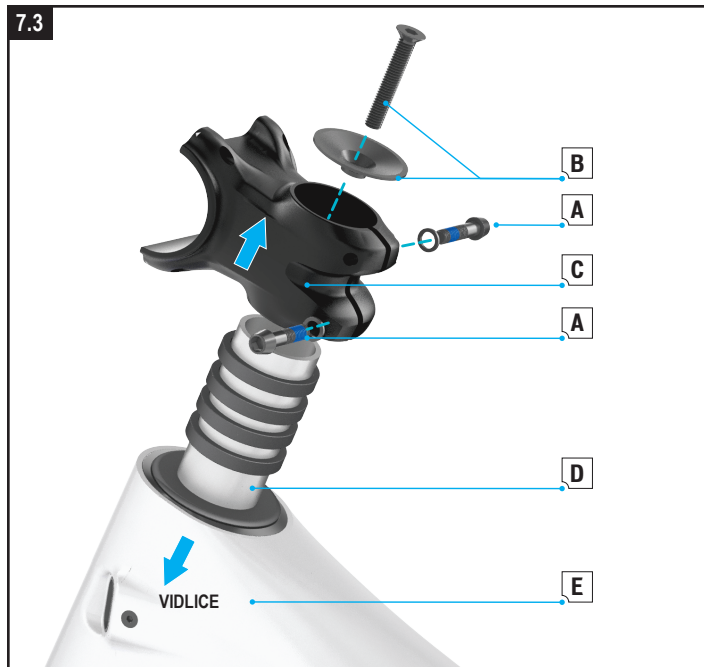
INFORMACE: Všechny modely jsou smontovány s otočnou vložkou Flip Chip v horní poloze. Přepnutím do dolní polohy se sníží světelná výška středového složení přibližně o 7 mm a úhel hlavové trubky se zmenší přibližně o 0,5 stupně (vidlice se z napřímenější polohy posune nepatrně dopředu).

7.2. NASTAVENÍ ÚHLU HLAVOVÉ TRUBKY



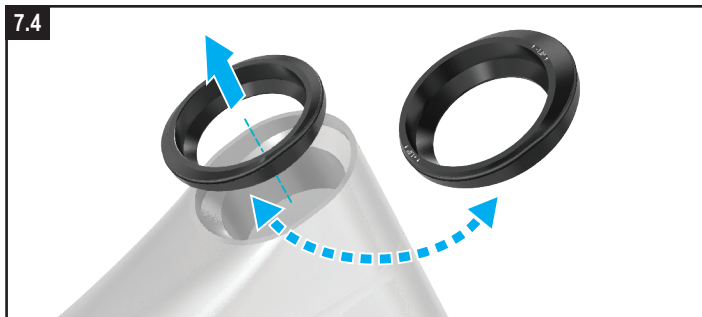
Obr. 7.2

- Úhel hlavové trubky lze doladit pomocí nastavitelných misek hlavového složení. Jízdní kolo se dodává s namontovanou miskou s „nulovým“ offsetem (A). V krabičce s díly dodávané s kolem navíc najdete miskou hlavového složení pro offset o +/- 1 stupeň (B).



Obr. 7.3

- Povolte šrouby, které upevňují představec ke sloupku vidlice (A).
- Povolte a odstraňte šroub horní krytky (B).
- Sejměte představec (C) ze sloupku vidlice (D) a vidlici vysuňte z rámu (E).
- Vyberte miskou hlavového složení a nasměrujte ji (obr. 7.2) podle geometrie požadované jezdcem.



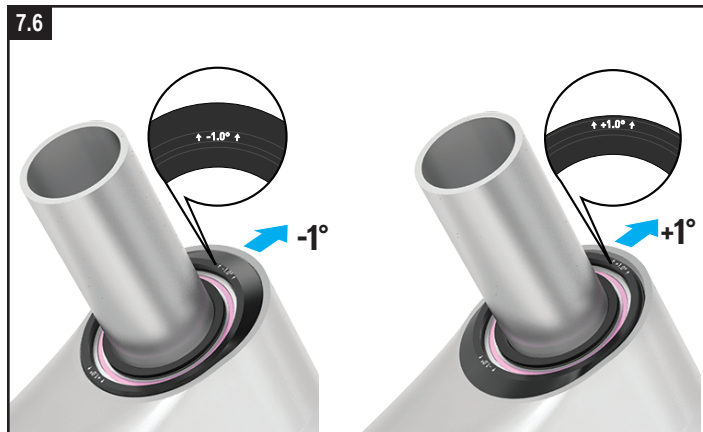
Obr. 7.4

- Z hlavové trubky vyjměte misku s nulovým offsetem a nahraďte ji miskou hlavového složení pro změnu offsetu o +/- 1 stupeň.



Obr. 7.5

- Do rámu zasuňte díly hlavového složení, ložiska a misky. Tyto díly do rámu volně zapadnou – nejsou potřeba žádné nástroje.



Obr. 7.6

- Při nasměrování misky hlavového složení se můžete řídit vyznačeným údajem v přední části (ve směru jízdy).



Při změně nastavení úhlu sklonu pomocí horní misky hlavového složení dbejte na to, aby v hlavové trubce ani v misce nebyly přítomné žádné nečistoty. Všechny díly namažte vysoce kvalitním voděodolným mazivem.

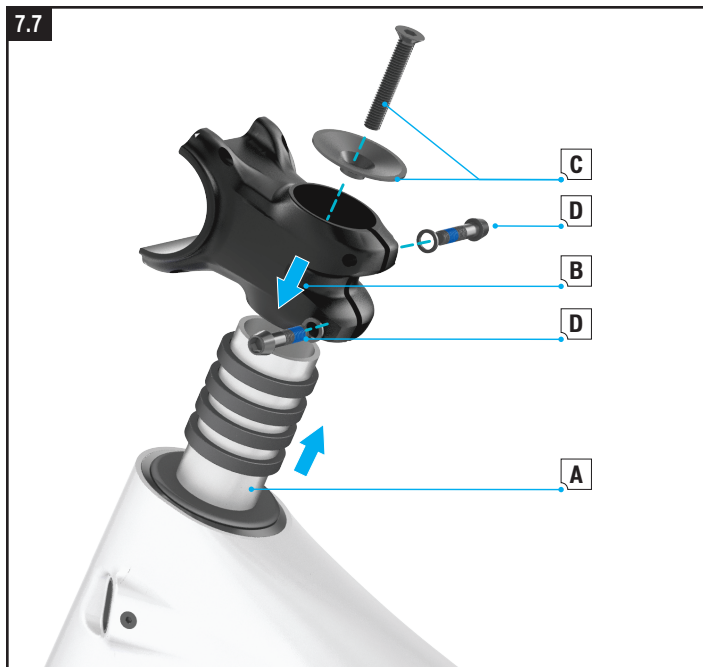


Všechny modely jsou v továrním nastavení smontovány s miskou hlavového složení s nulovým offsetem. Výměnou misky hlavového složení dosáhnete zvětšení (napřimění), resp. zmenšení úhlu hlavové trubky o +/- 1 stupeň.



Dolní miska hlavového složení zůstává při různých nastaveních stejná. Tato miska má kulovité rozhraní pro hlavovou trubku, a díky tomu se snadno přizpůsobí různým úhlům sloupku vidlice.

7.7



Obr. 7.7

- Nasuňte sloupek vidlice zpět do hlavové trubky se vsazenými díly hlavového složení (A).
- Na sloupek vidlice namontujte představec (B).
- Na vidlici nasadte horní krytku a do hvězdicové matice ve vidlici našroubujte kompresní šroub (C). Šroub utáhněte tak, aby všechny díly byly dobře usazené a upevněné. Představec se musí volně otáčet, ale sestava zároveň nesmí mít žádnou vůli.

- Než šrouby představce utáhnete, zmáčkněte přední brzdu a několikrát bicykl zatlačte střídavě dopředu a dozadu, abyste měli jistotu, že je vše dobře usazené.
- Podle potřeby horní krytku hlavového složení (C) znovu utáhněte.
- Dotáhněte šrouby představce na doporučený utahovací moment.

BOD SEŘIZOVÁNÍ	DÉLKA ŘETEZOVÉ VZPĚRY	VÝŠKA STŘEDOVÉHO SLOŽENÍ	ÚHEL HLAVOVÉ TRUBKY
NASTAVITELNÝ ČEP HORST LINK (DOLNÍ)	+ 0 mm	+ 0 mm	+ 0°
NASTAVITELNÝ ČEP HORST LINK (HORNÍ)	- 4 mm	+ 7 mm	+ 0,5°
NASTAVITELNÁ OBJÍMKA HLAVOVÉHO SLOŽENÍ (STANDARDNÍ)	+ 0 mm	0 mm	64,5°
NASTAVITELNÁ OBJÍMKA HLAVOVÉHO SLOŽENÍ (DOLNÍ)	+ 0 mm	- 2 mm	63,5°
NASTAVITELNÁ OBJÍMKA HLAVOVÉHO SLOŽENÍ (HORNÍ)	+ 0 mm	+ 2 mm	65,5°

8. NASTAVENÍ VZDUCHOVÉHO TLUMIČE



Při seřizování odpružení vždy nejprve nastavte zadní tlumič a teprve potom vidlici, a to v následujícím pořadí: tlak vzduchu, odskok a nakonec komprese.



Ujistěte se, že máte na sobě veškeré vybavení, které budete mít obvykle na sobě při jízdě (boty, přilbu, batoh s vodou, pokud ho používáte, a další).



Použijte kalkulačku pro nastavení odpružení na stránkách www.specialized.com. Kalkulačka pro nastavení odpružení vám na základě vaší výšky a hmotnosti poskytne individuálně přizpůsobené doporučení pro nastavení odpružení. Tyto orientační základní hodnoty je třeba brát jako výchozí bod pro nastavení odpružení. Při nastavení odpružení se podle situace řiďte také svými zkušenostmi, preferencemi a aktuálními terénními podmínkami.

8.1. NASTAVENÍ TLAKU VZDUCHU

1. Páčka nebo ovladač pro kompresi tlumiče (modrá barva) nastavte do polohy zcela otevřeno nebo vypnutu a ovladač odskoku nastavte přibližně do poloviny rozsahu.
2. Připojte vysokotlakou pumpičku na ventilek a natlakujte tlumič na požadovaný tlak podle individuálně doporučeného nastavení.
3. Kontrola zanoření (sag) tlumiče: Posuňte O-kroužek tak, aby přiléhá k těsnění. Nasedněte na kolo, opeřte se o zeď a usedněte do sedla do normální jízdní polohy. Zanoření tlumičů nikdy nenastavujte za jízdy.



Hodnota zanoření (sag) tlumičů se měří jako vzdálenost mezi O-kroužkem a těsněním tělesa tlumiče po zatížení kola jezdcem, bez jakéhokoliv pohybu (propružení). Je-li tlak v tlumiči nastaven správně, mělo by zanoření tlumiče dosahovat přibližně 15,5 mm. Zdvih tlumiče lze doladit podle terénu a jízdních zkušeností jezdce. Pokud se hmotnost jezdce blíží ke 135 kg, může zanoření tlumičů překročit předepsanou hodnotu pro dané kolo.



Abyste byli zajištěni rovnoměrně hodnotou tlaku, můžete kdykoli po nastavení tlaku opakovaně tlumiče nebo vidlici propužit a znovu zkontrolovat nastavení.



UPOZORNĚNÍ: Nepřekračujte maximální přípustný tlak vzduchu stanovený výrobcem. Hodnoty maximálního přípustného tlaku najdete v dokumentaci výrobce tlumiče.

8.2. NASTAVENÍ ODSKOKU

Tlumení odskoku (červený knoflík) určuje rychlost, s jakou se tlumič vrací po stlačení na svoji výchozí délku. Každý zadní tlumič lze odpovídajícím počtem cvaknutí jemně vyladit na požadovanou hodnotu tlumení odskoku.

- Pomocí kalkulačky pro nastavení odpružení nastavte odskok na počet cvaknutí doporučený pro vaši konkrétní konfiguraci kola, hmotnost a také další faktory, jako jsou jezdecké zkušenosti, preference a podmínky v terénu. Své nastavení můžete ještě případně doladit během jízdy. Nemáte-li přístup ke kalkulačce, začněte s nastavováním uprostřed rozsahu (poloviční počet cvaknutí).
- Ve směru hodinových ručiček nastavujete pomalejší odskok (těžší jezdec, nižší rychlost, větší nárazy).
- Proti směru hodinových ručiček nastavujete rychlejší odskok (lehčí jezdec, vyšší rychlosti, menší nerovnosti a vyšší trakce).



Doporučujeme neodchylovat se příliš daleko od doporučeného nastavení, protože velká odchylka od optimálního nastavení může mít negativní dopad na zážitek z jízdy.

8.3. NASTAVENÍ KOMPRESIE

Míra podpory tlumiče jezdce se seřizuje pomocí tlumicího mechanismu komprese (modrý ovladač). Jinými slovy jde o to, aby tlumič byl schopen odolávat síle vyvíjené při šlapání v malých rychlostech, ale zároveň dokázal absorbovat tlakové síly pocházející od nerovností ve vyšších rychlostech.

Specifické parametry pro nastavení komprese pro váš tlumič najdete v příručce k tlumiči. Tlumič je obvykle vybaven následujícími možnostmi nastavení (nebo přinejmenším některými z nich):

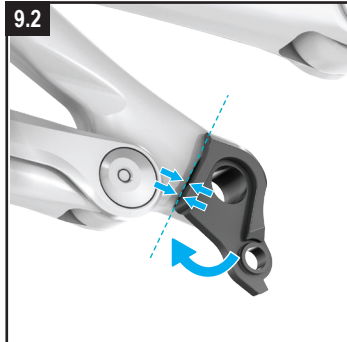
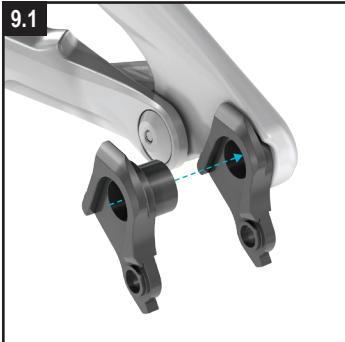
- **OTEVŘENO:** Nastavení komprese pro nízké rychlosti, které nabízí dokonale vyvážený poměr mezi dobrou ovladatelností kola a měkkým odpružením při prudkých, technických sjezdech.
- **ŠLAPÁNÍ (některé modely):** Středně tvrdé nastavení komprese pro nízké rychlosti zajišťuje optimální poměr efektivity šlapání a ovladatelnosti kola v rozmanitém terénu.
- **UZAMČENO:** Nejtvrdší nastavení komprese pro nízké rychlosti umožňuje maximální efektivitu šlapání.

9. VÝMĚNNÁ PATKA ZADNÍHO MĚNIČE



VAROVÁNÍ! Správné nanášení maziva je velmi důležité pro jezdcovu bezpečnost. Mazivo nanášejte vždy **POUZE** podle pokynů.

POSTUP MONTÁŽE:



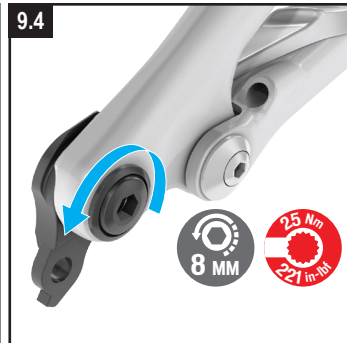
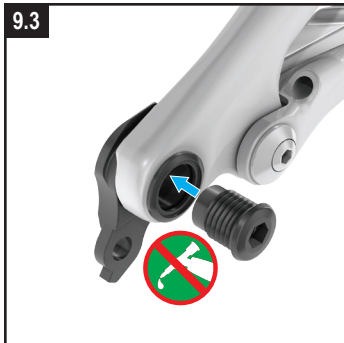
- Obr. 9.1: Do koncovky rámu namontujte univerzální patku (UDH) zadního měniče.
- Obr. 9.2: Univerzální patku natočte dopředu tak, aby úplně zapadla do výřezu v koncovce rámu anebo byla plně v kontaktu se zarážkou zabraňující jejímu otáčení.



Mazivo naneste **POUZE** na závity pevné osy. Na rám, na patku UDH ani na závít šroubu UDH žádné mazivo **NENANÁŠEJTE**.



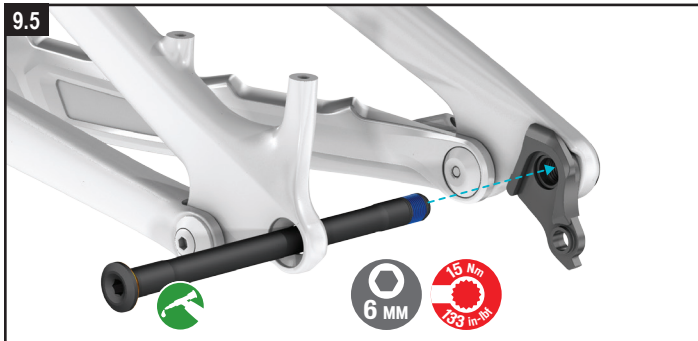
Závěs musí být kompletně usazen ve výřezu koncovky rámu nebo se plně dotýkat zarážky zabraňující jeho otáčení. Teprve pak ho utáhněte.



- Obr. 9.3: Do rámu nasadíte patku UDH a potom skrz rám a patku zašroubujte šroub UDH.
- Obr. 9.4: Šroub dotáhněte utahovacím momentem 25 Nm (221 in-lbf). Šroub patky UDH má levotočivý závít.



K zajištění správného utahovacího momentu u šroubu s levotočivým závitem je **NUTNÉ** použít oboustranný momentový klíč (s možností dotohování levotočivých i pravotočivých závitů).



- **Obr. 9.5:** Před montáží pevné osy naneste na závity osy mazivo.
- **Obr. 9.5:** Do rámu namontujte pevnou osu a kolo a potom zadní osu dotáhněte utahovacím momentem 15 Nm (133 in-lbf).



VAROVÁNÍ! Před jízdou na bicyklu i po ní pravidelně kontrolujte, zda je univerzální patka UDH dotažena a zda se nepohnula ze své polohy.

10. VAK NA VODU SWAT

Vak SWAT je nádoba z poddajného materiálu, ktorá sa ukladá do dolní rámové trubky a slouží jako sekundární zdroj kapaliny.

Vak se otvorem SWAT vloží do rámu a poté se zasune do prostoru středového složení. Usazení vaku SWAT si lze usnadnit pomocí vnitřní vložky.



