



RB
HANDMADE
CZECH
SINCE 1990





VÁŽENÝ CYKLISTO

Právě jste se stal šťastným majitelem kola RB. Dovolujeme si vám předložit tento návod na obsluhu a údržbu kola, který by měl svým obsahem odpovědět na základní otázky spojené s provozem kola. Současně má za úkol upozornit na nejnutnější údržbu, která je pro bezchybný chod kola a jeho jednotlivých částí nezbytná tak, aby vám kolo dlouho sloužilo k vaší plné spokojenosti.

Zde je třeba myslet i na to, že složitější opravy vyžadují určité technické dovednosti a specifické nářadí. Proto opravy, kde si nejste jisti nebo nemáte odpovídající vybavení, přenechejte svému servisu kol. V závěru této publikace naleznete záruční a garanční podmínky spojené s koly RB.

Příjemnou jízdu a spoustu šťastných kilometrů v sedle vašeho kola RB vám přeje Race Bike s. r. o.

DŮLEŽITÉ

Žádné kolo RB není primárně vybaveno pro jízdu na pozemních komunikacích ve smyslu vyhlášky ministerstva dopravy č. 301/2001 Sb. Pro jízdu v silničním provozu je kolo nutno vybavit zvonekem a za snížené viditelnosti osvětlením splňujícím technické požadavky na jízdní kola podle této vyhlášky.

PŘED PRVNÍ JÍZDOU

V případě osobního odběru vašeho kola RB prostřednictvím jednoho z našich zákaznických center RB je vám kolo RB předáno plně sestavené, řádně seřízené a připravené k okamžitému užívání.

V případě dodání vašeho kola RB prostřednictvím dopravce je vám kolo předáno částečně sestavené, částečně seřízené a vyžaduje ke svému zprovoznění soubor jednoduchých úkonů — podrobné instruktážní video, jak postupovat v rámci sestavení, naleznete na stránkách RB.

V případě dodání rámu/rámové sady RB doporučujeme montáž a sestavení kola svěřit autorizovanému prodejci/servisu jízdních kol. Osoba, která z rámu sestaví kompletní jízdní kolo, je považována za výrobce a ručí za případné chyby při montáži.

VÝŠKA POSEDU — VÝŠKA SEDLA

Sedněte si na kolo, a to tak, aby se pata napnuté nohy bez obuvi dotýkala pedálu v jeho dolní poloze. V této výšce pak zajistěte sedlovku v sedlové trubce. Sedlovka nesmí být nikdy vysunuta nad mezní hodnotu, která je na ní označena. V případě, že k dosažení optimální pozice sedla je nutné sedlovku vysunout nad mezní hodnotu, je nezbytné sedlovku vyměnit za delší.

Zajištění — utažení rychloupínacího mechanismu (RU) vyžaduje následující postup:

- páku RU dejte do polohy rovnoběžné s osou šroubu;
- maticí utáhněte tak, aby páka RU při zavírání kladla v úhlu 45° mírný odpor, uzavřete RU.

Zajištění — šroub utáhněte tak, aby šroubový mechanismus sedlovky byl řádně dotažen, avšak nedošlo k poškození jeho závitu.

POLOHA SEDLA — ÚHEL NASTAVENÍ

Zámek sedla na sedlovce zajišťuje pomocí stavěcích šroubů polohu sedla vůči podélné i svislé ose kola. Tyto šrouby Vám umožní nastavení sedla dle Vašich specifických potřeb. Nejpřirozenější poloha sedla je poloha rovnoběžná s podložkou.

POLOHA ŘÍDÍTEK — VÝŠKA

Představec je k vidlici kola upevněn objímkou, která je zajištěna zpravidla dvěma šrouby a pojištěna jedním šroubem v ose vidlice. Výšku lze seřídit dolů nebo nahoru, a to změnou rozdělení podložek, jež se nacházejí pod představcem.

Vzhledem k tomu, že tato operace je v úzké vazbě na správné seřízení celého řízení, je vhodné ji přenechat odbornému servisu. Pokud máte potřebu mít řídítka na kole výše, než nakolik dovoluje samotné rozdělení podložek, je možné vyměnit představce za jiný

s větším úhlem, vyměnit řídítka za vyšší, či použít vidlici s delším sloupkem. Vzhledem k rozdílnému pojetí držení řídítek a v ne-posledním řadě i velikosti dlaní je vhodné si seřídít i vzdálenost brzdových pák. V přímé vazbě na ni je i vzdálenost ovládacích mechanismů měničů převodů od madel — gripů:

- povolte šroub objímky brzdové páky;
- páku nastavte do požadované polohy;
- zajistěte zvolenou polohu šroubem.

NASTAVENÍ VIDLICE

Vidlice v závislosti na jejich výrobci a typu mohou vykazovat různé způsoby ovládání a nastavení — více informací o způsobu jejich ovládání a nastavení naleznete v příslušných manuálech, které najdete na stránkách RB.

Typicky se vidlice nastavuje dle hodnoty „sag“ (míra zasunutí vidlice po nasednutí jezdce na kolo), kdy by tato hodnota měla být v rozmezí 20–30 % zdvihu vidlice, dle preferencí samotného jezdce.

Orientační tabulku s odpovídajícími tlaky v závislosti na hmotnosti jezdce naleznete na stránkách RB.

NASTAVENÍ TLUMIČE

Tlumiče v závislosti na jejich výrobci a typu mohou vykazovat různě

způsoby ovládání a nastavení — více informací o způsobu jejich ovládání a nastavení naleznete v příslušných manuálech, které najdete na stránkách RB.

Typicky se tlumič nastavuje dle hodnoty „sag“ (míra zasunutí tlumiče po nasednutí jezdce na kolo), kdy by tato hodnota měla být v rozmezí 20–30 % zdvihu vidlice, dle preferencí samotného jezdce. Orientační tabulku s odpovídajícími tlaky v závislosti na hmotnosti jezdce naleznete na stránkách RB.

MONTÁŽ A DEMONTÁŽ KOL Z RÁMU

Pokud je kolo vybaveno diskovou brzdou, je manipulace jednoduchá. Spočívá v povolení RU a následném vyjmutí kola. Některá kola jsou dodávána s přepravní vložkou diskové brzdy, která se vloží do brzdíče. Pokud není vloženo kolo s brzdovým kotoučem ani tato vložka, vyvarujte se zmáčknutí brzdové páky.

Typy RU v závislosti na jejich výrobci mohou vykazovat různé způsoby ovládání ve smyslu montáže, demontáže a zajištění — více informací o způsobu jejich ovládání najdete v příslušných manuálech, které naleznete na stránkách RB.

PŘED KAŽDOU JÍZDOU



Jízdní kolo je věc, která při správném používání vydrží značné zatížení po dlouhou dobu. Předpokladem je ovšem řádná údržba a včasné odstranění případných odchylek od běžného chodu. Proto je vhodné před jízdou provést zběžnou kontrolu.

RÁM

Zkontrolujeme, zda rám nevykazuje známky poškození, u celoodpružených kol zkontrolujeme stav a funkci zadní stavby.

KOLA A PLÁŠTĚ

Zkontrolujeme, zdali je výplet kola kompletní, zda jsou všechny dráty řádně napnuté, zda kola nevykazují rozcentrování — osmičku. Zkontrolujeme, zda jsou pneumatiky nahuštěny na správný tlak, zda vzorek nevykazuje výrazné opotřebení, zda pneumatika není proříznutá či jinak deformovaná.

Pokud přepravujeme kolo na autě či v autě, je nutno překontrolovat uchycení samotných kol v rámu kola, případně sedlovky.

BRZDY

Diskové — zmáčknutím brzdových pák prověřte, do jaké míry jsou opotřebeny brzdové destičky. Pokud se brzdová páka nepřírozně

blíží k řídítkům, je potřeba upravit délku jejího chodu. Každý výrobce má odlišný způsob seřízení této vzdálenosti. Při koupi kola by vám měl technik tento detail sdělit. Velmi důležité, především u hydraulických systémů, je, aby nikdy nedošlo ke zmáčknutí brzdové páky, pokud v brzdovém třmenu není vloženo kolo s brzdovým kotoučem. To může způsobit sevření brzdových destiček s následnou nutností návštěvy odborného servisu.

ŘETĚZ

Zkontrolujte, že jednotlivé články řetězu jsou přesně spojeny, nevykazují zatuhnutí, že řetěz není zrezlý či příliš opotřebovaný. Měření doporučujeme provádět k tomu určenou měrkou, případně můžete k měření využít posuvné měřítko (šupléru) — mezi čelistmi musí být 10 čepů (měří se od 1 k 12 a mezi je 2 a 11) měří se čelistmi, které slouží pro měření díry — kratší, kdy míra 132,9 mm a více znamená výměnu řetězu.

ŘADICÍ MECHANISMY

Zkontrolujte, zda řazení chodí čistě a plynule, zda lanka a řadicí bo-

KONTROLA DOTAŽENÍ VŠECH ŠROUBŮ

Proveďte vizuální kontrolu veškerých šroubů a šroubových spojení.

PEDÁLY S MECHANISMEM SPD

Jsou vybaveny seřizovacím šroubem pro nastavení vypínací síly. Ta by měla být nastavena tak, aby při zastavení kola, ať již přirozeném, či vynuceném, bylo pohybem chodidla do strany zajištěno okamžitě vypnutí — uvolnění nohy. Na pedálu je vyznačen směr +/- . Plus značí větší vypínací sílu.

Síla potřebná k vypnutí je ovlivněna čistotou jak pedálu, tak i upínacího protikusu (kufru) upevněného v podrážce cyklistické obuvi. V případě, že pedál ani při nastavení maximální síly vypínání není schopen spolehlivě držet botu, je nutno vyměnit kufr na cyklistické obuvi. **Vždy používejte typ kufru, který je kompatibilní s daným systémem nášlapného pedálu.**



ÚDRŽBA JÍZDNÍHO KOLA

Kola RB jsou postavena z kvalitních komponentů předních světových výrobců, které ovšem ke svému řádnému a dlouhému fungování potřebují odpovídající servis a údržbu.

Smyslem této části návodu není vysvětlení jednotlivých technických postupů vedoucích k seřízení jízdního kola, ale udržení kola v dobrém technickém stavu. Seřízení jednotlivých komponentů vám zajistí ve specializovaném servisu.

Pokud některý z komponentů vykazuje sebemenší problém nebo nestandardní chování, je třeba tento díl neprodleně odstranit.

Pečlivě zvažte své schopnosti a dovednosti, zda dokážete takový problém odstranit.

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

KOMPLETNÍ KOLO

PO KAŽDÉ JÍZDĚ

Pneumatiky — kontrola stavu – tlak, opotřebení, poškození.

Řetěz — kontrola stavu – opotřebení, čistota řetězu – případné očištění a namazání odpovídajícími prostředky.

Odpružená vidlice — kontrola stavu – očištění kluzáků odpovídajícím prostředkem a materiálem od přebytečného oleje, nečistot.

Tlumič — kontrola stavu – očištění kluzáku odpovídajícím prostředkem a materiálem od přebytečného oleje, nečistot.

KAŽDÝ MĚSÍC

Kola — kontrola stavu – řádné napnutí drátů.

Odpružená vidlice, tlumič — kontrola tlaku

Řetěz — řetěz kola je nejvíce namáhanou částí, která vykazuje i největší opotřebení. Řetěz je třeba přeměřit speciální měrkou, která rozhodne o jeho včasné výměně.

Pokud používáte na kole tachometr, je vhodné v závislosti na terénu a způsobu použití kola řetěz poprvé přeměřit po cca 500–800 km a poté vždy po každých dalších 200–300 km. Předejdete tím předčasnému opotřebení ozubení jednotlivých komponentů.

Šroubová spojení — dotažení všech šroubů jízdního kola – představec, řídítka, brzdové páky, košík na láhev, šroub sedlové trubky, šrouby brzdových čelistí, šroub objímky přesmykače a přesmykače, šrouby přehazovačky.

KAŽDÉ 3 MĚSÍCE

Kliky/osa — kontrola stavu – dotažení jednotlivých šroubů převodníku, dotažení šroubů, které drží kliku na ose. Pokud se uvolní kliku na ose, je nutné ihned závadu napravit, jelikož i krátká jízda s „volnou“ klikou může být příčinou nevratného znehodnocení klik. Stejným způsobem je třeba kontrolovat i utažení pedálů v klíce.

Rám kola — kontrola stavu – vizuální prohlídka rámu, zejména silně namáhaných míst, a vyloučení možných poškození, u celoodpružených kol kontrola stavu a funkce zadní stavby.

KAŽDÝ ROK

Kolo svěťte před sezónou či po ní ke kompletní prohlídce do autorizovaného servisu.

Odpružená vidlice — výměna těsnění a oleje, kompletní servis.

Tlumič — výměna těsnění, výměna oleje, kompletní servis.

JEDNOTLIVÉ KOMPONENTY



KOTOUČOVÉ BRZDY

Nové brzdy, případně vyměněné brzdové destičky, je potřeba nejprve zajet. A to nejlépe ve známém terénu, jelikož plnou funkčnost diskové brzdy vykazují až po jistém čase.

Brzdové kotouče je nutné udržovat čisté a nemastné. Pokud dojde k poškození těsnosti brzdíče a následnému znečištění disku brzdovou kapalinou, je nutno jej odmastit tekutinou na bázi alkoholu. Pokud dochází k zachytávání kotouče o brzdíč, mohou být dvě příčiny problémů:

Křivý kotouč — nutná výměna.

Brzdíč není v ose s kotoučem — povolit brzdíč na rámu kola, zabrzdit a brzdíč v nové poloze zajistit.

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

ODPRUŽENÁ VIDLICE

Základním předpokladem dobré funkce je správné nastavení a stav vidlice. Dbáme na to, aby viditelné části vidlice byly čisté a vidlice byla řádně servisována. Vidlice v závislosti na jejich výrobci a typu mohou vykazovat různé způsoby ovládání a nastavení — více informací o způsobu jejich ovládání a nastavení naleznete v příslušných manuálech, které najdete na CD nebo na stránkách RB.

TLUMIČ

Základním předpokladem dobré funkce je správné nastavení a stav tlumiče. Dbáme na to, aby viditelné části tlumiče byly čisté a tlumič byl řádně servisován.

Tlumiče v závislosti na jejich výrobci a typu mohou vykazovat různé způsoby ovládání a nastavení — více informací o způsobu jejich ovládání a nastavení najdete v příslušných manuálech, které naleznete na CD nebo na stránkách RB.

ŘAZENÍ

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

KOLA

Pláště kol je potřeba hustit na doporučený tlak, který je vždy vyznačen na jejich boční straně. Rozmezí je dáno prostředím, ve kterém je plášť užíván. Obecně lze říci, že čím tvrdší je podklad, na tím vyšší tlak je doporučeno huštění. A naopak. Velké procento kol má rozdílný přední a zadní plášť. Směr otáčení je současně označen

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

Náboje jsou opatřeny těsnicím mechanismem, který brání vniknutí mechanických nečistot do ložiskové části náboje. Pokud tato část kola vykazuje chybný chod, který se pozná zejména nepřírodným zvukem náboje či jeho vůlí v podélné ose kola, je nutno navštívit servis, kde vám bude závada odstraněna. Pokud se po delší čas neřeší vůle v ložisku, obvykle dojde k nenapravitelnému opotřebení a je nutné náboj kola vyměnit. Kazeta je společně s řetězem nejvíce namáhanou částí kola a vyžaduje kontrolu ve vazbě na opotřebení řetězu. Současně dbáme, aby byly mezery mezi jednotlivými pastorky bez mechanických nečistot, které jsou často příčinou přeskokování řetězu.

Středové složení — všechna kola jsou vybavena zapouzdřeným středovým složením, které není nutno mazat ani jinak udržovat. Pokud se ze středu ozývají praskavé zvuky, je třeba okamžitě zkontrolovat dotažení misek středového složení a upevnění klik. V případě špatného chodu je nutná výměna středového složení. Tyto úkony vyžadují speciální nářadí. V tom případě je potřeba obrátit se na servis. Pedály — každý pedál má jiný závit. Levý pedál je označen L a pravý pedál je označen R. Jednoduchou poučkou pro povolování pedálu je

ta, že levý i pravý pedál povolujeme v opačném směru, nežli je přirozený směr jízdy kola. Na pedály se používá klíč č. 15, případně imbus č. 6/8, který by měl mít dostatečnou páku na utažení pedálů. Pedály je třeba dostatečně dotáhnout a jejich utažení pravidelně kontrolovat. Doporučujeme namazat závity pedálů při jejich montáži vazelínou.

ČIŠTĚNÍ KOLA

Pokud to není nutné a kolo není zaneseno mastnou špínou, nepoužíváme čisticí prostředky na bázi jaru. Takové prostředky kolo zejména dokonale odmastí, což není účelem čištění kola. Kolo zbavíme hrubých nečistot nejlépe proudem vody. Pro lepší přístup k jednotlivým částem kola je dobré vyjmout kola z vidlic. Kola je lépe, vzhledem k citlivosti kluzných částí nábojů, umýt ručně za pomoci kartáče či houby. K čištění řetězu je vhodné použít speciální zařízení a prostředky přímo určené na řetěz. Řetěz jako jediný vyžaduje čištění v prostředku, který jej zbaví i mastnoty, jež na sebe váže mechanické nečistoty. Po dokonalém oschnutí je nutné řetěz opět namazat vhodným mazacím prostředkem.

MAZÁNÍ KOLA

K mazání řetězu používáme speciální mazací prostředky určené výhradně na cyklistické řetězy.

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

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

UPOZORNĚNÍ

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

ZÁRUKA

Na rámy RB poskytujeme záruku 2 roky. Záruka se poskytuje na konstrukční, výrobní a materiálové vady. Záruka se nevztahuje na vady zapříčiněné nadměrným provozním opotřebením či vzniklé vinou uživatele při nesprávném užívání, údržbě a servisu. O oprávněnosti záruky rozhoduje výrobce, nikoli prodejce.

RB si vyhrazuje právo všech konečných rozhodnutí o záruční a nezáruční opravě. Veškeré závady na rámech RB jsou odstranitelné, kteroukoli část rámu a vidlice je možné vyměnit za novou a pouze RB rozhodne, jakým způsobem bude vzniklá závada odstraněna. Vyměněné díly přecházejí do vlastnictví RB. Pokud se reklamovaný model již nevyrábí, výrobce jej nahradí modelem současným.

Při reklamaci výrobek předejte osobně nebo odešlete vždy kompletní, čistý s veškerými odpovídajícími dokumenty — reklamační list, prodejní doklad. Na dodatečně dodané doklady nebude brán zřetel.

Záruka je neplatná, pokud poškození vznikne z těchto příčin:

- a) K poškození nedošlo chybou výrobce, ale uživatele.
- b) K poškození došlo z důvodu užití rámu k disciplínám a činnostem, na které nebyl konstruován a výrobcem určen.
- c) Poškození bylo zapříčiněno nárazem, kamenem, sedlovkou, bovdeny apod.
- d) Jestliže zákazník vymění původní součástku za nepůvodní nebo provede na výrobku jakékoliv úpravy, a to i v případě, že záruku uplatňuje kvůli jiné závadě.

- e) Z výrobku bylo odstraněno výrobní číslo nebo je poškozeno.
- f) Záruka je uplatňována se zpožděním potom, co zákazník závadu objevil anebo výrobek poté dál používal.
- g) Poškození výrobku vzniklo v důsledku namontování a používání vadných a neadekvátních dílů.
- h) Poškození výrobku vzniklo nedodržením instrukcí výrobce, neprováděním odpovídající údržby, běžným opotřebením.
- i) Jestliže záruční list není správně vyplněn nebo v účtu chybí datum prodeje, podpis, razítko nebo je-li některý údaj nečitelný.
- j) Je-li porušena některá z reklamačních podmínek.

U celoodpružených ráků navíc:

- k) Pokud k poškození došlo v důsledku špatného nastavení tlumiče a vidlice.
- l) Při použití tlumiče a vidlice jiné délky a jiného zdvihu, než na jaké je rám konstruován.

U kompletních kol navíc:

- m) Na opotřebení komponentů — řetěz, kazeta, převodníky, lanka, bovdeny, ložiska.