



AUTHOR
BICYCLES

NÁVOD K POUŽITÍ JÍZDNÍHO KOLA



VISION/XYRIUS



**SAFE
RIDE
HOME
MODE**

21700
REPLACEABLE
LI-ION BATTERY

**POWER
BANK
MODE**

**GOPRO
STANDARD
BRACKET
INCLUDED**

**HIGH-BEAM
LOW-BEAM
SWITCH**

VISION MOC: Kč 1150,-

1300
LUMEN
LED

**IP65
PROTECTION**



400
LUMEN
LED

(!)
BRAKE
SENSOR

**USB
RECHARGEABLE**

**IP65
PROTECTION**

XYRIUS MOC: Kč 795,-



ZÁRUČNÍ LIST



AUTHOR

dovozce:

Universe Agency spol. s r. o.
Praha

prodejce:

záruční list č.:
.....

model:
.....

výrobní číslo rámu:
.....

razítko, podpis prodejce:
.....

datum prodeje:
.....

Vážený zákazníku,

děkujeme Vám, že jste si vybral jízdní kolo značky **Author**. Tento návod Vám poslouží při jeho nastavení, údržbě a poradí s technikou jízdy. Jeho součástí je rovněž **záruční list a podmínky garance**. Firma Universe Agency spol. s r. o. – dovozce a distributor výrobků značky Author – Vám přeje mnoho šťastných a bezpečných kilometrů na Vašem novém jízdním kole.

Toto jízdní kolo není určeno k tomu, aby je děti do 14 let věku používaly ke hraní. Novelizace zákona o silničním provozu přináší povinnost cyklistů mladších 18 let za jízdy použít ochrannou přilbu schváleného typu a mít ji nasazenou a řádně připevněnou na hlavě.

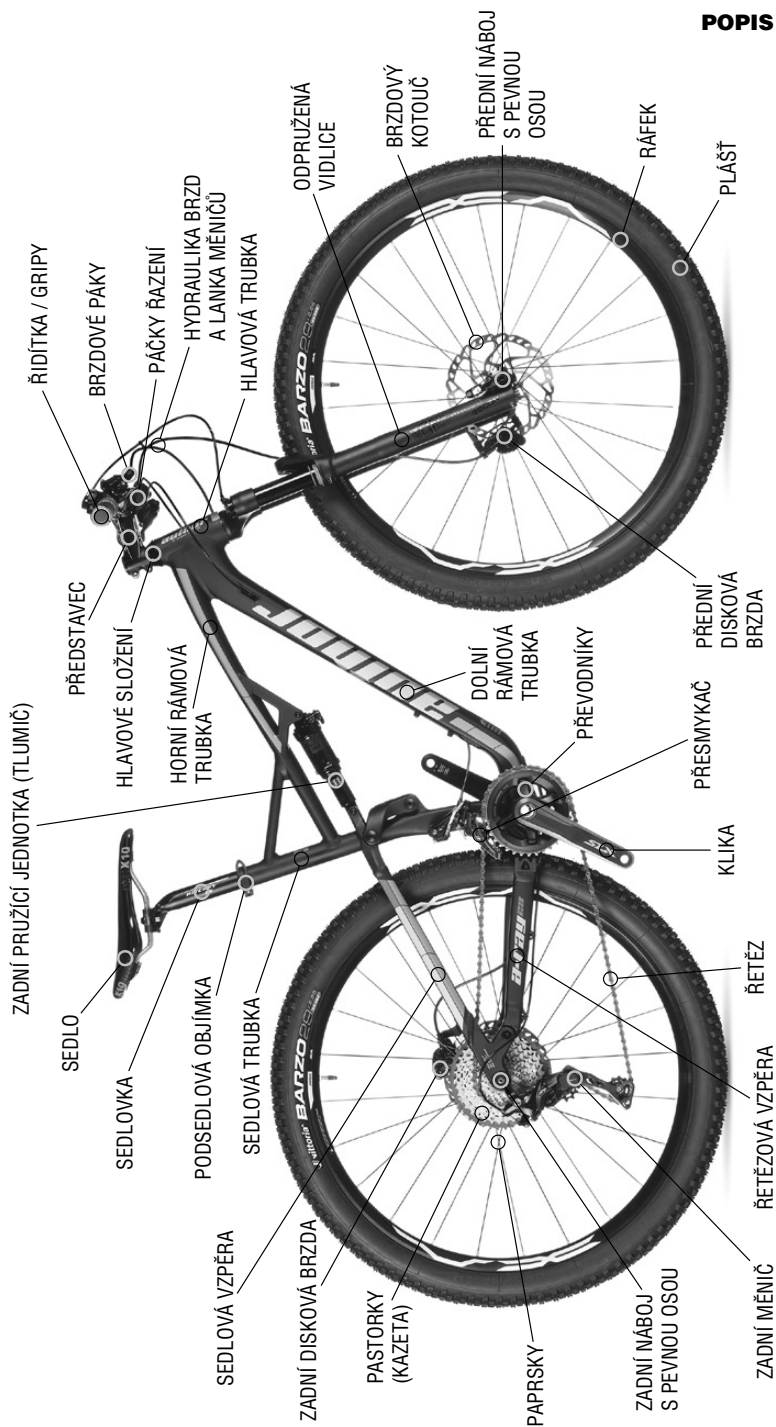
Doporučujeme ale používat přilby v každém věku.

OBSAH

STRANA

Popis kola	4
Obecné informace	5
1. Důležité informace – předtím než vyjedete	5
1.1. Klasifikace kol a nastavení	5
1.2. Kontrola před jízdou a po jízdě	7
1.3. Principy a pravidla bezpečné jízdy	9
1.4. Etika jízdy na horském kole v terénu	10
1.5. Technika jízdy a nastavení jízdního kola	10
2. Údržba jízdního kola	12
2.1. Montáž a demontáž kol	12
2.2. Brzdy	12
2.3. Řazení	16
2.4. Hlavové složení, řídítka, představec, sedlo a sedlovka	19
2.5. Kola, pláště, pedály, náboje a středové složení	19
2.6. Odpružená vidlice a zadní odpružení	21
2.7. Čištění, mazání a skladování	22
2.8. Harmonogram údržby	23
3. Poskytnutí záruky	25
3.1. Záruka na jednotlivé díly	25
3.2. Záruky	26





OBECEŇNÉ INFORMACE

Všechna jízdní kola Author splňují požadavky technických norem EU pro jízdní kola. Každý model kola Author je viditelně označen konkrétní normou kategorie jízdního kola, do které je zařazeno.

1) Dětská kola ČSN EN ISO 8098

Do této kategorie patří všechna dětská kola, kde vzdálenost od země a maximálního vysunutí sedla se pohybuje v rozmezí 435 mm až 635 mm. Maximální výška sedla je svislá vzdálenost horního povrchu sedla od země, měřená se sedlem ve vodorovné poloze a sedlovkou vytaženou na minimální hloubku zasunutí. Typická hmotnost jezdce je do 30 kg.

Pokud dětské jízdní kolo překročí hranici maximálního vysunutí sedla 635 mm, ale konstrukčně je jednoznačně určeno pro děti, vztahuje se na něj norma určená pro dospělá kola (ČSN EN ISO 4210). U takovýchto kol je doporučena maximální hmotnost jezdce do 50 kg.

Způsob použití: Zpevněné stezky, bez skoků. VAROVÁNÍ: při nesprávném použití hrozí nebezpečí úrazu a vzniku materiální škody!

2) Horská kola ČSN EN ISO 4210

Způsob použití: Silnice, zpevněné a nezpevněné stezky, bez skoků. VAROVÁNÍ: při nesprávném použití hrozí nebezpečí úrazu a vzniku materiální škody! Dovolená celková hmotnost jezdce a zavazadel je 110 kg!

3) Městská a trekingská kola ČSN EN ISO 4210

Způsob použití: Silnice a zpevněné stezky, bez skoků. VAROVÁNÍ: při nesprávném použití hrozí nebezpečí úrazu a vzniku materiální škody! Dovolená celková hmotnost jezdce a zavazadel je 110 kg!

4) Závodní (silniční) kola ČSN EN ISO 4210

Způsob použití: Silnice a zpevněné cesty s hladkou vozovkou, bez skoků. VAROVÁNÍ: při nesprávném použití hrozí nebezpečí úrazu a vzniku materiální škody! Dovolená celková hmotnost jezdce a zavazadel je 110 kg, pokud výrobce zapletených kol nestanoví jinak!

5) Jízdní kola s pomocným elektrickým pohonem ČSN EN 15194

– Jízdní kolo EPAC ČSN EN 15194

Způsob použití: Silnice, zpevněné a nezpevněné stezky, bez skoků. VAROVÁNÍ: při nesprávném použití hrozí nebezpečí úrazu a vzniku materiální škody! Dovolená celková hmotnost jezdce a zavazadel je 110 kg!

1. DŮLEŽITÉ INFORMACE – PŘEDTÍM NEŽ VYJEDETE

Náležitá péče a údržba Vašeho kola je důležitá pro jeho dlouhou životnost a optimální funkci. Chybná údržba může mít za následek zhoršení funkce kola a jeho předčasné opotřebení. Nedostatečná údržba může ohrozit bezpečné používání kola a může mít za následek neuznání reklamace. Bližší informace o obsluze a údržbě kola a jeho důležitých součástí (odpružení vidlice, tlumiče, hydraulické kotoučové brzdy, zapletená kola atd.) a případný návod k nim obdržíte u svého prodejce. Vzhledem k existující široké škále cyklistických komponentů, není možné vytvořit obecně platnou uživatelskou příručku. Proto se vždy seznamte s informacemi uvedenými v uživatelských příručkách komponentů, které jsou dodávány společně s jízdním kolem. Informace, uvedené ve výše zmíněných příručkách, mají vždy přednost před jakýmkoli odlišnými informacemi, které mohou být obsaženy v následujícím textu této příručky.

VAROVÁNÍ: Jízdní kolo, stejně jako všechny mechanické součásti, podléhá opotřebení a vysokým mechanickým namáháním. Různé materiály a součásti mohou reagovat na opotřebení nebo na únavové namáhání různými způsoby. Je-li projektovaná životnost součásti překročena, může náhle selhat a případně způsobit zranění jezdce. Jakákoli forma trhlin, rýh nebo změna tvaru ve vysoce namáhaných místech naznačuje, že byla dosažena životnost součásti a má se vyměnit. Nemontujte na své jízdní kolo jakékoliv komponenty, které nejsou výslovně schváleny pro váš model jízdního kola. Výjimkou jsou tachometry a držáky na láhev, pokud byly vybrány a namontovány Vaším prodejcem. Obratě se na svého prodejce. Veškerou montáž příslušenství, úpravy, servis a další práce nechejte provádět výhradně schváleným servisem.

1.1. KLASIFIKACE KOL A NASTAVENÍ

Rám

V době, kdy čtete tento manuál, jste si pravděpodobně již vybrali správnou velikost rámu za pomoci Vašeho prodejce. Volba správné velikosti rámu je velmi důležitá pro komfortní a bezpečnou jízdu na kole. Obecné pravidlo pro výběr rámu je následující. Stoupnete si obkročmo nad horní rámovou trubku, v této poloze byste měli mít alespoň 8 cm prostor od rozroku k horní rámové trubce. Toto pravidlo platí zejména pro MTB a krosová kola. Důvodem je velmi časté sesedání z kola zejména v těžším terénu. Přibližně 3 cm jsou doporučeny pro silniční a městská kola.



Sedlo a sedlovka

Sedlo je možno nastavit třemi způsoby – horizontální sklon (úhel) a jeho posunutí vpřed nebo vzad.

Výška sedla

Posaďte se na kolo a postavte se na pedály s jednou nohou ve spodní poloze. Při optimální výšce sedla by měla tato noha být mírně pokrčena v kolenní, v úhlu přibližně 3-5 stupňů. Vysoko nastavené sedlo způsobuje nadměrné zatížení zad a příliš natahovaných nohou, stejně jako boků. Nízko nastavené sedlo způsobuje nadměrnou námahu kolen a stehenních svalů. Výšku sedla nastavíte pomocí rychloupínáku (matice) na konci sedlové trubky. Po správném nastavení zkontrolujte dotažení sedlovky. Dotahovací momenty pro duralové sedlovky jsou: M5/M6 9-11 Nm (dva šrouby), M7/M8 16-19 Nm (jeden šroub). Karbonové sedlovky viz str. 9.

Upozornění: Pro bezpečné použití sedlovky je nezbytně nutné, aby sedlovka byla zasunuta v rámu vždy tak, aby nebyla vidět značka označující limit tzv. „MIN INSERT“. Vzhledem ke konstrukci rámu jízdních kol Author je nutné mít zasunutou sedlovku v sedlové trubce minimálně 13 cm, aby nedocházelo k přetěžování a následnému poškození rámu (přibližně 5 cm nad limitem sedlovky).

Úhel sedla a nastavení vpřed a vzad

Sedlo můžete také nastavit v určitém úhlu vzhledem k zemi. Nejlepší výchozí pozici pro nastavení správného úhlu je poloha, ve které je sedlo vzhledem k zemi rovnoběžné. Je nutné vyzkoušet několik různých poloh sedla a rozhodnout se pro tu, která Vám bude nejlépe vyhovovat. Sedlo je možno také nastavit do bližší nebo vzdálenější polohy od řídítek. Úhel sedla a vzdálenost od řídítek nastavíte pomocí šroubu v zámku sedla. Po jeho povolání posuňte sedlo vpřed nebo vzad na ližinách sedla, nastavte úhel a dotáhněte šroub. Pokuste se zahýbat sedlem a přesvědčete se tak o jeho správném dotažení. Dotahovací moment 12 Nm.

Při nastavení vzdálenosti sedla od řídítek byste se měli držet následujících pravidel – pokud sedíte na kolo a máte obě nohy na pedálech, přičemž měřená noha je vpředu, měla by svislice procházet kolenem a současně středem pedálu (vhodným pomocníkem je olovnice). Viz obrázek.

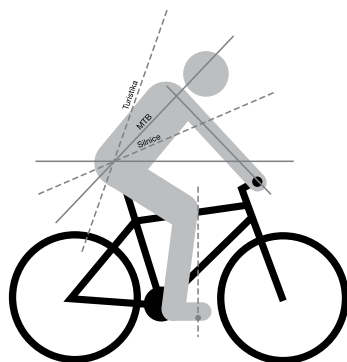
Řídítka a představec

Na jízdních kolech Author se používají dva typy představců, se závitem a bez závitů (tzv. A-head set představec). Před vlastním nastavením je důležité vědět, jaký typ představce máte na svém kole.

Závitové představce se zasunují do krku vidlice a jsou upevněny pomocí dlouhého šroubu, který prochází podélně celým představcem. Matice tohoto šroubu na spodním konci představce má kónický tvar nebo tvar šikmo seříznutého kužele, v obou případech slouží k dotažení představce ve sloupku vidlice.

Poznámka: Jestliže nedojde k uvolnění představce po povolání šroubu v představci, klepněte do šroubu gumovou paličkou, nebo kladívkem přes dřevěný špalík.

Upozornění: Na představci je vyznačená maximální přípustná výška (linka) pro jeho vytažení. Nikdy nenastavujte představec nad tuto rysku! Zabráníte tím poškození představce.



Představce bez závitů (A-head setové) jsou upevněny na sloupek vidlice zvenku. U tohoto typu představce není možné nastavovat jeho výšku. Pokud budete chtít nastavit řídítka výše, budete si muset vybrat buď vyšší řídítka nebo jiný představec s jiným úhlem sklonu. Vůle hlavového složení se u tohoto typu představce vymezuje pomocí šroubu nahoře na představci. Tento šroub je spojen s krkem vidlice pomocí tzv. „hvězdičky“, která je vtažena do krku vidlice. Nastavení vůle v hlavovém složení lze provádět, jen pokud jsou povoleny oba imbusové šrouby na představci. Po seřízení vůle v představci tyto dva imbusové šrouby dotáhněte. Doporučený moment dotažení trnu klasického představce se závitem M8 je 14-16 N.m.. Pro ostatní šrouby představců M4-8 používejte moment 4-15 N.m. podle pokynů výrobce představce.

Poznámka: Pokud si nejste zcela jisti se seřízením představce a hlavového složení, svěťte tuto práci do rukou kvalifikovaného odborníka (autorizovaného prodejce Author).

představec se závitem



představec bez závitů (A-head)
dotahovací šroub a krytka



Nosiče zavazadel a nákladů

Převážení předmětů a nákladů v ruce při jízdě na kole může být velmi nebezpečné a může způsobit ztrátu kontroly řízení. Pokud si dovybavíte své jízdní kolo nosičem, mějte na vědomí, že rám je konstruován primárně na hmotnost jezdce. Převážení příliš těžkých nákladů by mohlo způsobit poškození, na které se nevztahuje záruka. Zadní nosič jízdních kol – pokud je jízdní kolo vybaveno nosičem AUTHOR, tak vyhovuje ČSN EN 14872.

Zadní nosič jízdního kola

- Nosič je uchycen na zadní stavbě jízdního kola. Uchycení nosiče se provede do upevňovacích ok se závitem umístěných na zadní patce rámu a sedlové vzpěře. K upevnění použijte pevnostní šrouby M5 nebo M6 (dle příslušného závitu) s pojistnými podložkami. Šrouby dotáhněte momentem 6 Nm pro M5 a 8 Nm pro M6.
- Maximální nosnost nosiče je 25 kg. Na nosič může být upevněna dětská sedačka pro uchycení na zadní nosič dle normy pro dětské sedačky EN 14344.
- Upozornění:
 - montáž nosiče, brašen na nosič, dětské sedačky na nosič se nesmí překročit celková doporučená nosnost jízdního kola,
 - před jízdou vždy zkontrolujte pevnost uchycení nosiče,
 - nosič nesmí být jakkoliv upravován,
 - nosič není určen pro tahání vozíků,
 - jízdní vlastnosti kola s naloženým nosičem jsou jiné, dbejte zvýšené opatrnosti zejména při řízení (zatáčení řídítky) a brzdění,
 - před jízdou vždy zkontrolujte, zda brašny na nosiči nebo dětská sedačka jsou pevně a správně uchyceny na nosiči dle jejich návodu k použití a žádná jejich část se nemůže zachytit do kola,
 - zkontrolujte, zda odrazky nebo osvětlení není zakryto nosičem, brašnami nebo dětskou sedačkou uchycenými na nosiči,
 - brašny a náklad v brašnách rozdělte rovnoměrně na obě strany nosiče.
 - max. nosnost závitových vložek pro uchycení nosiče na zadní stavbě rámu j. kola je 15 kg.
 - nosnost závitových vložek pro uchycení nosiče na zadní stavbě rámu j. kola není dostatečná pro chycení nosiče s dětskou sedačkou.

1.2. KONTROLA PŘED JÍZDOU A PO JÍZDĚ

Všechny rámy značky Author stejně jako všechny komponenty mají svojí limitovanou a konečnou životnost. Délka životnosti daného rámu nebo komponentu je ovlivněna konstrukcí a použitým materiálem, stejně tak jako údržbou a intenzitou používání. Pravidelné kontroly u kvalifikovaného odborníka by se měly stát samozřejmostí. Tímto způsobem lze včas předejít mnoha technickým problémům. Odborné kontroly mohou eliminovat malé nedostatky ještě předtím, než se stanou velkými. Následky mohou být v mnoha případech katastrofální. Vy jste zodpovědní za kontrolu jízdního kola před každou jízdou.

Upozornění: Jízdní kolo Author není standardně vybaveno světlý. Doporučujeme Vám dovybavit Vaše kolo osvětlením.



Důležité: Předtím než vyjedete, zvykněte si najít chvíli před každou jízdou a zkontrolujte Vaše kolo. Otestujte kolo tak, že je vyjvednete asi 10 cm nad zem a pustíte. Tím zjistíte zda je vše dostatečně dotaženo. Poté proveďte následující rychlou kontrolu:

Kola a pláště

Zkontrolujte, zda jsou kola vycentrovaná, zda nejsou povoleny paprsky ve výpletu, nebo dokonce některé nechybí. Zda nemají kola vůli do stran. Překontrolujte rychloupínací šrouby v nábojích kol. Nesprávně dotažený rychloupínací mechanismus může vést k vážnému zranění! Proveďte také tlak v pláštích, maximální povolený tlak je uveden z buku na plášti. Zkontrolujte opotřebenost plášťů, vyměňte je, pokud je to nutné. Pokud jsou na kole použity ráfkové brzdy, jsou ráfky označeny indikátorem opotřebení ráfku. Na boční stěně ráfku je vyřezávaná drážka, která pokud zmizí, tak je ráfek opotřeben. Další možný indikátor probrždění ráfku je červená tekutina v boční stěně ráfku, která pokud začne prosakovat na povrch, je ráfek opotřebován. Boční stěna ráfku by nikdy neměla být slabší jak 1 mm viz. varovná nálepka umístěná na všech ráfcích, kde se používají ráfkové brzdy.

Upozornění: Vlivem opotřebení brzdných ploch vzniká možnost probrždění a následně nebezpečí úrazu. V případě, že indikátor probrždění ráfku zmizí, je třeba takto opotřebený ráfek okamžitě vyměnit.

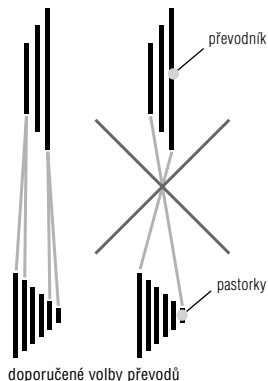


Brzdy

Zkontrolujte a seřídte brzdy, pokud je to třeba. Stiskněte obě brzdové páky a tlačte kolo vpřed. Brzdové špalíky by měly stisknout ráfky, avšak brzdové páky by se neměly dotýkat řídítek. Uvědomte si, která brzda brzdí které kolo. Proveďte, zda nejsou lanka rozřepena, nebo nepřirozeně přetočena. Lanka se také po určité době vytahují a brzdové špalíky opotřebovávají, proto je potřeba brzdy pravidelně seřizovat, opotřebené součástky včas vyměnit.

Řazení a řetěz

Přeskakování řetězu nahoru a dolů, obtížné řazení jednotlivých převodů a hluk patří k základním příznakům špatné funkce řazení. Měníč a přesmykač je nutné pravidelně seřizovat, jelikož také časem dochází k protahování tahů (lanek). Řetěz pravidelně čistěte a mažte přípravky, k tomu určenými. Doporučujeme kosmetiku **Cycle Clinic** Chain Cleaner a Chain Lube. Časem samozřejmě dochází k protahování řetězu, jeho pravidelná výměna je nutná. Vytaháný nebo poškozený řetěz může velmi vážně poškodit převodníky a pastorky.



Při jízdě volte převody, při kterých se pokud možno co nejméně kříží řetěz v podélné ose, tzn. u menších převodníků volte větší kolečka pastorku (lehčí převody), naopak u velkého převodníku volte menší kolečka pastorku (těžší převody).

Převodník, středové složení a pedály

Kliky udržujte pevně dotažené ke středové ose. Celý šlapací střed by se měl volně otáčet a neměl by mít vůli do stran. Kontrolujte dotažení pedálů a pravidelně je promazávejte. Použijte mazivo **Cycle Clinic** Bike Lube.

Nášlapné pedály viz kapitola 2.5.

Hlavové složení

Ložiska hlavového složení udržujte správně seřizená. Sloupek přední vidlice by se měl volně otáčet. Vůli v řízení nejlépe zkontrolujete zabrzděním přední brzdy a současným pohybem kola vpřed a vzad.

Rám

Ohnutý nebo prasklý rám bezodkladně vyměňte. V žádném případě se nepokoušejte samostatně rám narovnávat nebo opravovat. Jízda na takovém rámu může být velmi nebezpečná. Prokonzultujte poškození rámu se svým prodejcem kol Author. Rámy, stejně jako komponenty, mají svůj limitovanou životnost, která je určována mírou opotřebením.

Upozornění: Pro transport jízdních kol, zejména těch s karbonovým rámem, konzultujte vhodnost nosiče (jeho upínacího mechanismu) s prodejcem tohoto zařízení. Při použití nevhodného nosiče hrozí trvalá deformace rámu. U karbonových rámu nelze použít dětskou sedačku s upínacím mechanismem určeným na sedlovou trubku. Hrozí trvalá deformace rámu. Konzultujte s prodejcem dětské sedačky.



Poznámky ke karbonovým materiálům:

Karbon je moderní materiál, používaný v konstrukcích jízdních kol. Karbonové části jsou však křehké a citlivé. Chyby během montáže, nebo používání mohou vést k prasknutí karbonových částí, následným nehodám, pádům a vzniku materiální škody.

Trénink na v trenažéru upnutém jízdním kole s karbonovým rámem a/nebo karbonovou vidlicí:

Pokud je jízdní kolo upnuto v trenažéru, pak se karbonové vlákno upnuté části jízdního kola může poškodit a později přetrhnout. To může vést k nebezpečným situacím během jízdy, pádům, nehodám a vzniku materiální škody. Jízdní kola s karbonovou vidlicí nesmí být upevněna do cyklo trenažéru, na kterém se upíná vidlice. Jízdní kola s karbonovým rámem či sedly nebo sedlovkami z karbonu nesmí být upevněna do cyklo trenažéru, na kterém se upíná zadní kolo. Obratse na svého prodejce, pokud máte jakékoli otázky týkající se karbonových částí!

Karbonová sedlovka

Přesvědčete se, zda je sedlovka dostatečně zasunuta do rámu. Ryska, označující maximální možné vytažení sedlovky (tzv. MIN INSERT), nesmí být vidět (viz. pokyny a upozornění v kapitole 1.1. „Výška sedla“ na str. 6). Také proveďte dostatečné dotažení rychloupínáku nebo sedlového šroubu. Dotahovací momenty – následujte doporučení výrobce sedlovek. Na styčné plochy sedlovek a rámu z karbonu nesmí být použito klasické mazivo, používejte výhradně pastu na karbonové komponenty. Příliš dotažená sedlová objímka může zapříčinit prasknutí karbonové sedlové trubky rámu a tím způsobit nebezpečné situace během jízdy, pády, nehody a vznik materiální škody. Dodržujte instalační pokyny a uťahovací momenty uvedené v uživatelských příručkách příslušných komponentů. Tyto příručky vám byly předány při koupi jízdního kola. Nemáte-li příslušnou uživatelskou příručku, pak utáhněte podsedlovou objímku tak, aby sedlovka nezajížděla dále do sedlové trubky nebo se v ní neprotáčela.

1.3. PRINCIPY A PRAVIDLA BEZPEČNÉ JÍZDY

Všichni cyklisté se musí řídit základními pravidly bezpečné jízdy na pozemních komunikacích stanovenými obecně závaznými právními předpisy. Určitá pravidla platí i pro jízdu v terénu.

Vždy noste cyklistickou přilbu!

Podstatná většina vážných nehod při jízdě na kole zahrnuje úrazy hlavy. Opatřete si přilbu, která splňuje veškeré standardy a má atest pro provoz na veřejných komunikacích. Vyberte si správnou velikost přilby, neměla by Vám být příliš volná ani příliš těsná.

Jezděte předvídavě a defenzivně!

Nejezděte pod vlivem alkoholu!

Oblečení

Správné cyklistické oblečení může zlepšit Vaš zázitek z jízdy. Speciální funkční cyklistické oblečení může také zvýšit vaši bezpečnost – výrazné barvy a reflexní materiály zlepší Vaši viditelnost. Velmi praktické jsou cyklistické rukavice. Dejte si pozor na nošení volného oblečení, zejména volné nohavice se snadno zamotají do řetězu, a to může vést k vážným zraněním. Nikdy nejezděte na kole bez uzavřené obuvi. Nedoporučujeme Vám jezdit na kole se sluchátky, hlasitá hudba může zastínit blížící se nebezpečí z důvodu nižšího soustředění.

Pravidla pro jízdu na veřejných komunikacích

Základním pravidlem je chovat se stejně jako při řízení motorového vozidla. Cyklista je plnohodnotným účastníkem silničního provozu.

- Jezděte na pravé straně vozovky ve směru provozu, nikdy proti němu.
- Respektujte dopravní značení a světelné signály.
- Buďte opatrní při předjíždění automobilů, motoristé nejsou zvyklí ohlížet se na cyklisty a velmi často špatně signalizují.
- Ukazujte rukama při změně směru jízdy, a to v dostatečném předstihu.
- Pokud se pohybujete stejně rychle jako ostatní doprava, jezděte ve středu jízdního pruhu.
V rychlejším provozu jezděte co nejvíce u krajnice.
- Buďte velmi opatrní na velkých křižovatkách. Někdy je lepší z kola sesednout a přejít křižovatku jako chodec.
- Nejezděte po chodníku.



Kromě těchto základních pravidel dopravy je užitečné dodržovat následující tipy pro zvýšení Vaší bezpečnosti:

- Zvonek může být velmi praktickým pomocníkem.
- Kola Author nejsou konstruována pro jízdu více než jedné osoby (kromě tandemu).
- Předpokládejte, že Vás motoristé nevidí, buďte obzvlášť opatrní na vjezdech a výjezdech.
- Pozor na psy. Pokuste se je ignorovat, pokud to nepomůže, sesedněte a pokuste se kolo postavit mezi Vás a psa.
- Pozor na nerovnosti vozovky – výmoly, kanály, koleje, mokrou dlažbu atd.

Noční jízda

Kola Author nejsou vybavena osvětlením, odrazky samotné nejsou dostačující. Jestliže budete jezdit v noci, je bezpodmínečně nutné Vaše kolo osvětlením dodatečně vybavit. Noční jízda na kole je vhodná jen pro zkušené cyklisty, proto ji nedoporučujeme dětem. Důležitým doplňkem noční jízdy je oblečení z reflexních materiálů.

Jízda za špatného počasí

Mějte na paměti, že za deštivého počasí mají brzdy mnohem menší účinnost. Je důležité brzdit s větším předstihem a opatrněji. Cyklistická přilba, zejména se štítkem, může celkem dobře chránit Vaše oči a obličej před deštěm. Dle vyhlášky MDS č. 341/2002 Sb. musí být jízdní kolo používané na pozemní komunikaci i za nesnížené viditelnosti vybaveno odrazovými skly příslušné barvy a to: vpředu (bílá), vzadu (červená), z boku (oranžová) a na pedálech (žlutá).

1.4. ETIKA JÍZDY NA HORSKÉM KOLE V TERÉNU

(podle NORBA – „National Off-Road Bicycling Association“)

Jízda v terénu Vám může otevřít nové obzory. Za účelem pokud možno nejlepších zážitků a zároveň maximální bezpečnosti je nutné vzít tento kodex za svůj.

1. Budu se řídit pravidlem pravé ruky vzhledem ke všem ostatním nemotorizovaným turistům a cyklistům. Jsem si vědom toho, že lidé soudí cyklisty podle mého chování.
2. Zpomalím, pokud se přiblížím k jiným cyklistům a budu předjíždět velmi opatrně.
3. Rychlost budu mít neustále pod kontrolou. Do zatáček budu vjíždět s vědomím, že by tam mohl někdo být.
4. Zůstanu na určených stezkách a nebudu vjíždět mimo vymezenou trasu a ničit tak vegetaci nebo zvyšovat potenciál možné eroze.
5. Nebudu rušit zvěř nebo dobytek.
6. Nebudu vyhazovat odpadky.
7. Budu respektovat značení stezek a dále budu respektovat veřejná a soukromá prostranství.
8. Přizpůsobím cíl vyjízdky mým schopnostem, vybavení, terénu a počasí včetně předpovědi.
9. Nebudu jezdit sám do odlehklých oblastí. Vždy někomu zanechám zprávu o cíli mé cesty a o předpokládaném času návratu.
10. Vždy budu nosit cyklistickou přilbu.

1.5. TECHNIKA JÍZDY A NASTAVENÍ JÍZDNÍHO KOLA

Je vhodné nejdříve trénovat jízdu na kole Author na bezpečném místě, zjistit, jak je vhodné řadit a jak citlivé jsou brzdy. Poté můžete začít zkoušet mírné výjezdy a sjezdy, překonávat první překážky. Po první projížďce doporučujeme prohlédnout obě brzdy, měnič a přesmykač, možná bude nutné dodatečné seřízení.

Řazení

Na řídítkách máte dva řadící mechanismy, ten vpravo slouží k ovládání zadního měniče, vlevo k ovládání přesmykače. Při přehazování drží rameno měniče stále napnutý řetěz. Nezkoušejte řadit, pokud nešlapete pedály vpřed.

Volte lehčí převody před jízdou do kopce – větší pastorek (vzadu), menší převodník (vpředu). Při jízdě po rovině a z kopce volte těžší převody – menší pastorek a větší převodník. Nevolte extrémní kombinace převodů jako malý pastorek a malý převodník nebo velký pastorek a velký převodník. V těchto kombinacích se řetěz příliš kříží a mohlo by dojít k poškození celého řadícího systému. Je velmi důležité uvolnit tlak na pedály během řazení, toto uvolnění umožní řetězu hladký přechod mezi jednotlivými převody a také sníží možnost ohnutí řetězu nebo poškození měniče a přesmykače.

Brzdění

Levá brzda je pro přední kolo, pravá pro zadní kolo. Brzdy si nejdříve vyzkoušejte na bezpečném místě. Je nutné si zvyknout na citlivost a sílu brzd. Vždy mějte svou rychlost pod kontrolou, abyste byli schopni zastavit v různých situacích. Brzděte rovnoměrně oběma brzdami. Poté, co získáte určité zkušenosti, dávkujte více brzdné síly do přední brzdy. Přední brzdou nepoužívejte při brzdění v zatáčkách, ale jen před a za zatáčkou.



Výjezdy a sjezdy

Ještě před samotným výjezdem si přeřaďte na lehčí převod. Při výjezdech se snažte co nejvíce zůstat sedět, to Vám umožní lépe a účinněji zabírat. Ve velmi prudkých výjezdech se posuňte na sedle ještě více vpřed.

Před prudkým sjezdem je někdy lepší pomocí rychloupínacího šroubu snížit sedlo o několik centimetrů. To vám umožní snížit těžiště těla a tím zlepšíte svou stabilitu. Při sjezdu si stoupněte do pedálů a přeneste váhu co nejvíce nad zadní kolo. Sjezdy na horském kole mohou být velmi nebezpečné. Vždy se přesvědčete, že je Vaše kolo v bezchybném stavu. Kolo vybavené odpružením samozřejmě umožňuje rychlejší sjezdy, než kolo bez odpružení. Vyšší rychlost ale znamená větší riziko.

Upozornění: Vaše kolo není konstruováno na skoky. Dopady mohou poškodit rám nebo vidlici. Na poškození kola následkem skákání se nevztahuje záruka.

Překážky

Nejezděte přes překážky, které by mohly poškodit Vaše kolo, nebo na kterých byste mohli ztratit kontrolu nad řízením. Bezpečně je možno přejet překážky do 10 cm. Pokud chcete překážku překonat, zvedněte se ze sedla, ruce a nohy mějte pokrčené. V této poloze jste schopni snadněji absorbovat náraz překážky.

Paže

Musejí být pohodlně položeny na řídítkách tak, aby mohly lépe tlumit nerovnosti terénu. Pokud tomu tak není, snižte výšku řídítek, nebo se nakloňte více dopředu. Pokud se ramena a horní část paží rychle unavují, problémy může odstranit jiný představec (jiná délka, jiný úhel).

Ruce a zápěstí

Musejí být co nejvíce uvolněné a připravené k rychlému uchopení řídítek. Obecně stačí kontrolovat řídítka malíčkem a prsteníkem a nechat ukazovák a prostředník pro ovládání brzdy. Palce musejí pevně držet řídítka zespodu a ne shora, aby prudký náraz nezpůsobil ztrátu kontroly nad jízdním kolem. Na nebezpečných úsecích uchopte řídítka pevně tak, aby byly nárazy převedeny na paže. Volné držení řídítek způsobí jejich přílišnou vibraci. I když se měkká držátka mohou zdát pohodlnější, znamenají v konečném efektu zvýšení námahy na ruce. Užívejte raději držátka z hrubšího a pevnějšího materiálu.

Délka horní rámové trubky a představce

Ovlivňuje ovládání řídítek. Ideální pozici je uvolněná páteř a paže lehce ohnuté.

Šířka a tvar řídítek

Obecně jsou ideální míry 60–70 cm pro horská a krosová kola a 42–46 cm pro silniční kola. Širší řídítka umožňují lepší kontrolu při nižších rychlostech, zatímco užší zajišťují aerodynamičtější polohu. Řídítka zůžeme uříznutím jejich krajů. Existují různé úhly přiknutí řídítek směrem k pozici jezdce (8–12 stupňů). Vyzkoušejte si ten, který Vám umožní příjemné uchopení řídítek se zápěstím v přirozené poloze.

Upozornění: používání aerodynamického nástavce na řídítka může nepříznivě ovlivnit reakci řízení a brzdění!

Výška a sklon představce

Úhel sklonění představce vzhledem k terénu musí umožnit polohu řídítek od 2,5 do 5 cm níže než je horní část sedla.

Chodidla

Nárt by měl být na ose pedálu. Speciální obuv pro MTB i silniční kola usnadňuje a zefektivňuje šlapání.

Trup

Udržujte trup volně, v přirozené poloze. Naklonění vpřed přibližně na 45 stupňů je zvlášť účinné, neboť umožní silným hýžďovým svalům lépe pracovat. Tím se zmírňuje tlak na hýždě a přenáší se na paže.

Pozice v sedle a jeho poloha

Nezůstávejte stále ve stejné pozici. Posuňte se dozadu za sedlo, zvýšíte tím sílu a udržíte dobře zadní kolo při zemi ve strmých sjezdech. Při těžkých výjezdech se opřete o řídítka a sedněte si na špičku sedla, abyste udrželi kontakt zadního kola s terénem. Využijte možnosti měnit polohu sedla. Snižte ho o několik centimetrů v těžkých terénech a vyhněte se silným nárazům na pánevní oblast. Při rychlých sjezdech snižte sedlo a ještě více se posuňte dozadu. Velká část cyklistů jezdících



v terénu, dává přednost horizontální poloze sedla. Někteří však sedlo lehce sklánějí dolů, aby zamezili otřesům. Jiní naklánějí sedlo poněkud nahoru ve snaze ulehčit tlaku na paže. Pomyslná kolmice z kolena k zemi by měla protínat přední část pedálu. Regulujte proto pozici sedla dopředu a dozadu tak, až dosáhnete požadovaného výsledku.

2. ÚDRŽBA JÍZDNÍHO KOLA

2.1. Montáž a demontáž kol

Je velmi důležité, abyste správně pochopili princip rychloupínacích mechanismů („rychloupínáků“). Špatně připravená kola mohou vést k vážným zraněním. Rychloupínací šroub umožňuje velmi snadnou a rychlou montáž a demontáž kol bez jakýchkoliv nástrojů. Páku rychloupínacího šroubu je vhodné zatáhnout směrem k vidlici. Zatáhnutí směrem dopředu může způsobit náhodné otevření např. větví apod. Správné utažení rychloupínacího mechanismu je takové, při němž cítíte odpor táhla přibližně v 1/3 dráhy páky. Vhodnou kontrolou správného dotažení je zvednout celé jízdní kolo do výšky asi 10 cm a pustit jej na zem. Nepřirozený zvuk Vás upozorní na vůli v kolech.

Před vlastní demontáží kol s V-brzdami je třeba uvolnit lanka obou brzd. Stiskněte obě brzdové čelisti směrem k ráfku a vyhákněte bowden. To Vám umožní roztáhnout brzdové čelisti od sebe a zvětšit tak prostor pro vyjmutí kola.

Demontáž a montáž předního kola

Otevřete páku rychloupínacího šroubu a povolte matici na druhé straně (2–3 otáčky). Tímto se přední kolo uvolní z vidlice a stačí pouze nadzvednout přední kolo, někdy je nutné do kola lehce klepnout. Při montáži dbejte, aby byla páka rychloupínacího šroubu dostatečně dotažena směrem k vidlici. Vraťte zpět bowden brzdy. Zkontrolujte roztočením kola, zda brzdové botky neškrtnají o plášť. Při montáži předního kola vybaveného diskovou brzdou, dbejte správného a přesného nasazení brzdového kotouče do třmenu.

Demontáž a montáž zadního kola

Nejdříve přeřaďte vzadu na kazetě na nejmenší kolečko a vepředu na největší převodník. Otevřete páku rychloupínacího šroubu. Nadzvedněte jízdní kolo za zadní vidlici na levé straně, pravou rukou napněte měnič za jeho spodní část dozadu. Tímto se zadní kolo uvolní z vidlice. Při montáži dbejte na to, aby při vkládání kola byl řetěz opět na nejmenším kolečku. Přesvědčete se, zda je osa kola správně umístěna co nejvíce v zářezích vidlice. Vraťte zpět bowden brzdy. Zkontrolujte roztočením kola, zda brzdové botky neškrtnají o plášť. Vyzkoušejte správnou funkci zadního měniče. Při montáži zadního kola vybaveného diskovou brzdou, dbejte správného a přesného nasazení brzdového kotouče do třmenu.

Několikrát si procvičte nasazení a sundání kol s rychloupínacími osami!

U jízdních kol vybavených kotoučovými brzdami se rychloupínáky mohou během jízdy zahřát na vysokou teplotu. Lehce se prstem dotkněte páčky rychloupínáku. Bude-li horký, počkejte, až se ochladí!

2.2. Brzdy

Upozornění: Před každou jízdou vždy zkontrolujte správnou funkci celého brzdového systému. Jestliže je jakákoliv část poškozena, na kole nejezděte.

Moderní brzdy mají velmi silný brzdný účinek. Příliš silná citlivost brzdové páky může vést k zablokování kola. Tato situace pak vede k možnému pádu či úrazu. S novými ráfkovými brzdami a po výměně brzdových špalíků se plný brzdný účinek projeví až po určité době provozu. Proto po výměně brzdových špalíků počítejte s dočasným horším brzdným účinkem. Kotoučové brzdy je třeba nejprve „zajet“. Plný brzdý účinek se dostaví až za určitý čas záběhu. Dodržujte příslušnou dobu zajetí brzd, která je určena jejich výrobcem.



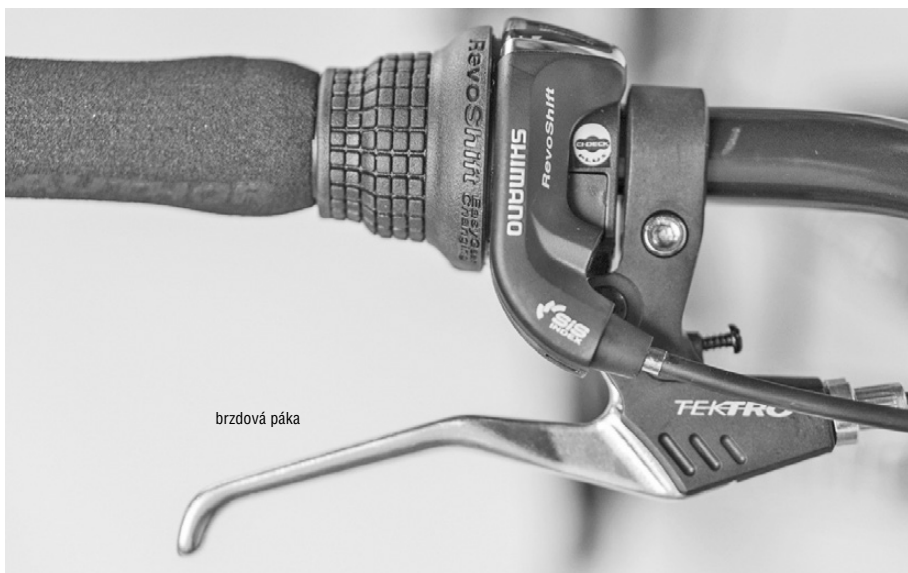
Přehled brzdového systému

Brzdový systém se skládá z brzdové páky, brzdové čelisti, lanka a bowdenu. Jízdní kola Author jsou vybavena několika typy brzd. Jsou to brzdy typu „V“ a kotoučové (diskové) brzdy. Pro Vás je důležité vědět, jakým typem brzdy je vybaveno Vaše kolo a jaké má požadavky na údržbu a seřízení.



Brzdová páka

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



Brzdová čelist

Brzdová čelist se skládá ze dvou ramen. Pravidelně kontrolujte, zda je brzdová čelist správně vycentrována. Pokud ne, zkušený technik by měl udělat následující: (1.) Zkontrolovat, zda kolo sedí ve správné pozici ve vidlici. Nebo (2.) seřídit brzdu pomocí postranních seřizovacích šroubků.

Každý cyklista by měl být schopen provést alespoň základní seřízení brzd. Větší opravy, jako například dotažení a výměny lanek nebo výměnu brzdových špalíků, svěřte odbornému mechanikovi.

Proč byste měli být schopni samostatně zvládnout základní seřízení brzd? Zde jsou důvody:

1. Lanka brzd se časem vytáhnou a tím se zvětší vzdálenost brzdových špalíků od ráfku.

Poté je nutné dotáhnutím lanka brzdy seřídit.

2. Brzdové špalíky se časem opotřebují nebo ztvrdnou a je nutná jejich výměna.

Vzdálenost mezi ráfkem a brzdovými špalíky je možno nastavit dvěma různými způsoby. Seřízením matice na brzdové páce (resp. jejím povolením), tím se zvětší délka bowdeny.

Dojde k dotažení brzdy a brzdové špalíky se přiblíží k ráfku.

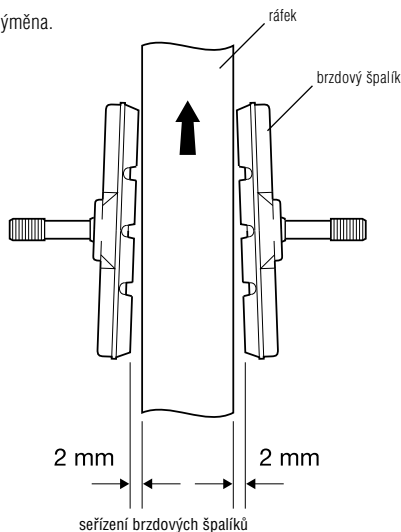
V některých případech však tento postup není dostatečný a je nutné dotáhnout lanko na samotné brzdě.

Správná funkce brzd také závisí na stavu samotných kol. Pokud mají kola vůli nebo jsou pokrivená a poskakují při roztočení do stran, nahoru a dolů, bude je nutné seřídit případně vycentrovat. Centrování kol není jednoduché, je třeba se obrátit na odborného mechanika.

Časem také dojde k opotřeбенí ráfků a je nutná jejich výměna viz kapitola 1.2.

Kdy ráfky vyměnit, Vám poradí Váš mechanik.

Hlučnost brzd může být způsobena nevhodným seřízením brzdových špalíků. Ty by se měly dotýkat nejdříve na té straně, která je vpředu ve směru otáčení ráfku (viz. obr.). Zadní strana špalíku by neměla být od ráfku vzdálena více než 2 mm.



Lanka a bowdeny

Pravidelně kontrolujte lanka a bowdeny. Všimněte si, zda nejsou lanka roztržená, bowdeny ohnuté nebo naprasklé.

Upozornění: Manipulace s nastavením výšky řídítek může mít vliv na seřízení brzd!

Vše před jízdou zkontrolujte.

Diskové brzdy

Některé modely našich kol jsou vybaveny vysoce výkonnými a technologicky vyspělými diskovými brzdami. Ty se dělí do dvou základních skupin – mechanické a kapalinové (hydraulické).



U mechanických diskových brzd kontrolujte následující:

1. Mechanické brzdy potřebují určitý čas na zaběhnutí než se dostanou do stavu svého maximálního výkonu. Viz. instrukce uvedené níže.
2. Kontrolujte lanka a bowdeny, zda nejsou zohýbané a přelámané. Brzdové páky by se při úplném stlačení neměly dotýkat řídítek.

U kapalinových diskových brzd kontrolujte následující:

1. Chod brzdové páky. Jestliže je příliš „měkká“, dostal se někde do systému vzduch a je nutné odborné odvzdušnění. Tuto operaci svěřte do rukou zkušeného mechanika.
2. Prohlédněte brzdové hadičky, zda nejsou v některých místech příliš ohnuté, zda nemají praskliny a nedochází k úniku náplně. Špatná funkce brzd může být způsobena opotřebovanými a poškozenými hadičkami.
3. Doplnit do systému lze jen originální náplň výrobce. Informaci o druhu náplně brzdy (minerální olej nebo druh brzdové kapaliny) naleznete u expanzní nádoby. Doporučujeme používat pouze originální náplně, jinak nelze ručit za chemické složení různých výrobců brzdových kapalin.

Veškeré opravy a údržba kapalinových brzd vyžadují speciální nástroje a kvalifikovaného mechanika. Neodborné zásahy do kapalinového brzdového systému mohou být velmi nebezpečné.

Všechny diskové brzdy vyžadují kontrolu následujících částí:

1. Všechny brzdové systémy je nutné nejdříve zaběhnout, teprve poté jsou schopné podávat maximální výkon. Po zakoupení kola, nové brzdy nebo po výměně brzdových destiček se na kole projedte na bezpečném místě na rovině a bez dopravy. Zkuste 20 – 30 krát zabrzdit. Postupně zvyšujte tlak na brzdu.
2. Brzdové kotouče udržujte čisté. Dbejte, aby nepřišly do styku s mastnotou. Pokud se tak stane, je nutné kotouč i brzdové destičky vyčistit speciálním přípravkem na čištění brzd – *Cycle Clinic* Disc Cleaner.
3. Kontrolujte stav povrchu brzd. kotoučů. Nežádoucí jsou hluboké rýhy, drážky, vrypy. Poškozené nebo ohnuté kotouče vyměňte.
4. Kontrolujte stav brzdových destiček. Ty by měly vlivem tepla zesklovatět, pak je účinek brždění největší. Dbejte na čistotu destiček a kotoučů. Přesvědčte se o jejich rovnoměrném opotřebování. Poškozené destičky vyměňte.



5. Kotouče by měly běžet uprostřed brzdových destiček. Jestliže dochází ke škrtání, je nutné povolit ukotvení brzdového třmene na vidlici, stisknout brzdu a znovu ukotvení dotáhnout.
6. U kotoučových brzd je velmi důležité kontrolovat správné napětí paprsků v kolech, jsou totiž náročnější na výplet než standardní ráfkové brzdy.
7. Změna barvy brzdového kotouče nemá vliv na jeho funkci. Přehřátý kotouč po dlouhém intenzivním brzdění nechte vychladnout a nedotýkejte se ho, hrozí vznik popálenin.

V případě, že máte jakýkoliv z předchozích problémů, na kole nejezděte a nechejte jej zkontrolovat, seřídít a opravit u kvalifikovaného odborníka.

Kontrola zpětné (protišlapací) brzdy

1. Jeďte rychlostí srovnatelnou s chůzí.
2. Šlápněte „dozadu“ proti směru jízdy.
3. Zadní kolo musí být prudce zabrzděno.

Zvláštnosti při brzdění s karbonovými koly (ráfky)

Pokud jsou brzdné plochy z karbonu, vyplývá z toho několik zvláštností. Brzdné plochy ráfků z karbonu jsou citlivé na velké horko. Když jste na cestě v horách, nesmíte proto nepřetržitě brzdít. Může dojít k rozpálení materiálu a jeho deformaci. Brzděte zásadně oběma brzdami a poté nechte brzdy vždy po nějakou dobu uvolněné, aby se mohl materiál chladit. Informace o materiálu ráfků Vašeho jízdního kola Vám podá prodejce.

2.3. ŘAZENÍ

Přehled řadicího systému

Řadicí systém se skládá z komponentů, které dovolují řadit jednotlivé převodové stupně. Systém se skládá z měniče, přesmykače, řadicích páček, popř. otočných rukojetí, lankových tahů a řetězu. Součástí měniče i přesmykače jsou pružiny. Pružina uvnitř měniče tlačí směrem k nejmenšímu kolečku, zatímco tah řazení směrem k největšímu kolečku. Pokud zatlačíte řadicí páčku na pravé straně řídítek (nebo otočíte rukojeť směrem k tělu) dojde k přehození řetězu z menšího na větší kolečko. Pokud stisknete menší páčku na pravé straně (otočíte rukojeť od sebe) dojde k přehození řetězu z většího na menší kolečko.

Řadte jen pokud jsou pedály v pohybu vpřed. Nikdy se nepokoušejte zařadit bez šlapání nebo dokonce při pohybu vzad. Nepokoušejte se nikdy zařadit silou. Nikdy nepokládejte jízdní kolo na pravou stranu, mohlo by dojít k poškození měniče. Nikdy nepoužívejte zadní i přední řazení zároveň!

Upozornění: Seřízení řadicího systému, opravy a údržbu, jako je výměna řetězu nebo výměna tahů, přenechejte kvalifikovanému odborníkovi. Odborný popis jednotlivých oprav a údržby řadicího systému přesahují rámec tohoto manuálu.

Nutnost seřizování řazení

Lanka ovládací přesmykač a měnič se časem vytáhnou a je nutné celý systém znovu seřídít. Seřízení je nutné pokud je přehazování pomalé, obtížné nebo hlučné, nebo například dochází k padání řetězu nebo jeho drhnutí o různé části jízdního kola. Je velmi obtížné seřídít přesmykač, pokud nejdříve není správně seřizen měnič.

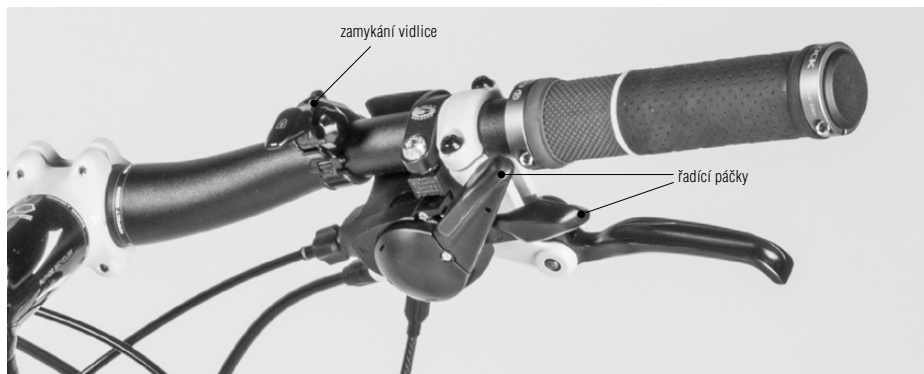
K seřízení měniče a přesmykače slouží matice u páček měničů (nacházejí se v místě, kde ústí bowdeny do páček). U zadního řazení je navíc možné použít matici přímo na měniči. Seřízení většího rozsahu vyžadují dotažení, nebo naopak povolení samotného lanka. Podrobně je seřízení systému popsáno dále.



Řadící páčky Shimano

Páčky na pravé straně slouží k ovládání zadního měniče. Stisknutím větší páčky palcem přeadíte z menšího na větší kolečko. Stiskem menší páčky naproti ukazováčkem přeadíte z většího kolečka na menší.

Páčky na levé straně slouží k ovládání přesmykače. Stiskem větší páčky přehodíte z menšího převodníku na větší, stiskem menší páčky naopak.



Otočná řazení Sram Grip Shift a Shimano Revo-shift

Otočná řazení pracují na odlišném principu než řadící páčky. Pravá rukojeť ovládá zadní měnič. Otočením rukojeti směrem k sobě přehodíte z menšího kolečka na větší, otočením směrem od sebe přehodíte z většího kolečka na menší. Obdobné je to u přesmykače a otočného řazení na levé straně. Otočením směrem k sobě přehodíte z menšího na větší převodník a směrem od sebe naopak.



Zadní měnič

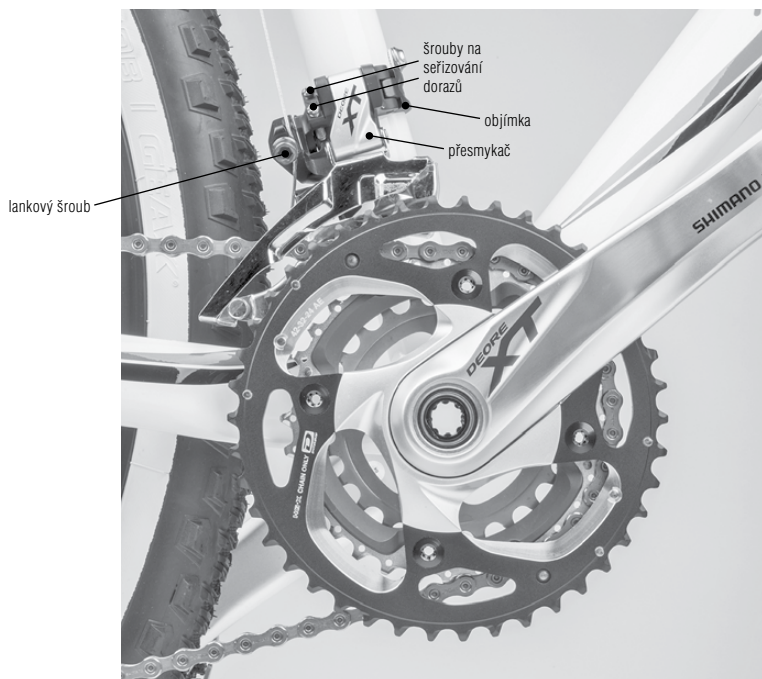
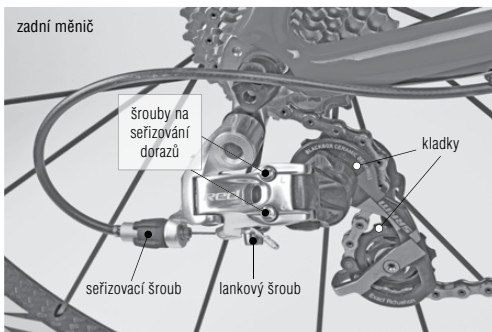
Přeřadte vzadu na nejmenší kolečko. Postavte se za jízdní kolo a přesvědčete se, zda je malé kolečko na pastorku, obě kladky měniče a řetěz v jedné linii. Pokud tomu tak není, výměnná koncovka měniče může být ohnutá nebo může být ohnutá patka rámu.

Mírně volné lanko měniče je možno dotáhnout pomocí seřizovacích šroubů na řadicí páčce nebo na měniči. Jestliže je dotažení nedostačující, je nutné dotáhnout lanko samotné. Přeřadte měnič na nejmenší kolečko, povolte šroub kotvící lanko na měniči. Dotáhněte seřizovací matici na měniči a na řadicích páčkách, natáhněte lanko měniče kleštěmi a dotáhněte kotvící šroub.

Dva seřizovací šrouby na těle samotného měniče slouží k vymezení maximálního vychýlení měniče na největším a na nejmenším pastorku. Tímto se omezí měnič, aby řetěz nespádal pod nejmenší, nebo naopak za největší kolečko směrem k paprskům kola.

Přesmykač

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



Lanka a bowdeny řadícího systému

Lanka a bowdeny řadícího systému pravidelně kontrolujte. Nepřirozené ohyby, praskliny a roztřepení snižují optimální funkci celého systému. Jestliže naleznete podobný problém, na kole nejedzte a opravu nebo výměnu poškozených tahů včetně následného seřízení světle odborníkovi.

Řetěz

Řetěz přenáší sílu z pedálů na zadní kolo a patří mezi nejvíce namáhané komponenty na jízdním kole. Je velmi důležité udržovat řetěz čistý a promazaný. Před každým mazáním je třeba řetěz pečlivě vyčistit. Písek a drobné nečistoty, které ulpí na řetězu během jízdy, snižují rapidně jeho životnost. Správná a pravidelná údržba řetězu významně prodlužuje životnost pastorků, převodníků, měniče a přesmykače. Použijte kosmetiku – *Cycle Clinic* Chain Cleaner a Chain Lube.

Namáháním se řetěz časem tzv. „vytáhne“ a je nutné jej vyměnit. Pokud nevyměníte řetěz včas, může dojít k poškození převodníku a pastorků (deformace jednotlivých zubů). Pravidelné přeměření řetězu u Vašeho mechanika je nutné!

2.4. HLAVOVÉ SLOŽENÍ, ŘÍDÍTKA, PŘEDSTAVEC, SEDLO A SEDLOVKA

Hlavové složení

Na jízdních kolech Author jsou použity představce se závitem i bez závitů. Předtím než se pokusíte hlavové složení seřídít, je důležité vědět, jaký typ představce a hlavového složení máte na svém kole.

Hlavové složení se závitem se skládá z pevných misek, věnečkových ložisek, nastavitelné misky, pojistné podložky, kónusu a pojistné matice. Hlavové složení by mělo být alespoň jednou ročně rozebráno, promazáno a opět seřazeno. Během jízdy může vlivem rázů dojít k povolení hlavového složení. Správné dotažení zkontrolujete nejlépe následujícím způsobem – stiskněte pevně přední brzdu a zahýbejte kolem vpřed a vzad. Jestliže ucítíte vůli, nebo uslyšíte cvakání a šramot v hlavovém složení, je nutné jej seřídít.

Základní seřízení provedete následujícím způsobem: Povolte pojistnou matici montážním klíčem, poté dotáhněte citlivě nastavitelnou misku (řídítka by se měla volně otáčet). Dotáhněte pojistnou matici.

Hlavové složení bez závitů (tzv. „A-headset“) je velmi podobné závitovému složení. Avšak na rozdíl od závitového, kde dochází k dotažení celého hlavového složení pomocí matice se závitem, drží hlavové složení bez závitů představec samotný. Seřízení hlavového složení bez závitů může být jednodušší.

Pokud chcete hlavové složení bez závitů dotáhnout, povolte oba šrouby na představci. Dotáhněte citlivě šroub s tzv. „hvězdičkou“ v představci, který se nachází v horní části představce, na konci sloupku vidlice. Nakonec srovnajte představec souměrně s předním kolem a dotáhněte dva šrouby na představci. Přesvědčete se, zda je vše dostatečně dotaženo.

Seřízení představce není jednoduché, pokud budete mít jakékoliv potíže, světle jízdní kolo odbornému servisu.

Řídítka a představec

Seřízení a kontrola představce a řídítek jsou popsány v kapitole 1. Přesvědčete se, zda není představec vytažen nad svou maximální povolenou mez.

Sedlo a sedlovka

Seřízení a kontrola sedla a sedlovky jsou podrobně popsány v kapitole 1. Nikdy nejedzte na kole se sedlovkou vytaženou nad maximální povolenou mez (tzv. MIN INSERT).

2.5. KOLA, PLÁŠTĚ, PEDÁLY, NÁBOJE A STŘEDOVÉ SLOŽENÍ

Kola a pláště

Viz. kapitola 2.1. Kontrolujte tlak v pneumatikách stiskem mezi palcem a ukazováčkem, plášť by měl být dostatečně pevný. Respektujte maximální možný tlak, který je uveden na boku pláště. Je zcela běžné, že vzduch z duší časem uteče, a proto je nutné tlak pravidelně kontrolovat.

Nedostatečný tlak v pláštích může zvýšit riziko nehod, pádů, ale může způsobit i poškození pláště. Také může vést k nebezpečné jízdě, protože plášť se může v zatáčce vyzout z ráfku. Nedostatečný tlak navíc může vést k posouvání pláště v ráfku.

Vysokotlaké kompresory (u benzinových pump) mohou velmi snadno přetlakovat a tak poškodit pláště a duše.

Při koupi nové duše věnujte pozornost typu a délce ventilků. Možnost použití určitého typu ventilků závisí totiž na typu a výšce ráfku, přesněji na velikosti otvoru v ráfku.



Existují různé typy ventilků. Všechny mohou být kryty čepičkou proti prachu. V případě ventilku Schraeder (Auto=AV) nebo Dunlop ventilku může být pumpička po odšroubování čepičky nasazena přímo na ventilku. V případě galuskového Presta (FV) ventilku musí být nejdříve zcela povolena pojistná matice, a po nahuštění pláště musí být opět pevně dotažena. V případě nejasností se obraťte na svého prodejce.

Kontrola kol

Před každou jízdu zkontrolujte ráfky, různá prohnutí, praskliny a rýhy jsou nežádoucí. Dále kontrolujte správné vycentrování kol. Opoťebené ráfky anebo rozcentrovaná zapletená kola, tzv. „osmice“ mohou vést k nebezpečným situacím během jízdy, pádům, nehodám a vzniku materiální škody.

Opoťebené ráfky musí být vyměněny a „osmice“ vycentrovány!

Defekty a montáž pláště s duši

K defektu může dojít kdykoliv. Je vhodné neustále s sebou vozit materiál na opravu defektů. Při opravě defektu postupujte následovně: Po demontáži kola a jeho vypuštění, sejměte jednu stranu pláště z ráfku. To je možné provést jen pomocí rukou bez nástrojů. Pokud je potřeba použít nástrojů, je vhodné použít speciálních montážních pák. Nikdy nepoužívejte šroubovák nebo jiné ostré nástroje, mohlo by dojít k poškození duše. Vždy začínejte naproti ventilku. Poté sejměte celý plášť, dávejte pozor na duši a zejména na ventilek. Malé defekty je možné opravit na místě podle návodu ze sady na opravu defektů. Větší defekty je nutné řešit výměnou celé duše (mnoho cyklistů s sebou vozí celou náhradní duši). Před zpětnou montáží duše a pláště zkontrolujte vnitřní část pláště. Buďte velmi opatrní, předmět zapíchnutý do pláště může být velmi ostrý a mohl by Vás poranit. Po kontrole namontujte plášť zpět na ráfek pouze jednou stranou. Poté vložte dovnitř duši a prostrčte ventilek otvorem v ráfku, ventilek srovnějte. Montáž druhé části pláště začněte u ventilku a postupujte od ventilku po obou stranách současně. Dbejte na to, aby byl ventilek zasunut pokud možno co nejvíce dovnitř, tím předejdete možnému přiskřípnutí duše mezi patkou pláště a ráfkem v okolí ventilku. Mírně nahustěte duši a srovnějte plášť. Nyní nahustěte duši na doporučený tlak.

K lepení jsou dostupné různé lepicí soupravy na duše a bezdušové pláště na jízdní kola a preventivní tekuté tmely. Informujte se u svého prodejce!

Pedály

Pravý a levý pedál mají odlišný směr závitů, z tohoto důvodu je nutné namontovat správný pedál do správné kliky. Pedály bývají zpravidla označeny písmeny L a R. Pedál s označením L je pedál levý a patří do levé kliky (bez převodníků), s označením R je pravý.

Jízdní kola vybavená nášlapnými pedály vyžadují dodatečnou údržbu. Měly by být udržovány v čistotě a pravidelně promazávány. Doporučujeme – *Cycle Clinic* Bike Lube. Kvalitní péče se projeví v lepší funkci a delší životnosti. U nášlapných pedálů je možno seřídit jejich předpětí (síla, která je potřebná k zacvaknutí nebo vycvaknutí pedálu). Předpětí pedálu lze seřídit pomocí malého imbusového šroubu (u oboustranných pedálů jsou na každé straně). Nášlapné pedály nejsou bezpečnostními pedály. Je-li tuhost upínacího systému nastavena na příliš vysoké hodnoty, může dojít k neschopnosti se dostatečně rychle z pedálů vycvaknout. Je-li tuhost upínacího systému nastavena na příliš nízké hodnoty, může dojít během jízdy k samovolnému vycvaknutí boty z pedálu. V obou případech hrozí nebezpečí vzniku nehody a úrazu. Náležitě se obeznamte s fungováním a používáním nášlapných pedálů. Nacvičte si vycvaknutí a zacvaknutí z/do nášlapných pedálů na stojícím jízdním kole. Nasedněte na jízdní kolo a držte se vhodného objektu (např. plotu). Oběma botami si několikrát vyzkoušejte zacvaknutí a vycvaknutí do/z nášlapných pedálů. V případě jakýchkoliv otázek kontaktujte svého prodejce. Náležitě se obeznamte s upínacím mechanismem nášlapných pedálů při opatrné cvičné jízdě. Zjistěte správné nastavení tuhosti upínacího systému, které vám bude vyhovovat. Procvičte si nasednutí a sesednutí z jízdního kola s různě nastavenou tuhostí upínacího systému. Informace o správném nastavení tuhosti upínacího systému naleznete v uživatelské příručce příslušného výrobce, která vám byla vydána při koupi jízdního kola, popř. kontaktujte svého prodejce. V nepřehledných dopravních situacích a v členitém terénu je často potřebné vycvaknutí jedné nebo dokonce obou bot. Střídavě si nacvičte vycvaknutí na obou stranách. Při jízdě bez zacvaknutých bot v pedálech mějte pedály uprostřed podrážek bot. V případě potřeby si tak můžete pomoci opřením jedné nebo obou noh o zem.

Při používání nášlapných pedálů jsou boty pevně spojeny s pedály. Proto můžete zabírat nejen pohybem pedálu směrem dolů, ale i nahoru. K používání nášlapných pedálů jsou potřeba boty s upínacím systémem, který odpovídá upínacímu systému pedálů dodávaných s jízdním kolem.



1. Zacvaknutí do pedálů:
 - a) Otočte klikami tak, aby byl pedál v dolní poloze.
 - b) Vložte špičku kufru boty do upínacího mechanismu pedálu. Špička boty lehce směřuje dolů.
 - c) Poté, kdy je špička kufru boty správně nasazena v upínacím mechanismu pedálu, tlačte celým chodidlem směrem dolů, dokud bota nezacvakne do pedálu. Při této manipulaci se ozve slyšitelný zvuk zacvaknutí. Nyní je bota pevně spojena s upínacím systémem pedálu. Některé typy upínacích mechanismů dovolují částečný volný pohyb boty.
 2. Vycvaknutí z pedálu: Silně trhněte patou směrem od jízdního kola.
- Některé nášlapné pedály jsou vybaveny indexem zobrazujícím předpětí pedálů.

Náboje

Pohybem kol do stran zkontrolujte, zda nejsou náboje uvolněné. Jestliže se náboj vzhledem k ose pohybuje, je nutné dotažení a seřízení. K údržbě a seřízení je nutné použít speciálních nástrojů. Z tohoto důvodu se obraťte na profesionálního mechanika.

Středové složení

Jízdní kola Author jsou vybavena zapouzdřeným středovým složením. Pokud se středové složení neotáčí plynule nebo má vůli, případně slyšíte nepřirozené zvuky, je včasná výměna nutná. Obraťte se na odborný servis.

2.6. ODPRUŽENÁ VIDLICE A ZADNÍ ODPRUŽENÍ

Odpružená vidlice

Většina modelů jízdních kol Author je vybavena odpruženou vidlicí, která slouží k pohlcování nerovností a umožňuje lepší kontakt kola s povrchem. Mnoho cyklistů si po prvním svezení s odpruženou vidlicí myslí, že je příliš měkká. Pamatujte, že způsob konstrukce odpružených vidlic dodává jízdě větší komfort, pohlcuje nerovnosti terénu. Tužší vidlici budete potřebovat jen v případě, pokud vidlice často propoužuje na doraz. Změna tuhosti u některých typů vidlic vyžaduje výměnu některých vnitřních součástek. Některé modely vidlic mají možnost nastavení tuhosti vidlice, regulaci zpětného chodu nebo dokonce možnost úplného uzamknutí vidlice.

Pro správný chod vidlice je nutné neustále udržovat nohy vidlice čisté a promazané (nepoužívejte maziva obsahující teflon). Jakékoli jiné opravy a údržbu přenechejte zkušenému mechanikovi.

Zadní odpružení

Celoodpružené modely jízdních kol Author používají dva typy zadní pružící jednotky – s vinutou pružinou a se vzduchovou pružící jednotkou. U prvního typu je většinou možno snadno regulovat tuhost pružiny pomocí matice na jednom konci pružiny. Tlumení je většinou hydraulické. U druhého typu se vzduchovou pružící jednotkou je možno regulovat pružení pomocí tlaku vzduchu v pružící jednotce. Tento tlak je nutné pravidelně kontrolovat. Tlumič obsahuje velmi malé množství vzduchu pod vysokým tlakem. K nastavení optimálního tlaku (podle hmotnosti jezdce) se používá speciální vysokotlaká hustilka. Nastavení je vhodné svěřit do rukou profesionálního mechanika.

Nastavení předpětí přední a zadní pružící jednotky

Předpětí určuje tuhost pružení, jinými slovy o kolik se pružící jednotka stlačí, pokud jezdec sedí na kole. Pružící jednotka absorbuje nejen nárazy, ale díky prvotnímu stlačení také udržuje kolo v kontaktu s povrchem a tím dosahuje lepší trakce. Optimální prvotní stlačení se pohybuje na úrovni 15–25 % celkového zdvihu. Nastavení se provádí, jak již bylo uvedeno výše, pomocí matice u typu s pružinou, nebo pomocí změny tlaku u vzduchového typu.

Nastavení tlumení zadní pružící jednotky

Druhou částí seřízení zadního odpružení je nastavení tlumení. Toto nastavení určuje jak pomalu nebo naopak rychle se pružící jednotka vrací ze stlačené do své plné délky. Pokud kolo při jízdě poskakuje, je tento návrat příliš rychlý. Naopak pomalý návrat vyvolává pocit chybějícího zadního odpružení. Některé pružící jednotky jsou vybaveny seřizovacím šroubem.

Nastavení rychlosti komprese

U některých pružících jednotek je možno nastavit rychlost komprese, tzn., jak rychle dochází ke stlačení pružící jednotky.

Různé druhy terénů nebo změna počasí (teploty), zejména u vzduchových a elastomerových systémů, vyžadují dodatečné doladění celého pružícího systému celoodpruženého kola.

Váš mechanik by měl také věnovat pozornost správnému promazání čepů, případně ložisek kyvné zadní vidlice.



2.7. ČIŠTĚNÍ, MAZÁNÍ A SKLADOVÁNÍ

Čištění

Pro zachování dokonalé funkce je velmi důležité udržovat jízdní kolo čisté. Špína a prach poškozují zejména pohyblivé části jízdního kola, jedná se zejména o řetěz, převodníky, pastorek, měnič, přesmykač a ráfky. Jestliže jezdíte v bahnatém terénu, je nutné kolo důkladně očistit po každé jízdě.

Nevhodné pro čištění jízdního kola jsou vysokotlaké vodní čističe. Voda se může dostat do ložisek, vysoký tlak je schopen odstranit mazací oleje a vazelíny. Ruční čištění jízdního kola je vždy nejlepší. Nikdy neotírejte kolo bez předchozího navlhčení vodou, jinak dojde k oděnění laku a povrchu komponentů.

Zde je několik typů na čištění jízdního kola:

- Nejprve jemně oškrábejte jízdní kolo hadicí. Poté použijte jemný kartáč a vlažnou vodu s mýdlem.
- K čištění řetězu použijte speciálního přípravku – *Cycle Clinic* Chain Cleaner a postupujte podle návodu. Velmi praktické je použití speciální mechanické čističky na řetěz. Po dostatečném oschnutí řetěz opět promažte.

Čištění je ideální příležitost pro provedení inspekce celého jízdního kola – zkontrolujte brzdový a řadící systém, dále pak pružící jednotky a přesvědčte se o správném dotažení všech matic a šroubů.

Mazání

Věnujte pozornost všem pohyblivým součástem jízdního kola, zejména řetězu. Mazací prostředky určené pro automobily a motocykly nejsou vhodné pro použití na jízdní kola. Doporučujeme – *Cycle Clinic* Bike Lube a Chain Lube. Řetěz je nejlépe promazat večer, mazací přípravek tak bude mít dostatek času proniknout do řetězu. Ráno je vhodné setřít přebytečný mazací přípravek, tím lze do určité míry zabránit příliš velkému ulpívání nečistot.

Kontrolu namazání a čištění odpružených vidlic a zadních pružících jednotek provádějte pravidelně a včas, vždy po cca 50 hod. provozu nebo v těžkých podmínkách (voda, bláto) ihned před další jízdou, zabráníte tím trvalému poškození vidlice. Nezapomeňte čistit prachovky i z vnitřní strany!

Měnič a přesmykač příliš nepromazávejte. Při použití velkého množství mazacího prostředku dochází k ulpívání špíny a prachu a to zhoršuje optimální funkci.

Vyvarujte se nanesení mazacího prostředku na ráfky, brzdové botky nebo na rotor kotoučové brzdy, mohlo by to být velmi nebezpečné. Vhodné je občas promazat otočné čepy brzdových pák a čelisti.

Promazání tahů (lanek a bowdenů), nábojů, hlavového složení, šlapacího středu a pedálů je vhodné přenechat zkušenému mechanikovi. Tyto komponenty je nutné celé rozebrat, vyčistit, promazat, znovu sestavit a seřadit.

Skladování

Není vhodné jízdní kolo ponechávat vlivu povětrnostních vlivů. Chraňte jej před deštěm, mrazem, sněhem a sluncem. Při skladování na delší dobu jízdní kolo zavěste, zabráníte tak poškození pláště.

Kolo nepokládejte na pravou stranu, mohlo by dojít k poškození měniče a znečištění řetězu hrubými nečistotami.

Přeprava kola

Nevhodná přeprava může poškodit komponenty jízdního kola, a tím způsobit nebezpečné situace během jízdy, pády, nehody a vznik materiální škody. Přeprava kola mimo vnitřní prostory auta může způsobit poškození některých jeho komponentů (hlavové složení, středové složení, sedlo atd.).

Před přepravou se přesvědčte, že je jízdní kolo bezpečně zajištěno, a že je nemohou poškodit další zavazadla. Jsou-li kola a sedlovka upevněny rychloupínáky, můžete je před přepravou odmontovat. Tyto komponenty odmontujte jen v případě, že víte, jak je správně namontovat zpět. Jsou-li kola nasazena pomocí pevných os bez rychloupínáku, např. u jízdních kol s integrovanou přehazovačkou, kontaktujte svého prodejce. Před převozem jízdního kola vybaveného hydraulickými brzdami a s demontovanými koly je nutno mezi brzdové destičky vložit bezpečnostní pojistku. Pozor na vhodné upínání karbonových dílů.



2.8. HARMONOGRAM ÚDRŽBY

Do jednoho měsíce po zakoupení a jízdě na kole Author (po ujetí cca 100 km) jej předejte k provedení garančního seřízení Vašemu prodejci. Přesvědčíte se tak o správné funkci všech komponentů. Pokud jezdíte často a hlavně v těžkém a někdy i blátivém terénu, postupujte podle následujícího harmonogramu údržby:

Po každé jízdě

- Zkontrolovat funkčnost brzd, řazení a odpružené vidlice.
- Zkontrolovat lehkost otáčení kol, řídítek a šlapacího středu.
- Zkontrolovat rychloupínací šrouby.
- Zkontrolovat těsnost systému u hydraulických brzd.

Každý týden, nebo po 200 km

- Zkontrolovat tlak v pneumatikách.
- Promazat řetěz.
- Zkontrolovat vycentrování ráfků kol.
- Zkontrolovat dotažení všech šroubových spojů.
- Zkontrolovat dotažení třmenu a kotouče v případě kotoučových brzd.

Každý měsíc

- Umýt, osušit a nakonzervovat jízdní kolo, provést důkladnou celkovou inspekci.
- Zkontrolovat protažení řetězu kalibrem (od 700 km), vytaháný řetěz vyměnit.
- Vyčistit řetěz, všechna řetězová kola a po oschnutí znovu namazat.
- Zkontrolovat opotřebení dezénu a poškození boků pneumatik.
- Zkontrolovat opotřebení brzdových špalíků (destiček).
- Zkontrolovat únik oleje u odpružené olejové vidlice.
- Zkontrolovat tlak vzduchu u odpružené vzduchové vidlice a dohustit.
- Zkontrolovat upnutí sedla, rychloupínacích šroubů sedlovky a kol.
- Vyčistit a promazat vnitřní nohy odpružené vidlice nad stíracími kroužky.
- Promazat čepy brzdových pák.
- Promazat čepy brzd.
- Promazat čepy měniče a přesmykače.
- Promazat ústí bowdenů.

Každé 3 měsíce

- Zkontrolovat dotažení matic a šroubů.
- Promazat sedlovou trubku představce.

Každých 6 měsíců

Zkušený mechanik by měl provést celkový servis:

- Vycentrovat kola.
- Promazat a seřídít brzdové tahy (bowdeny a lanka).
- Vyměnit opotřebované brzdové botky.
- Promazat a seřídít tahy měniče a přesmykače (bowdeny a lanka).
- Promazat náboje.
- Promazat čepy brzdových čelistí.
- Promazat představce.
- Promazat hlavové složení.
- Promazat a zkontrolovat případnou vůli šlapacího středu.
- Promazat spojení klik a středové osy.
- Vyměnit řetěz, pokud je to nutné (pokud vyměníte řetěz pozdě, bude pravděpodobně nutné vyměnit i převodníky a pastorek).
- Zkontrolovat a případně vyměnit brzdové destičky u diskových brzd.
- Promazat ložiska pedálů.



Cycle Clinic

BY AUTHOR BICYCLES



CHAIN LUBE

Profesionální celoroční mazivo pro řetězy a převody. Po nanesení na řetězu zasychá. Vytvořený mikrofilm dokonale maže, omezuje zachytávání prachu, odpuzuje vodu. Obsahuje antikoroziční inhibitory, které velmi účinně chrání řetěz a převodové součásti proti korozi. Balení: 400 ml a 150 ml.



BIKE LUBE

Profesionální víceúčelové mazivo pro všestranné použití. Zaručuje spolehlivou a dlouhodobou funkci jednotlivých komponentů a celých zařízení. Mazací funkce je zachována v celém rozsahu teplot až do 240°C, proniká účinně do všech obtížně přístupných míst a spojení, chrání proti korozi. Balení: 400 ml a 150 ml.



CHAIN CLEANER

Vysoce účinný přípravek pro čištění řetězů a převodů. Dokonale rozpouští a odstraňuje stará maziva, shluky mastného prachu atp. Kapalina je vysoce vzlinavá, díky tomu proniká i do nejtěsnějších spojů, které uvolní a zároveň vyčistí. Suchý očištěný řetěz a převody ošetřete řetězovým mazivem Chain Lube. Balení: 400 ml.



DISC CLEANER

Vysoce účinný přípravek pro čištění řetězů a převodů. Dokonale rozpouští a odstraňuje stará maziva, shluky mastného prachu atp. Kapalina je vysoce vzlinavá, díky tomu proniká i do nejtěsnějších spojů, které uvolní a zároveň vyčistí. Suchý očištěný řetěz a převody ošetřete řetězovým mazivem Chain Lube. Balení: 400 ml.

3. POSKYTNUTÍ ZÁRUKY

Záruka je poskytována na vady, které má předmět prodeje v okamžiku převzetí kupujícími.

3.1. ZÁRUKA NA JEDNOTLIVÉ DÍLY

Rám a vidlice

Záruka se vztahuje na materiál, jeho spoje a prerezávání. Zásadně ji nelze uplatnit na poškození způsobené havárií nebo neodbornou opravou. Je bezpodmínečně nutné, aby rám byl v originálním laku.

Speciální kompozitové (karbonové) rámy vyžadují specifické zacházení. Není možné postupovat shodně při manipulaci a servisu kompozitového rámu jako s rámy z jiných materiálů. Informaci o způsobu zacházení vám poskytne váš prodejce. Opravy a montáž komponentů svěťte pouze zkušenému mechanikovi. Trvalé poškození kompozitového rámu může vzniknout i nepřiměřeným sevřením trubek v převozním držáku kol na autech, montáží dětské sedačky na sedlovou trubku, nárazem či tlakem mimo běžné zatížení kola.

Doporučené maximální utahovací momenty na rámech AUTHOR jsou dány použitým rozměrem závitů:

M5 × 0.8: max. utahovací moment 5–7 Nm (závit pro košíky, vzpěry blatníků, podsedlové objímky pokud na nich není stanoveno jinak).

M6 × 1.0: max. utahovací moment 6–8 Nm (závit pro dotažení brzdného třmene typu Post Mount do patky zadní stavby rámu).

Odpružené vidlice a zadní pružící jednotky

Záruka se vztahuje na materiálové a výrobní vady, které existují v okamžiku převzetí. Kriteériem pro přijetí reklamace prasklé odpružené vidlice je neporušenost geometrie vnitřních a vnějších nohou. Nelze uplatňovat závady typu vzniku vůle, jestliže je ve vidlici nečistota a voda, která způsobuje poškození, dále pak ohyb sloupku vidlice nebo poškození korunky vlivem nehody a přetížení.

U zadní pružící jednotky nelze uznat závady, při kterých je poškozena geometrie jednotky (havárie či přetížení při nevhodném nastavení) a unikání vzduchu či oleje způsobeného vniknutím nečistot a vody pod těsnění, rýhy na kluzných částech a koroze.

Řízení

Záruka je na materiálové vady. Nelze ji uplatňovat na závady typu deformace sloupků vidlice při nadměrném dotažení představce nebo deformace představce po vysunutí nad značku maximálního vysunutí. Provoz jízdního kola vyžaduje kontrolu a vymezování vůle hlavového složení – vytlučené, zkorodované nebo znečištěné ložiskové dráhy nelze reklamovat.

Středové složení

Do záruky spadají vady materiálu a jeho tepelné zpracování. Běžné seřizování vůle není předmětem garančních oprav.

Nelze uplatňovat závady typu zdeformovaných nebo vytržených závitů dílů nebo poškozený čtyřhran respektive drážkované středové složení typu Octalink, ISIS a jim podobných systémů. Vydřené ložiskové dráhy a zkorodované díly nejsou předmětem garance. Kontrolujte a včas reagujte na případná uvolnění.

Pedály

Záruka se vztahuje na prokazatelnou vadu materiálu. Opatřebením provozem, uvolněním či prasknutí spojů rámečku nebo ohyb čepu způsobené nárazem nejsou důvodem k uznání reklamace. Hlučnost pedálu a seřizování vůle není předmětem garance, ale pozáručního servisu. Pozor na uvolňování pohyblivých částí nášlapných pedálů, kontrolujte jejich správné dotažení. Na ztrátu uvolněných částí se nevztahuje záruka.

Kola

Do běžné záruky spadají vady materiálu (prasklý ráfek, náboj, pastorek, osa) včetně vad povrchové úpravy. Kriteériem pro přijetí záruky na provozní vůli a hlučnost chodu pastorku je jeho funkčnost. Vydřené ložiskové dráhy, vniknutí nečistot do volnoběžného tělesa a ložisek náboje a zkorodované díly nejsou předmětem garance.



Brdzy, řazení, měnič, přesmykač

Do záruky spadají vady materiálu. Skladováním, manipulací a jízdou se nastavení může změnit a jeho doladování patří k běžné údržbě. Řazení, zejména páčkami přesmykače, vyžaduje cit. Na případné stržení mechanismu nemůže být uplatněna garance.

Sedlo, sedlovka

Uznává se vada materiálu, posuzuje se z hlediska plnění funkce. Rýhy způsobené posuvem sedlovky v sedlové trubce nelze reklamovat. Reklamacie na sedlovku se neuznává, byla-li vysunuta nad značku maximálního vysunutí. Nelze uplatnit záruku na ohyb sedlovky vlivem nehody nebo přetřetí po doskoku, ohyb saní sedla, roztržení potahu sedla apod.

Řetěz

Předmětem záruky je materiálová vada, přetržení článku. Na opotřebením provozem se záruka nevztahuje. Záruka se nevztahuje na přetržení řetězu vlivem necitlivého řazení (rozpojení na čepu), deformace vzniklé provozem (přetočení), provozní opotřebení (vytažení) a při zanedbání údržby (koroze, zadření vlivem nečistoty apod.).

Odrazky, kryt převodníku, kryt paprsků

Ulomené nebo rozbité díly nejsou předmětem záruky.

Kotoučové brzdy

Záruka se vztahuje na výrobní nebo materiálovou vadu. Nelze uplatňovat záruku na poškození způsobená nehodou, zanedbáním údržby nebo neodbornou opravou. Vždy používejte brzdovou kapalinu stejného výrobce, který vyráběl brzdy namontované na Vašem kole. Jen tak bude zaručena bezvadná funkce Vašich brzd. Brzdové kapaliny se liší svými vlastnostmi natolik, že může dojít k vážnému poškození celého brzdového mechanismu. Doporučujeme využít služeb odborného servisu.

3.2. ZÁRUKY

Záruky na rámy a komponenty se nevztahují na závady vzniklé vinou uživatele, nedodržením pokynů v návodu, opotřebením, používáním k účelům k nimž rám a komponenty nejsou určeny (vrcholové závodění, extrémní skoky a ostatní nestandardní použití). Výrobce a distributor nenese žádnou zodpovědnost za zranění vzniklé při používání jízdních kol a jejich komponentů.

Komponenty, resp. díly komponentů, které podléhají nadměrnému opotřebením, mohou během provozu měnit své mechanické vlastnosti, a proto se na projevy opotřebením nevztahuje dvouletá záruka:

- řetěz
- převodníky, kladky, vodítka měničů a napínáků
- pláště a duše
- brzdové destičky a brzdové kotouče kapalinových brzd
- brzdové botky V-brzd a brzdné plochy ráfků
- ložiska středu, nábojů a hlavového složení
- lanka a bowdeny
- provozní náplně brzd a odpružených vidlic
- pouzdra a vnitřní nohy odpružených vidlic

Každý je osobně zodpovědný za škodu nebo poškození způsobené nezodpovědným používáním jízdního kola a jeho komponentů.

Dovozce potvrzuje, že jízdní kolo uvedeného typu a výrobního čísla, odpovídá státním normám a technickým předpisům. Jízdní kolo je určeno výhradně pro sportovní účely. Kolo není určeno k tomu, aby je děti do 14 let používaly na hraní! V době trvání garance firma odstraní na svůj náklad závady, které se na kole vyskytly a jejichž příčinou je vada materiálu, jeho zpracování či nesprávná montáž. Záruka se nevztahuje na poškození vzniklé nesprávným používáním, záměnou dílů, havárií, přetěžováním, nedostatkem péče o kolo, nesprávnou údržbou a neodbornou opravou.

Povinné dovybavení kola na pozemních komunikacích

Pokud není jízdní kolo vybaveno odrazovými světly, je nutné použít odrazový materiál na oděvu či obuvi. Stejně tak při snížené viditelnosti je povinností zákazníka dovybavit kolo předním a zadním osvětlením.



Reklamacce

Reklamacce mají vždy charakter vady, která se řeší výměnou součástí, opravou nebo odborným seřízením. Opravou je zajištěno, že zákazník může výrobek řádně užívat.

Podmínky záruky

- Jízdní kolo musí být prodáno smontované v bezvadném stavu, předvedeno a připraveno k jízdě.
- Výrobek musí být používán výhradně k tomu účelu, ke kterému je vyroben.
- Při uplatňování záruky předkládá zákazník kompletní čisté kolo, potvrzený záruční list a prodejní doklad (paragon).

Nárok na uplatnění záruky zaniká

- Bylo-li zjištěno, že k poškození výrobku nedošlo vinou výrobce, ale uživatele (neodbornou opravou, extrémním zatížením, špatným uskladněním apod.).
- Neuplatněním nároku ze záruky v záruční lhůtě.
- Nebyl-li výrobek řádně používán a udržován podle návodu.
- Nebyl-li při uplatnění nároku ze záruky předložen řádně vyplněný záruční list.

Závady vzniklé běžným opotřebováním nebo nadměrným opotřebováním způsobeným zanedbáním kontroly a údržby nemohou být předmětem reklamace.

Upozornění: Je třeba důrazně doporučit provedení první prohlídky a seřízení v servisu firmy po ujetí 100 km nebo do 1 měsíce po převzetí kola Author. Tato prohlídka může odhalit vady a napomůže kvalitnímu seřízení komponentů po tomto počátečním provozu.

Poznámka: Jestliže Vám není srozumitelná jakékoliv část tohoto manuálu, obraťte se na Vašeho prodejce.

Aktuální manuál je k dispozici na internetové adrese **www.author.eu** (PDF formát).





GARANČNÍ PROHLÍDKA



AUTHOR

prodejce:

datum garanční prohlídky:

.....

razítko, podpis:

.....

zákazník:

adresa, tel.:

.....

.....

.....

.....

.....



Cycle Clinic

BY AUTHOR BICYCLES



Hlavním důvodem vzniku cyklokosmetiky Cycle Clinic bylo vytvořit pro cyklisty a hlavně jejich kola to nejlepší. Spojili jsme se s předními českými odborníky v oboru technické chemie a maziv, abychom společně vyvinuli a vyrobili takové výrobky, které svými vlastnostmi budou přesně odpovídat specifickým požadavkům údržby jízdního kola, které většinou nesplňují univerzální maziva nebo přípravky. Výsledkem mnoha měsíců práce a zkoušek je naše nová řada maziv a přípravků Cycle Clinic, která bude postupně rozšiřována dle uživatelské poptávky a moderních trendů v oblasti údržby a servisu.

cycle-clinic.eu

author.eu



MOC: Kč 1350,-

AUTHOR HELMETS
IMPRESA

