

MERIDA

NÁVOD NA POUŽÍVÁNÍ

HORSKÁ KOLA EN 14766

CROSSOVÁ/MĚSTSKÁ KOLA EN 14764

SILNIČNÍ KOLA EN 14781

DĚTSKÁ KOLA EN 14765

Před první jízdou si řádně přečtěte alespoň strany 6-12!

Před každou jízdou proveďte kontrolu funkčnosti popsanou na stranách 13-14!

Věnujte pozornost kapitole „Vhodný účel použití“, servisnímu plánu, kartě kola a přebíracímu protokolu!



Rám:

- 1 Horní rámová trubka
- 2 Sedlová trubka
- 3 Dolní rámová trubka
- 4 Dolní zadní stavba
- 5 Horní zadní stavba
- 6 Hlavová trubka
- 7 Zadní tlumič

Přední odpružená vidlice:

- I Korunka vidlice
- II Vnitřní nohy vidlice
- III Vnější nohy vidlice
- IV Upínák kola



Rám:

- 1 Horní rámová trubka
- 2 Sedlová trubka
- 3 Dolní rámová trubka
- 4 Dolní zadní stavba
- 5 Horní zadní stavba
- 6 Hlavová trubka



Rám:

- 1 Horní rámová trubka
- 2 Sedlová trubka
- 3 Dolní rámová trubka
- 4 Dolní zadní stavba
- 5 Horní zadní stavba
- 6 Hlavová trubka

Přední odpružená vidlice:

- I Korunka vidlice
- II Vnitřní nohy vidlice
- III Vnější nohy vidlice
- IV Upínák kola



Obsah

Úvod	6	Odpružená vidlice – důležité informace o funkčnosti a údržbě	44
Vhodný účel použití	8	Celoodpružené kolo – důležité informace o funkčnosti a údržbě	47
Před první jízdou	11	Speciální charakteristiky karbonu	51
Před každou jízdou	13	Pedály – důležité informace o funkčnosti a údržbě	53
Po nehodě	15	Doplňky na kolo – důležité informace o funkčnosti a údržbě	55
Jak používat rychloupínáky a pevné osy	17	Batoh – Co je potřeba vědět o kole	56
Nastavení kola podle potřeb jezdce	19	Dětská kola	57
Nastavení správné výšky sedla	20	Převoz dětí – Co je potřebné vědět o kole	59
Nastavení výšky řídítek	22	Převoz kola autem – Co je potřebné vědět o kole	60
Nastavení sedla a jeho sklonu	23	Čištění, péče a kontrola	61
Nastavení sklonu řídítek a brzdových páček	24	Plán servisu a údržby	63
Brzdový systém	26	Doporučené utahovací momenty	65
Převody	31	Ručení za věcné nedostatky a záruka	68
Kola a pláště – důležité informace o funkčnosti a údržbě	36	Intervaly kontroly	70
Hlavové složení – důležité informace o funkčnosti a údržbě	41	Karta kola – technické údaje o kole	72
Odpružená sedlovka – důležité informace o funkčnosti a údržbě	42	Odevzdávací protokol	73
Odpružení kola – základní pojmy	43		

Úvod

Vážený zákazníku,

koupí kola MERIDA (a-d) jste se rozhodl pro kvalitní výrobek. Jeho komponenty byly navrženy a vyrobeny s velkou péčí a odborností. Váš prodejce jízdních kol MERIDA toto kolo před prodejem finálně zkompletoval a provedl kontrolu funkčnosti všech jeho součástí. To vám zaručuje spokojenost a pocit důvěry už od prvního šlápnutí do pedálů.

V tomto návodě jsme pro vás připravili množství rad a cenných informací nejen o používání kola, ale též o jeho stavbě a údržbě. Přečtěte si ho pozorně, určitě bude pro vás užitečný, i když jste zkušeným cyklistou. Technologie se neustále vyvíjejí, jízdní kola se za poslední roky velmi změnila. Dříve než se pustíte do nastavování vašeho nového kola, nezapomeňte si přečíst kapitolu nazvanou: „Před první jízdou“.

Upozorňujeme, abyste se při koupi kola přesvědčil, je-li kolo řádně sestaveno, plně funkční a připravené na jízdu. Nepřevzmete nefunkční kolo.

Doporučujeme všechny dále popisované úkony týkající se nastavování, servisu a údržby svěřit odbornému servisu.

Abychom vám zaručili největší možný požitek z jízdy, měl byste pravidelně vykonávat minimální kontrolu funkcí popsanou v kapitole: „Před každou jízdou“. Při údržbě či opravě mějte na paměti, že obsáhlé instrukce popsané v tomto návodě se týkají jen vašeho jízdního kola a nemusí platit u jiných kol. Díky častým změnám se může stát, že některé práce nejsou popsané do všech detailů.



a



b



c



d

Připomínáme také, že pokyny mohou vyžadovat další vysvětlení a některé úkony mohou být provedeny jen se speciálními nářadím.

Tento návod na použití není určený pro skládání nového kola MERIDA z jednotlivých dílů, opravy kol, ani pro dokončení či částečně smontovaného jízdního kola MERIDA do stavu vhodného pro okamžitou jízdu.

Věnujte, prosím, zvýšenou pozornost následujícím symbolům používaných v následujících textech:



Tento symbol znamená, že váš život nebo zdraví mohou být ohroženy, pokud nedodržíte instrukce nebo neuděláte předepsané opatření.



Tento symbol vás varuje před kroky, které mohou vést k věcným škodám nebo poškození životního prostředí.



Tento symbol označuje informace o tom, jak zacházet s výrobkem nebo se zmiňují o částech návodu na obsluhu, které si zasluhují zvýšenou pozornost.

Dříve než vyrazíte, dovolte nám upozornit vás na několik věcí, které jsou podstatné pro každého cyklistu. Nikdy nejezděte bez správně nastavené a nasazené přilby ani bez vhodného oblečení. Minimálním požadavkem je správný střih kalhot a obuv s pevnou protismykovou podrážkou. Po veřejných komunikacích jeďte opatrně a dodržujte pravidla silničního provozu, aby nedošlo k ohrožení vás, ani nikoho jiného.

Tento návod vás nedokáže naučit jak jezdit na kole. Měli byste si být vědomi, že cyklistika je potenciálně nebezpečná aktivita, která od jezdce vyžaduje neustálou kontrolu a ovládání svého kola MERIDA.

Podobně jako i jiné sporty – jízda na kole zahrnuje riziko zranění a poškození. Rozhodnutím jezdit na kole přijímáte zodpovědnost za toto riziko. Je potřeba si uvědomit, že při jízdě na kole nemáte k dispozici ochranné technologie, jako je tomu například v autě (karoserie, ABS, airbag). Proto vždy jeďte opatrně a respektujte ostatní účastníky provozu.

Nikdy nejezděte pod vlivem drog, léků (u kterých se nedoporučuje řídit vozidla), alkoholu nebo při vysoké míře únavy. Nejezděte zároveň s další osobou vezenou na vašem kole (pokud se nejedná o dítě v sedačce) a nikdy nejezděte bez držení řídek oběma rukama.

Dodržujte zákonné předpisy, pokud jde o jízdu mimo vyznačené cesty. Tyto předpisy se mohou v různých regionech lišit. Když jezdíte přes les nebo po louce, respektujte přírodu. Používejte kolo jen na označených a zpevněných cestách.

Nejdříve vás chceme seznámit s jednotlivými komponenty vašeho kola. Prohlédněte si úvodní strany tohoto návodu, kde najdete obrázky kol s vyznačením jejich základních komponentů.



e



f



g



h

Obrázek není určen k tomu, aby popisoval určitý druh kola, a nemusí se také tomu vašemu kolu podobat, protože v dnešní době je mnoho druhů kol navržených pro specifické účely a podle toho i vybavených.

V sortimentu kol MERIDA najdete:

- horská kola (MTB) pevná **(e)** a celoodpružená **(f)**
- krosová a trekkingová kola **(g)**
- fitness modely
- městské modely
- silniční kola **(h)**
- dětská kola



Tento návod vás nedokáže naučit zručnosti zkušeného cyklomechanika. Z důvodu vlastní bezpečnosti nikdy neprovádějte na kole nic, čím si nejste absolutně jistí. Pokud máte pochybnosti, požádejte o radu svého prodejce jízdních kol MERIDA.



Sledujte informace uveřejňované na stránkách www.merida-bike.cz.

Vhodný účel užití

Mějte na paměti, že každý typ jízdního kola byl cíleně navržen pro specifický účel užití. Svoje kolo MERIDA použijte zásadně pouze v souladu s plánovaným účelem užití, protože v důsledku neúměrného namáhání může jízdní kolo nebo jeho část selhat a tím zapříčinit nehodu s nepředvídatelnými důsledky! Pokud používáte svoje jízdní kolo na jiný účel, než pro jaký bylo navrženo, záruka na toto kolo bude neplatná.

1. Silniční kola MERIDA (a), triatlonová kola MERIDA (b) a speciální kola MERIDA na silniční časovku jsou navržena pro užití na veřejných silnicích a cyklostezkách s asfaltovým nebo dlážděným povrchem.

Cyklokrosová kola MERIDA (c) jsou vhodná i pro jízdu mimo vozovky po polních a lesních cestičkách, případně šterkových cestách, ne však do náročného terénu. Nejsou vhodná pro MTB jízdu, jako je all-mountain, enduro, downhill, free-ride, ani do tzv. „bike parků“.

Kategorie 1: Jízdní kola MERIDA této kategorie jsou navržena pro jízdu po cestách s pevným povrchem, kdy kola bicyklu zůstávají v permanentním kontaktu s podkladem. Ve všeobecnosti to jsou silniční kola MERIDA se silničními řídítky tzv. „berany“ nebo s rovnými řídítky, triatlonová kola MERIDA nebo speciály MERIDA pro silniční časovku. Maximální hmotnost jezdce včetně hmotnosti kola a příslušenství a brašen (nákladu) nesmí překročit **120 kg**. Za určitých okolností může být maximální přípustná hmotnost ještě přísněji limitovaná doporučeními výrobců jednotlivých komponentů.



Vzhledem na svůj design a sériové vybavení, nejsou silniční kola MERIDA, triatlonové ani časovkářské speciály MERIDA, ani cyklokrosová kola MERIDA připravena pro jízdu v silničním provozu na veřejných komunikacích. Pokud byste je přesto chtěli použít



a



b



c



d

k jízdě po veřejných komunikacích, je potřebné je dodatečně dovybavit předepsanými doplňky. Provéřte si související pravidla silničního provozu.

2. Městská kola MERIDA, trekkingová kola MERIDA a dětská kola MERIDA (d) jsou navržena pro jízdu po cestách s pevným povrchem, tj. pro asfaltové cesty a silnice, cyklostezky nebo polní cestičky s asfaltovým nebo šterkovým povrchem. Pro jízdu po veřejných komunikacích si prověřte související pravidla silničního provozu. Tato kola MERIDA nejsou vhodná pro jízdu v terénu ani soutěžní užití jakéhokoliv druhu.

Kategorie 0: Tato kategorie je určena pro dětská kola. Děti by neměly jezdit v blízkosti srázů, schodišť a bazénů, ani po cestách a silnicích určených pro motorová vozidla. Ve všeobecnosti se toto vztahuje na jízdní kola MERIDA s rozměrem kol 12 až 24 palců. Maximální hmotnost dítěte včetně příslušenství a brašen (nákladu) a jízdního kola nesmí překročit **80 kg**.

Kategorie 1: Jízdní kola MERIDA této kategorie jsou navržena pro jízdu po cestách s pevným povrchem, kdy kola bicyklu zůstávají v permanentním kontaktu s podkladem. Maximální hmotnost jezdce včetně hmotnosti kola a příslušenství a brašen (nákladu) nesmí překročit **135 kg**. Za určitých okolností může být maximální přípustná hmotnost ještě přísněji limitovaná doporučeními výrobců jednotlivých komponentů.



Vzhledem na svůj design a sériové vybavení, nejsou městská kola MERIDA, trekkingová kola MERIDA ani dětská kola MERIDA připravena pro jízdu v silničním provozu na veřejných komunikacích. Pokud byste je přesto chtěli použít k jízdě po veřejných komunikacích, je potřebné je dodatečně dovybavit předepsanými doplňky. Provéřte si související pravidla silničního provozu.

3. Pojmenování „horské kolo“ (MTB) samo o sobě reprezentující jeden typ kola už v dnešní době nepostačuje. Postupně se vyprofilovalo vícero kategorií horských kol pro jejich specifické použití. Přesvědčte se, že vaše kolo MERIDA používáte v souladu s jeho určením. Pro jízdu po veřejných komunikacích si prostudujte související pravidla silničního provozu.

Maximální hmotnost jezdce včetně hmotnosti kola a příslušenství a brašen (nákladu) nesmí překročit **135 kg**.

Crossová kola MERIDA (e) mají 28-palcová kola (vnitřní průměr 622mm) a jsou navržena pro jízdu po cestách s pevným povrchem, tj. pro asfaltové cesty a silnice a cyklostezky nebo polní cestičky se štěrkovým povrchem. Nejsou vhodná pro jízdu v náročném terénu.

Kategorie 2: Jízdní kola MERIDA této kategorie jsou navržena pro jízdu po cestách s pevným povrchem, kde kola bicyklu zůstávají v permanentním kontaktu s podkladem a pro dobře zpevněné štěrkové cestičky a terénní cyklostezky s mírným sklonem, kde kvůli malým nerovnostem může dojít i ke krátké ztrátě kontaktu kol s podkladem. Tato podmínka platí pro městská kola MERIDA, stejně jako i pro cyklokrosová kola MERIDA s řídkými „berany“ a ráfkovými nebo kotoučovými brzdami.

Horská kola MERIDA navržena pro disciplíny „cross-country (f), XC maratón (g) a tour (h)“ jsou také vhodná pro jízdu v terénu, ale ne pro soutěžní použití v disciplínách „freeride, dirt a downhill“.

Kategorie 3: Jízdní kola MERIDA této kategorie jsou vhodná pro jízdu dle kategorií 1 a 2 a navíc jsou navržena i pro jízdu v náročném a nebezpečném terénu. Sporadické skoky v rámci účelu použití nejsou vyloučené. Ale zejména nezkušení jezdci mohou při absolvování skoků nevhodně dopadnout na podklad, což může neúměrně zvýšit působící síly,



kteří mohou mít za následek poškození rámu nebo zranění jezdce. Tato kategorie je typicky reprezentovaná horskými koly MERIDA s pevným rámem a celoodpruženými modely s nižším zdvihem pružení.

Horská kola MERIDA navržena pro disciplíny „enduro (str. 10-a) a all-mountain (str. 10-b)“ jsou vhodná pro jízdu v terénu, ne však pro použití na jízdu v disciplínách „down-hill“ nebo „dirt jump“.

Kategorie 4: Jízdní kola MERIDA této kategorie jsou vhodná pro jízdu dle kategorií 1 až 3. Navíc jsou navržena i pro jízdu ve velmi náročném se strmými sklony a z toho vyplývajícími možnými vysokými rychlostmi. Běžné skoky zkušenými jezdci nejsou pro tato jízdní kola MERIDA žádný problém. Pravidelné a trvalé použití těchto kol v „bike parcích“ je však vyloučené. Díky vysokému namáhání by měla být tato kola MERIDA po každé jízdě zkontrolována k odhalení rizika potenciálního vzniku poškození. Pro tuto kategorii jízdních kol jsou typická celoodpružená kola MERIDA se středním zdvihem pružení.

Dirtová kola MERIDA (str. 10-c) jsou navržena pro tvrdší užití v zabezpečeném terénu. Je vícero typů dirt-biků.. Navrhnuté sú podle účelu užití, buď pro trikové a efektové jízdy, skoky a freestyle jízdu ve speciálních cyklo areálech s aranžovanými překážkovými okruhy, anebo soutěžní ježdění v připravené dráze.

Freeridová kola MERIDA (str. 10-d) jsou navržena pro zvládnutí skoků a dropů v nejnáročnějších terénech a v „bike parcích“.

Vhodný účel užití

Kategorie 5: Tento způsob užití představuje jízdu ve velmi náročném terénu, s velkými překážkami a extrémním sklonem, který dokáží zvládnout jen velmi dobře trénovaní jezdci se zvládnutou technikou jízdy. Pro tuto kategorii jsou typické vyšší frekvence vysokých skoků ve vysoké rychlosti, stejně jako i využívání specifických „bike parků“ či sjezdových trailů. U těchto kol je třeba brát do úvahy, že po každé takové náročné jízdě je potřebné vykonat hloubkovou kontrolu kola, aby bylo co nejdříve odhaleno potenciální riziko poškození být jen částí takového jízdního kola. Prvotní poškození s podceněním účinků dalšího namáhání může vést k selhání. Pro zachování bezpečnosti je třeba si být vědom potřeby preventivní výměny komponentů, které jsou při jízdě vystavovány vysokému namáhání (např. říditka, představec). Zásadně doporučujeme průjždě takového charakteru používat speciální ochranné prvky jezdce, tzv. chrániče. Pro tuto kategorii kol jsou typická celoodpružená kola MERIDA s vysokým zdvihem pružení.



Vzhledem na svůj design a sériové vybavení, nejsou horská kola MERIDA (cross, cross-country, XC maratón a tour, enduro a all-mountain, dirt a freeride) připravena pro jízdu v provozu na veřejných komunikacích. Pokud byste je přesto chtěli použít k jízdě po veřejných komunikacích, je potřebné je dodatečně dovybavit předepsanými doplňky. Provéřte si související pravidla silničního provozu.



a



b



c



d

Každé jízdní kolo MERIDA je navrženo na maximální nosnost, danou součtem hmotnosti jezdce, brašen (nákladu) a jízdního kola. Maximální celková nosnost kola je uvedena v následující tabulce:

- silniční a triatlonová kola , časovkářské speciály: . . . 120 kg
- cyklokrosová kola: 120 kg
- městská/trekkingová kola: 135 kg
- fitnessová kola: 120 kg
- dětská kola: 80 kg
- horská kola: 135 kg



Přívěsné vozíky s upínáním na nohy zadní stavby nejsou pro dětská kola MERIDA, silniční kola MERIDA, cyklokrosová kola MERIDA, ani pro celoodpružená kola MERIDA povolené. Přívěsy upínané na osu zadního kola jsou však přípustná.



Použijte vaše kolo MERIDA jen za účelem, pro který byl navrženo. Jinak nemusí odolat zvýšené míře namáhání a může selhat. Hrozí riziko úrazu!



V zájmu vaší bezpečnosti nepřečunujte vaše jezdecké schopnosti a zručnosti. Přestože mnohé triky a výkony profesionálních jezdců mohou vypadat jednoduše, mohou s ohledem na jejich skutečnou náročnost ohrozit váš život a končetiny. Vždy se chraňte použitím vhodného oblečení, případně i chráničů.

Před první jízdou

1. Pokud chcete jezdit po veřejných komunikacích, musíte svoje jízdní kolo vybavit doplňky v souladu s pravidly silničního provozu **(e)**. Jezdit na kole bez světla a odrazových světel ve tmě nebo za snížené viditelnosti je velmi nebezpečné, protože vás ostatní účastníci silničního provozu nemohou vidět. Zapněte si světla v okamžiku, kdy se začne stmívat. Více informací najdete v kapitole „Požadavky na provoz na veřejných komunikacích“.
2. Jste obeznámeni s činností brzd **(f)**? Ověřte si, zda jsou páčky brzd v pozici, na kterou jste zvyklí. To znamená, levá páčka ovládá přední brzdu, pravá zadní, nebo naopak. Pokud páčky brzd nejsou na té straně, na kterou jste zvyklí, budete si muset nacvičit jejich používání, protože nesprávné použití přední brzdy může vést k pádu! Pokud si nejste jistí, požádejte svého prodejce MERIDA o přeložení páček.

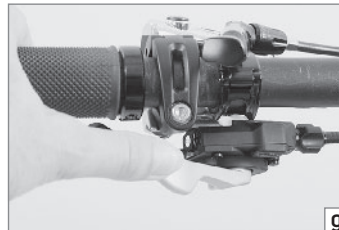
Vaše nové jízdní kolo MERIDA je vybaveno moderními brzdami, které mohou být mnohem účinnější než ty, které jste doposud používali. Nezapomeňte, že první zkoušku použití brzd byste z bezpečnostních důvodů měli provést na rovném, ne kluzkém povrchu a mimo provoz! Více informací o brzdách najdete v kapitole s názvem „Brzdy“.



e



f



g



h

3. Jste obeznámeni s typem a funkcemi měničů převodů **(g)**? Pokud ne, seznamte se s nimi mimo silničního provozu. Více informací o měničích převodů najdete v kapitole „Řazení“.
4. Jsou sedlo a řídítka správně nastaveny? Sedlo by mělo být nastaveno do výšky, z které dosáhnete na pedál v jeho nejnižší pozici patou. Zkontrolujte si, zda se prsty dotknete země, když sedíte v sedle. Váš prodejce vám jistě rád pomůže se správným nastavením sedla. Podrobnosti najdete v kapitole „Nastavení kola podle potřeb jezdce“.
6. Pokud je kolo vybaveno košíky nebo nášlapnými pedály, zvažte, zda máte vyhovující obuv. Nejprve si v klidu vyzkoušejte upnutí a uvolnění jedné nohy, potom druhé. Více informací najdete v části „Pedály“.
7. Pokud jste si koupili odpružené jízdní kolo **(h)**, požádejte prodejce, aby vám pružící mechanismus nastavil podle vašich potřeb. Nesprávně nastavené pružící prvky způsobí nesprávné fungování nebo se mohou poškodit. V každém případě se zhorší výkon kola a stejně jako vaše bezpečnost při jízdě. Více informací najdete v kapitole „Odpružená vidlice“, „Odpružená sedlovka“, „Zadní tlumič“ a případně v příložených návodech na obsluhu od výrobců dodávajících pružící komponenty.



Berte do úvahy, že brzdná dráha kola se prodlouží, pokud pojedete s rukama položenýma na aero nastavcích řídítek (a), pokud držíte řídítka za nastavce MTB řídítek (rohý) nebo používáte vícepolohová řídítka. Brzdové páčky tehdy nejsou pohotově v dosahu.



Používejte vaše jízdní kolo MERIDA pouze za účelem, pro který bylo navrženo. Jinak nemusí odolávat zvýšené míře namáhání a může selhat. Hrozí riziko úrazu!



Přesvědčte se, že při překročení horní rámové trubky kola (b) máte v rozkroku ještě dostatečnou rezervu volného prostoru, aby v případě rychlého sestoupení z kola nedošlo ke zranění.



Uvědomte si, že jak účinek brzd tak i přilnavost pláště k podkladu se v mokrých podmínkách výrazně snižují. Dívejte se a reagujte dostatečně dopředu, pokud jedete za mokra a přiměřeně snižte rychlost proti situaci, kdyby byl podklad suchý.



a



b



c



d



Nedostatek praktických zkušeností s používáním nášlapných pedálů (c) a/nebo příliš silně nastavený odpor pružiny mechanismu upínání může vést k příliš pevnému spojení nohou s pedály, ze kterého nemusíte umět dostatečně rychle vystoupit! V tomto případě hrozí riziko úrazu!



V případě, že jste s vaším kolem MERIDA spadli, proveďte kontrolu kola alespoň podle kroků popsaných v kapitole „Před každou jízdou“. Vraťte se s kolem domů, přičemž zvolte co nejkratší možnou trasu, přestože vaše kolo prošlo jednotlivými kroky kontroly bez problémů. Nezrychlujte, prudce nebrzděte, ani nejezděte „ze sedla“. Pokud si nejste jisti stavem kola, nechejte se raději odvézt autem. Po návratu domů je potřebné provést opětovnou a důkladnou kontrolu vašeho kola MERIDA. Pokud si nejste jisti nebo máte nějaké pochybnosti, oslovte vašeho prodejce jízdních kol MERIDA!



Před tím než ke svému městskému, trekingovému nebo pevnému horskému jízdnímu kolu MERIDA připojíte dětský vozík (d) nebo na něj namontujete dětskou sedačku, oslovte vašeho prodejce jízdních kol MERIDA, aby vám sdělil, za jakých okolností je to možné a přípustné.

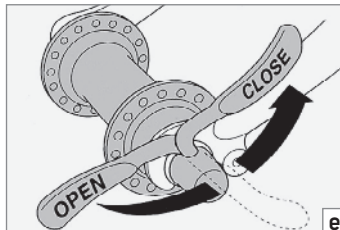


Před tím než na vaše jízdní kolo MERIDA namontujete dětskou sedačku, ověřte si u svého prodejce, za jakých okolností je to možné a přípustné.

Před každou jízdu

Vaše nové jízdní kolo MERIDA podstoupilo v průběhu výrobního procesu vícero testů a zároveň prodejce provedl před prodejem závěrečnou kontrolu. Přesto se následujícími kroky kontroly před jízdou vždy přesvědčte zda v průběhu transportu kola a/nebo v době, kdy jste kolo nepoužívali, nedošlo k samovolným změnám nebo jiná osoba způsobila změny na kole, případně že nedošlo až k jeho znefunkčnění :

1. Jsou rychloupínáky **(e)** předního i zadního kola, sedlové objímky a dalších komponentů správně uzavřeny? Více informací najdete v části „Rychloupínáky“.
2. Jsou pláště v dobrém stavu a mají dostatečný/správný tlak? Minimální a maximální hodnota tlaku (v barech nebo PSI) je uvedena na boční straně pláště **(f)**. Více informací najdete v části „Kola a pláště“.
3. Roztočte kola a zkontrolujte, zda jsou ráfky vycentrované. Sledujte mezeru mezi ráfkem a brzdovým špalkem, nebo u kotoučových brzd mezi rámem a ráfkem. Nevycentrovaný ráfek může být indikátorem popraskaných boků pláště, zlomené osy náboje nebo prasklé špice. Více informací najdete v části „Kola a pláště“.
4. Otestujte brzdy – postavte se a pevně přitáhněte brzdové páky směrem k řídítkům **(g)**. Brzdové špalky čelistových brzd nebo V-brzd se musí při brzdění dotýkat ráfku celou plochou tak, aby se zároveň nedotýkali pláště. Brzdová páčka by se neměla dotýkat řídítek! U kotoučových brzd byste měli mít na páčce stabilní bod, kde brzda zabírá. Pokud se dá s brzdou „pumpovat“ (u hydraulických brzd) kontaktujte ihned svého prodejce jízdních kol MERIDA. Více informací najdete v kapitole „Brzdy“.



5. Pozvedněte kolo a z malé výšky ho pusťte koly na zem, přičemž ho přidržujte **(h)**. Pokud uslyšíte podezřelé zvuky, zjistěte, odkud vycházejí. Zkontrolujte šroubové spoje a ložiska (např. v nábojích, hlavovém složení, středovém složení), zda nejsou uvolněné.

6. Pokud máte odpružené kolo, zkontrolujte rám: zatlačte na kolo a podívejte se, zda se pružící prvky stahují a roztažují jako obvykle a). Více informací najdete v částech „Odpružené vidlice“, „Tlumiče“ a „Odpružené sedlovky“.
7. Pokud má vaše kolo boční sklápěcí stojan, tak dřív než nasednete na kolo, ověřte si, že je stojan je úplně zaklopený k rámu (b). Jinak hrozí riziko nehody!
8. Doporučujeme vzít si s sebou na cestu kvalitní zámek (c). Dle potřeby zabezpečení kola proti krádeži můžete kolo uzamknout k jinému nepohyblivému předmětu.
9. Pokud chcete používat vaše kolo na veřejných komunikacích, měl by být vybavený doplňky v souladu s předpisy. Jedná se především o odrazová sklička a osvětlení (d). Jezdit ve tmě nebo šeru bez zapnutého osvětlení a bez reflexních prvků je velmi nebezpečné, protože vás ostatní účastníci silničního provozu nemusí zaregistrovat dostatečně včas nebo vůbec. Sada světel vyhovující předpisům je při jízdě v silničním provozu naprostou nevyhnutelností. Zapněte si osvětlení hned, jak se sníží viditelnost bez ohledu na denní dobu.



a



b



c



d



Nesprávně zatáhnuté upínače, například rychloupínáky, mohou zapříčinit uvolnění některých částí vašeho kola. To může vést k závažné nehodě!



Berte do úvahy, že brzdná dráha kola se prodlouží, pokud jedete s rukama položenýma na aero nástavcích řídítek, když držíte řídítka za nástavce MTB řídítek („rohý“) nebo používáte vícepolohová řídítka. Tehdy nejsou brzdové páčky pohotově v dosahu.



Nejezděte na vašem kole, pokud jste nesplnili některý z těchto bodů. Jízdní kolo, které není v pořádku, může způsobit vážnou nehodu. V případě pochybností kontaktujte svého prodejce jízdních kol MERIDA.



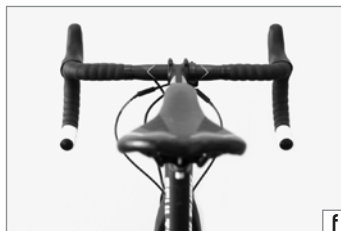
Při používání vašeho kola podstupuje toto kolo namáhání způsobené povrchem cesty a působením samotného jezdce. Na toto dynamické zatížení reagují jednotlivé části kola různou mírou opotřebení a únavy. Pravidelně kontrolujte svoje jízdní kolo MERIDA, abyste zavčas identifikovali příznaky opotřebení, škrábance, deformace, změny zabarvení jakékoliv náznaky prasklin. Díly, které dosáhly konce své životnosti, se mohou zlomit bez předchozí výstrahy. Nechávejte si svoje jízdní kolo MERIDA pravidelně kontrolovat a servisovat. V případech nejistoty o stavu dílu je vždy lepší příslušný díl vyměnit za nový.

Po nehodě

1. Zkontrolujte, zda kola pevně drží v zakončení vidlice (**e**) a zda jsou ráfky stále vycentrované. Roztočte kola a sledujte mezeru mezi ráfkem a brzdovými špalky. Pokud se vzdálenost výrazně mění a vy nemáte možnost na místě ráfek vycentrovat, měli byste brzdu trochu povolit tak, aby se otáčející se ráfek nedotýkal brzdových špalků. Zároveň v tomto případě nezapomeňte, že brzdy budou zdaleka tak účinné, jak jste zvyklý. Bez ohledu na to, zda se jedná o brzdy ráfkové nebo kotoučové, po návratu domů je nevyhnutné nechat kola vycentrovat u vašeho prodejce jízdních kol MERIDA. Více informací najdete v kapitole „Brzdy“ a „Kola a pláště“.
2. Zkontrolujte, zda nejsou řídítka a představec ohnuté nebo zlomené, zda jsou v rovině a že směřují vzhůru (**f**). Zkontrolujte představec, zda stále pevně drží na vidlici – zkuste pootočit řídítky proti přednímu kolu, které blokuje nohou (**g**). Taktéž se krátce opřete o brzdové páčky a ujistěte se, zda řídítka v představci pevně drží. V případě potřeby opět nastavte správnou pozici dílů a opatrně dotáhněte šroubky objímek. Hodnoty maximálního utahovacího momentu jsou vyznačené na jednotlivých dílech v blízkosti šroubů. Více informací najdete v kapitolách „Nastavení kola podle potřeb jezdce“ a „Hlavové složení“.



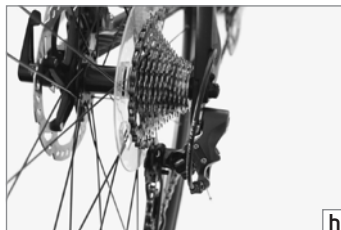
e



f



g



h

3. Zkontrolujte, zda řetěz zůstal založený na některém z převodníků a pastorku kazety. Pokud vaše kolo spadlo na řetězovou stranu, zkontrolujte taktéž, zda je možné řadit převody. Požádejte kamaráda, aby vám zdvihl kolo za sedlo a opatrně vyzkoušejte všechny převody. Dávejte zvláštní pozor při přehazování na největší pastorku (nejlehčí převod) a ujistěte se, že se měnič převodů (přehazovačka) nepohybuje příliš blízko k výpletu zadního kola (**h**). Pokud se přehazovačka a/nebo její držák při pádu kola ohnuly, může se přehazovačka při následné jízdě dostat do výpletu zadního kola. To může vést k poškození přehazovačky, zadního kola nebo rámu. Zkontrolujte fungování přesmykače, neboť jeho posunutí může způsobovat padání řetězu.

4. Zkontrolujte, zda není sedlo otočené, zda pevně drží a je v ose s horní rámovou trubkou **(a)**. Jestli je to potřebné, uvolněte upínák sedla a nastavte správnou polohu sedla. Následně sedlovku pomocí sedlové objímky opět upevněte v rámu. Více informací najdete v kapitolách „Nastavení kola podle potřeb jezdce“ a „Jak používat rychloupínáky a pevné osy“.



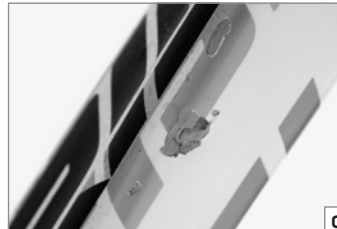
a

5. Zvedněte kolo několik centimetrů do vzduchu a nechte ho dopadnout na zem **(b)**. V případě, že uslyšíte nezvyklý zvuk, podívejte se zde nejsou povolené některé šroubové spoje.



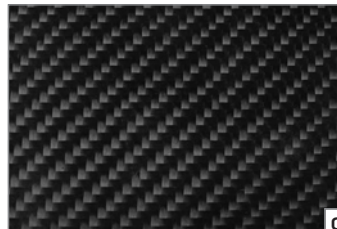
b

6. Nakonec se pořádně podívejte na celé kolo, zda nezjistíte nějaké deformace, odřenou barvu nebo praskliny **(c)**. Vraťte se s kolem domů, přičemž volte co nejkratší trasu, přestože vaše kolo prošlo jednotlivými body kontroly bez problémů. Nezrychlujte, prudce nebrzděte, ani nejezděte „ze sedla“. Pokud si nejste jisti stavem kola, nechte se raději odvézt autem.



c

Po návratu domů je potřeba opětovně provést důkladnou kontrolu vašeho kola MERIDA. Poškozené díly musí být opraveny nebo nahrazeny novými. Pokud si nejste jisti nebo máte nějaké pochybnosti, oslovte vašeho prodejce jízdních kol MERIDA. Více informací o karbonových dílech najdete v kapitole „Speciální charakteristiky karbonu“.



d



Ohnuté části, zejména ty, které jsou vyrobeny z hliníku, se mohou zlomit bez předhájějícího varování. Tyto díly/části se nesmějí opravovat resp. narovnávat, protože stále hrozí riziko jejich zlomení. Týká se to především vidlic, řídítek, představeců, klik, sedlovek a pedálů. Jestli máte pochybnosti, bude bezpečnější tyto díly vyměnit.



Obsahuje-li vaše kolo MERIDA karbonové díly/části **(d)**, je naprosto nevyhnutné ho po nehodě nebo podobné situaci nechat zkontrolovat u prodejce jízdních kol MERIDA. Karbon je extrémně tuhý a odolný, při tom má nízkou hmotnost. Tyto vlastnosti z něho dělají perfektní materiál pro výrobu rámu a dílů/částí pro náročné použití. Jednou ze základních vlastností karbonu je i to, že jeho případné přetížení se může projevit na vnitřní struktuře karbonových vláken bez jakýchkoliv vnějších náznaek deformace, jak je tomu v případě dílů z hliníkových slitin nebo z ocele. Poškozený díl tak může kdykoliv selhat bez předhájějícího varování. Hrozí riziko úrazu!



Osvojte si pravidlo po pádu vždy zkontrolovat funkčnost řazení převodového systému a v případě nutnosti umět přestavět doraz chodu přehazovačky tak, aby přehazovačky nemohla přijít do kontaktu s výpletem zadního kola.

Jak používat rychloupínáky a pevné osy

Rychloupínáky

Téměř všechna jízdní kola MERIDA jsou vybavena rychloupínáky, které umožňují zrychlit správné nastavení kola v rámu, montáž a demontáž. Před jízdou se vždy přesvědčte, že všechny rychloupínáky jsou správně utáhnuty. Přestože je používání rychloupínáků velmi jednoduché, jejich nesprávné použití bývá opakovaně příčinou nehod. Nacvičte si správné zacházení s rychloupínáky, abyste předešli nehodám.

Vlastní mechanismus rychloupínáků je složen ze dvou základních částí:

1. Páčka **(e)** na jedné straně, jejímž uzavřením vzniká přes excentr upínací síla.
2. Dotahovací matice **(f)** na druhé straně, kterou sa nastavuje předpětí na táhle se závitem.



Nedotýkejte se brzdového kotouče krátce po zastavení kola, resp. po delší jízdě z kopce. Následkem vysoké teploty sa můžete popálit! Před otevíráním rychloupínáků vždy nechejte brzdový kotouč vychladnout.



Ujistěte se, zda jsou páčky obou rychloupínáků vždy na straně opačné, než je řetězová strana kola (g). To vám pomůže zabránit nesprávnému nasazení předního kola.



Nikdy nejezděte na kole bez toho, abyste si před tím zkontrolovali, zda jsou kola ve vidlicích upnuta pevně a tím i bezpečně (h). Nesprávně zavřené rychloupínáky mohou zapříčinit uvolnění některých částí vašeho kola. To může vést k závažné nehodě!



Jak upnout komponenty rychloupínáky bezpečně

Otevřete páčku rychloupínáku. Na páčce byste měli číst „Open“ (Otevřen). Pokud chcete rychloupínák zavřít, přitáhněte páčku zpět. Na vnější straně páčky byste měli číst „Close“ (Zavřeno). Ze začátku zavírání páčky, přibližně do první poloviny, by se páčka měla pohybovat lehce, jako bez uchycení kola.

V průběhu druhé poloviny upínání bude síla potřebná na pohyb páčkou podstatně růst. Ke konci pohybu půjde již páčka velmi těžce, proto na úplné uzavření páčky použijte bříško palce, přičemž se ostatními prsty přitahujte k některé z nepohyblivých částí kola jako například k vidlici nebo zadní stavbě, určitě však ne k brzdovému kotouči nebo špicím. V konečné pozici by páčka měla být rovnoběžná s kolem a neměla by vyčnívat na stranu. Páčka by měla být přitahnutá těsně k rámu tak, aby se náhodou neotevřela. Nakolik je páčka dotažena bezpečně můžete zkontrolovat tak, že ji v zavřené poloze zkusíte otočit dookola.

Zatlačte na konec páčky, jako kdybyste s ní chtěli opsat kružnici. Pokud lze páčkou pootočit, kolo není bezpečně upnuto. Znovu otevřete páčku a pootočte dotahovací matici na zvýšení předpětí o půl obrátky. Zavřete páčku a zkontrolujte kolo, zda drží ve vidlici pevně. Jakmile už páčkou nemůžete otočit, je kolo upnuto správně.

Nakonec zvedněte kolo tak, aby kolo bylo pár centimetrů nad podkladem a zlehka shora udeřte do pláště. Pokud je kolo upnuto správně, zůstane pevně uchycené ve vidlici nebo rámu.

Jestli je vaše kolo vybaveno rychloupínací objímkou sedlovky, zkontrolujte její upnutí, tj. zda je sedlo uchyceno pevně – zkusťe s ním pootočit vůči rámu.

Pevné osy

Některá jízdní kola MERIDA jsou vybavena tzv. systémem pevné osy (a-d). Může být použitý na předním nebo zadním kole separátně, nebo na obou dvou současně. Existuje vícero řešení systému pevné osy. Některé sa utahují pomocí rychloupínáku, jiné vyžadují použití speciální nářadí, jako jsou imbusové klíče.

Informácie ku montáži kolies s nábojmi s pevnou oskou

U **konvenčního systému pevné osy** zasuňte pevnou osu přes otvory v nohách vidlice a náboj kola tak, aby hlava imbusového šroubu vystupovala z pravé nohy vidlice (při pohledu ve směru jízdy). Poté, co je osa založena, několikrát mírně poklepejte kolem založeným ve vidlici o podklad, co má zabránit vzpříčení osy. Potom našroubujte matici na osu a utáhněte ji podle doprovodných doporučení výrobce vidlice. Nakonec utáhněte čtyři imbusové šrouby na přední straně noh vidlice podle instrukcí výrobce vidlice, čím upevníte osu ve vidlici.

Pokud je vaše kolo vybaveno **systémem pevné osy s rychloupínákem**, založte kolo do vidlice a brzdový kotouč založte do brzdového třmene. Nastavte kolo do správné polohy mezi otvory v nohách vidlice. Skrze osové srovnané otvory potom z pravé strany zasuňte osu náboje s páčkou rychloupínáku v otevřené poloze. Jak závit osy dosáhne do závitů v otvoru levé nohy vidlice, upněte kolo otáčením osy ve směru hodinových ručiček. Nakonec zavřete rychloupínák stejným způsobem jak u klasického rychloupínáku. Od pozice úplného otevření až po přibližně polovinu chodu páčky rychloupínáku se musí páčka pohybovat lehce, bez odporu, v druhé polovině chodu páčky musí odpor při zavírání páčky citelně narůstat. Ke konci chodu páčky je třeba vyvinout větší sílu, proto páčku zatlačte dlaní, přičemž se prsty přitahujte k některé z nepohyblivých částí rámu jako například k vidlici nebo zadní stavbě. Určitě však ne k brzdovému kotouči nebo špicím. V konečné uzavřené pozici musí páčka rychloupínáku držet pevně, aby se s ní nedalo už dále otočit.



a



b



c



d

Systém pevné osy, který je kombinací závitové osy a rychloupínacího systému.

S tímto systémem upnutí kola nejprve založte kolo i s brzdovým kotoučem do vidlice a brzdového třmenu. Potom vsuňte osu skrze osové zarovnané otvory v nohách vidlice a náboje kola správným směrem, aby závit na konci osy došel na vnitřní závit v druhé noze vidlice. Osu zašroubujte pomocí odklopené páčky rychloupínáku. Následně uzavřete obě dvě páčky předních rychloupínáků pro upevnění osy. Postupujte jako u klasických rychloupínáků. Od pozice úplného otevření až po přibližně polovinu chodu páčky rychloupínáku se musí páčka pohybovat lehce, bez odporu, v druhé polovině chodu páčky musí odpor při zavírání páčky citelně narůstat. Ke konci chodu páčky je třeba vyvinout větší sílu, proto páčku zatlačte dlaní, přičemž se prsty přitahujte k některé z nepohyblivých částí rámu jako například k vidlici nebo zadní stavbě. Určitě však ne k brzdovému kotouči nebo špicím. V konečné uzavřené pozici musí páčka rychloupínáku držet pevně, aby se s ní nedalo už dále otočit.



Nesprávně založená a nesprávně upnutá kola mohou zapříčinit pád jezdce z jízdního kola. To může vézt k nehodě s velmi vážnými následky na zdraví či životě jezdce!!! Požádejte vašeho prodejce jízdních kol MERIDA, aby vám předvedl a vysvětlil správné používání systému pevné osy kol.



Zkontrolujte utažení šroubů po jedné až dvou hodinách od montáže a poté po každých 20 hodinách jízdy. Na upnutí osy používejte jen vhodné nástroje. Pokud je to možné, tak používejte momentový klíč. Šrouby opatrně dotahujte po malých krocích (postupně zvyšování momentu o 0,5 Nm) dokud nedosáhnete předepsanou úroveň momentu. Nikdy nepřekračujte předepsaný maximální utahovací moment!!! Příliš silné upnutí osy může vézt k poškození osy nebo noh vidlice.

Nastavení jízdního kola dle potřeb jezdce

Vaše tělesná výška je rozhodujícím parametrem pro určení vhodné velikosti rámu, kterou potřebujete. Dbejte především na dostatek místa pod rozkrokem, aby nedošlo ke zranění, když rychle seskočíte z kola **(e)**.

Už při výběru druhu jízdního kola si volíte způsob sezení, jak budete jezdit **(f+g)**. Přesto jsou některé komponenty speciálně navrženy tak, abyste si kolo mohli přizpůsobit dle proporcí svého těla. To se týká sedla, sedlovky, řídítek a představce, stejně tak brzdových a řadících páček.

Potom, co si kolo upravíte, vždy provedte krátkou kontrolu jednotlivých funkcí popsanou v kapitole „Před každou jízdou“ a udělejte krátkou zkušební jízdu mimosilniční provoz **(h)**. Ověříte si tak, zda je vše v pořádku. Pokud si nejste jistí, jak některé úpravy udělat, bude lepší nastavit jen správný posed, a o dalších úpravách se raději poradit se svým prodejcem jízdních kol MERIDA. Postará se o vaše přání, když mu ponecháte kolo v servisu, např. při první garanční prohlídce.



Máte-li jízdní kolo s malým rámem, může hrozit nebezpečí kolize špišek vašich chodidel s předním kolem. Jestli je to váš případ, upravte si na vašich cyklistických tretrách umístění zarážek (tzv. „kufců“) nášlapných pedálů.



e



f



g



h



Všechny následně popsané úkony vyžadují zkušenosti, vhodné nářadí a manuální zručnost. Buďte opatrní při dotahování šroubů. Sílu utahování zvyšujte postupně a při tom kontrolujte správné usazení příslušného komponentu. Používejte momentový klíč, který nedovolí použít vyšší utahovací moment, než je nastavený. Předepsané hodnoty utahovacích momentů jsou uvedeny přímo na jednotlivých dílech v místě šroubu. Vybrané údaje jsou uvedeny i v tabulce kapitoly „Doporučené utahovací momenty šroubových spojů“.



Nastavení posedu úzce souvisí se způsobem použití jízdního kola. Pro nastavení správného posedu požádejte o pomoc vašeho prodejce jízdních kol MERIDA. Doporučení uvedená v dalším textu jsou vhodná pro typická silniční kola MERIDA, městská kola MERIDA, crossová kola MERIDA a jízdní kola MERIDA určená pro disciplíny cross-country a MTB maraton.



Pokud vám sezení na sedle způsobuje problémy, například strpnutí citlivých oblastí rozkroku, může to být způsobeno sedlem. Váš prodejce má v nabídce široký výběr alternativních sedel a rád vám při výběru poradí. Doporučujeme sedla SMP, která mají řešení pro popsané citlivé partie lidského těla.

Nastavení správné výšky sedla

Správná výška sedla je výška, která vám umožňuje maximální účinnost a komfort při šlapání, kdy by měl být kloub palce na noze nad osou pedálu. S chodidlem v této pozici byste neměli být schopni v nejnižším bodě nohu úplně propnout, jinak pro vás bude šlapání nepříjemné. Výšku sedla si můžete nastavit následujícím jednoduchým způsobem. Nejlépe toho dosáhnete v obuvi s plochou podrážkou.

Posadte se na sedlo a dejte jednu patu na pedál v dolní úvrti **(a)**. V této pozici by noha měla být úplně propnutá a vaše boky by neměly být nakloněné ani na jednu stranu. Pro nastavení výšky sedla povolte utahovací šroub **(b)**, nebo páčku rychloupínáku **(c)** (před tím si však přečtěte kapitolu „Jak používat rychloupínáky a pevné osy“). Na povolení šroubu použijte vhodné nářadí tak, že šroubem otočíte dvě nebo tři obrátky v protisměru hodinových ručiček.

Nyní můžete nastavit sedlo na požadovanou výšku. Dejte si pozor a sedlovku příliš nevytahujte **(d)**. Ryska na sedlovce označující maximální vysunutí musí vždy zůstat uvnitř sedlové trubky.

Minimální délka, kterou musí být sedlovka zasunutá v sedlové trubce, je 2,5násobek jejího průměru, např. sedlovka s průměrem 30 mm musí být zasunutá v sedlové trubce aspoň 75 mm. V případě rámu s dlouhou sedlovou trubkou, která pokračuje až nad horní rámovou trubku, musí sedlovka sahat pod úroveň horní rámové trubky a vrchol zadní stavby. V tomto případě je nutné sedlovku zasunout aspoň 10 cm.

Pokud se jedná o vzájemnou kombinaci hliníkového či titanového rámu a hliníkové, skandiové nebo titanové sedlovky, musí být část sedlovky zasunutá v rámu natřena vazelínou. V žádném případě však v oblasti upnutí sedlovky neaplikujte vazelínu v případě karbonové sedlovky ani u rámu



a



b



c




d

s karbonovou sedlovou trubkou! V případě karbonu použijte speciální pastu na tento účel určenou. Pokud se nedá se sedlovkou v sedlové trubce pohnout lehce, nepoužívejte hrubou sílu, ale požádejte o radu svého prodejce. Vyrovnějte osu sedla s osou kola tak, aby tyto osy byly totožné.

Sedlovku znovu pevně upněte uzavřením páčky rychloupínáku nebo opatrným otáčením šroubu sedlové objímky ve směru hodinových ručiček v polovičních otáčkách. Na dostatečné dotažení sedlové trubky nebudete potřebovat velkou sílu. Pokud ano, tak to znamená, že průměr sedlovky neodpovídá průměru sedlové trubky rámu.


Zkontrolujte, zda jste sedlovku správně upnuli – uchopte sedlo na obou koncích rukama a pokuste se s ním otočit. Pokud se vám to nepodaří, tak je všechno v pořádku.

Přináší test propnutí nohy správný výsledek? Zkontrolujte pohybem chodidla a pedálu v nejnižší poloze (dolní úvrti). Pokud máte kloub palce na noze přesně nad středem pedálu (ideální pozice pro šlapání), vaše koleno musí být lehce pokrčené. Pokud je to váš případ, tak jste výšku sedla nastavili správně. V tomto případě byste měli dokázat sedět na sedle a nohama se opírat o zem. Pokud ne, výšku sedla trochu snižte.

 Nikdy neaplikujte vazelínu nebo olej do sedlové trubky karbonového rámu, pokud v sedlové trubce rámu není vymezovací vložka z hliníkové slitiny. Jestliže do rámu zakládáte karbonovou sedlovku, nenatírejte ji vazelínou, ani když se jedná o kovový rám. Pokud už jednou došlo k aplikaci vazelíny, karbonové komponenty už nikdy nedokáží zachovat spolehlivé upnutí objímek! V případě karbonu použijte výhradně speciální pastu pro tento účel určenou (e).





e

 Při jízdě ve strmém klesání na vašem MTB kole MERIDA doporučujeme pro lepší zvládnutí některých manévřů snížit polohu sedla. Nižší pozice sedla umožňuje lepší ovládnutí vašeho kola při jízdě z kopce.



f

 Dávejte si pozor, abyste nepřekročili maximální úroveň dotažení šroubu sedlové objímky (f). Jinak riskujete poškození sedlovky a/nebo rámu. Hrozí riziko nehody!


 Nikdy nejezděte se sedlovkou vytaženou nad vyznačenou bezpečnostní rysku – na sedlovce je vyznačena jako „limit“, „maximum“ nebo „stop“ (g)! Nedodržení tohoto pokynu může vést k tomu, že se sedlovka může zlomit a způsobit tak vážné poškození rámu a následně vážný úraz. V případě rámu se sedlovou trubkou převyšující horní rámovou trubku, musí být sedlovka zasunutá do sedlové trubky tak, aby minimálně sahala pod napojení horní rámové trubky na sedlovou trubku a současně pod napojení noh zadní stavby na sedlovou trubku! Pokud sedlovka a rám vyžadují různé minimální úrovně zasunutí sedlovky do rámu, zvolte pozici s větším zasunutím sedlovky.





g



h

 Pokud máte problém založit sedlovku do rámu hladce nebo máte problém s nedostatečným upnutím sedlovky v rámu, požádejte o pomoc prodejce jízdních kol MERIDA. Na řešení problému rozhodně nepoužívejte nepřiměřenou sílu!

 Šroub dotahujte opatrně po malých krocích (zvyšujte moment po 0,5Nm) až po dosažení předepsaného momentu (h). Průběžně si kontrolujte správné nastavení upevňovaného komponentu. Nikdy nepřekračujte maximální utahovací moment předepsaný výrobcem dílu!

 Na dětských a juniorských jízdních kolech se doporučuje kontrolovat správné nastavení výšky a pozice sedla i řídítek přibližně každé tři měsíce.

Nastavení výšky řídítek

Výška řídítek určuje, jak moc bude vaše horní polovina těla nakloněná dopředu. Snížení řídítek dává jezdcovi aerodynamické držení těla přenášející více váhy na ruce a přední kolo. Avšak extrémní naklonění jezdce dopředu je velmi únavné a nepohodlné, protože zatěžuje zápěstí, ramena, horní polovinu těla a krk.

Dostupné jsou tři různá řešení představců, umožňující vertikální nastavení řídítek: **konvenční**, **nastavitelný (a)** a **Aheadset® představec (b)**.

Konvenční představec

Standardní představec, používaný u vidlic se závitem na krku, dovolují jen omezené nastavení výšky posunutím ve vnitřku krku vidlice.


Nastavitelné představec

Existují různá řešení představců s nastavitelným úhlem. Některá používají šrouby na bočních stranách nastavovacího mechanismu, jiná mají šrouby shora nebo zespoda těla představce, případně mají použitý jiný mechanismus uzamknutí nastaveného úhlu.

Aheadset® bezzávitový systém představce

V případě bezzávitového systému „Aheadset“ je představec funkční součástí hlavového složení. Představec typu Aheadset totiž slouží i na nastavení vůle hlavového složení. Nastavení výšky řídítek je v tomto případě složitější, protože vyžaduje jednak demontáž a poté opětovné založení představce.



 Některé představec typu A-head je možné kvůli dosažení změny úhlu otočit v horizontální rovině. Ale v případě otočení představce se může stát, že původní lanka a hadičky brzd, řazení nebo dálkových ovládacích prvků a sedlovky, nebudou pro novou pozici řídítek dostatečně

dlouhé. Za těchto okolností může být jízda nebezpečná. Při této úpravě je potřebné se přesvědčit o dostatečné délce lanek a hadiček.



Představec je jednou z nejzatíženějších nosných částí vašeho kola, proto nesprávná manipulace může ovlivnit vaši bezpečnost. Současně nastavování představce si vyžaduje určité manuální zručnosti a i (speciální) nářadí. Úpravy v nastavení představce rozhodně doporučujeme svěřit zkušenému mechanikovi vašeho prodejce jízdních kol MERIDA.



Šroubové spoje řídítek a představce musí být dotaženy na daný utahovací moment (c). V případě nedodržení předepsaných hodnot, se mohou řídítka nebo nebo představec povolit nebo zlomit. Předepsané hodnoty utahovacích momentů jsou uvedeny přímo na jednotlivých dílech při umístění šroubu. Vybrané údaje jsou uvedeny i v tabulce kapitoly „Doporučené utahovací momenty šroubových spojení“. Pro tento účel je potřebné používat momentový klíč, přičemž se nesmí překročit předepsaná úroveň momentu.



Představec mohou mít různé délky (d) a též různé průměry otvorů a objímek. Použití představců s nesprávnými specifikacemi může představovat vážný zdroj nebezpečí. Např. mohou prasknout řídítka nebo představec, což může mít za následek nehodu. Při výměně dílů je potřebné dbát na to, aby nový díl odpovídal požadovaným specifikacím. Váš prodejce jízdních kol MERIDA vám rád poradí.



Při výměně jednotlivých dílů je třeba dbát na to, aby zvolená kombinace řídítek a představce byla schválená, resp. nebyla vyloučená výrobcem řídítek a/ nebo představce.



Jakmile dojde ke změně pozice představce, změně se i pozice řídítek a brzdových i řadicích páček. Po takové úpravě je proto potřebné jejich vhodnou pozici zkontrolovat.

Nastavení sedla a jeho sklonu

Sklon vaší horní poloviny těla (**e**) a z toho vyplývající jízdní komfort a síla vložená do šlapání jsou též ovlivněné vzdáleností mezi gripy řídítek a sedlem. Tato vzdálenost může být mírně upravená posunutím sedla po ližinách v podsedlovém zámku.

Tyto faktory ovlivňují vaše šlapání. Pokud je sedlo umístěné více vpředu, tak dosáhnete větší síly při šlapání, a naopak. Vodorovně nastavené sedlo umožňuje pohodlný styl jízdy. Jakmile ho nakloníte dopředu, budete stále nakloněni nad řídítka, budete ze sedla sklouzávat a zatěžovat ruce.



Šroubové spoje sedlovky musí být dotaženy předepsaným utahovacím momentem (**f**). Předepsané hodnoty utahovacích momentů jsou uvedeny přímo na sedlovce přímo u šroubu. Vybrané údaje jsou uvedeny i v tabulce kapitoly „Doporučené utahovací momenty šroubových spojení“. Pro tento účel je potřebné používat momentový klíč, přičemž se nesmí překročit předepsaná úroveň momentu.



Přesvědčte se, že sedlo je v sedlovém zámku upnuto v rámci hranic rozsahu (**g**) vyznačených na ližinách sedla. Jinak může dojít k poškození ližin, což může mít fatální důsledky. Pravidelně po každém měsíci ježdění preventivně zkontrolujte pomocí momentového klíče dotažení šroubů na předepsaný moment.



Rozsah nastavení sedla je velmi malý. Výměna představce umožňuje dělat větší změny v předozadním nastavení, protože délky představců se liší o více jak 10 centimetrů. V tomto případě bude pravděpodobně potřebné upravit délku bowdenů a lanek. Tuto práci doporučujeme přenechat vašemu prodejci jízdních kol MERIDA!



Nastavení vertikální polohy a sklonu sedla

U nových typů **patentových sedlovek (h)** se podsedlovým zámkem nastavuje jak sklon, tak i vertikální poloha sedla. Pozice sedla je zajištěná centrálním imbusovým šroubem. Pro přesnější nastavení sklonu mají některé sedlovky dva nastavovací šrouby. Jiné typy mají tzv. sedlovou upínací šroub, který má povětšinou dvě matice nasazené na jediném průchozím šroubu.

Povolte jeden nebo oba dva šrouby v horní části sedlovky. Šrouby povolte maximálně o dvě až tři obrátky doleva, jinak mohou vypadnout. Posuňte sedlo podle potřeby dopředu nebo dozadu. Můžete do něj ležce uhodit, aby se posunulo. Dříve než utáhnete šrouby, tak se přesvědčte, že je sedlo vodorovně. Nezapomeňte: nastavujete-li sedlo, jízdní kolo musí stát na vodorovném podkladu.

Po nastavení vhodné pozice sedla se před opětovným dotažením šroubů přesvědčte, že obě dvě poloviny sedlové hlavy jsou správně založené na ližinách sedla. Následně šrouby pomocí momentového klíče dotáhněte na předepsaný moment.



Slabě dotažené nebo uvolňující se šrouby mohou mít za následek poškození sedlovky. Hrozí riziko úrazu!



Po každém měsíci ježdění pravidelně preventivně zkontrolujte pomocí momentového klíče, že jsou šrouby dotaženy na předepsaný moment. Předepsané hodnoty utahovacích momentů jsou uvedeny přímo na sedlovce u šroubů. Vybrané údaje jsou uvedeny i v tabulce uvedené v kapitole „Doporučené utahovací momenty šroubových spojení“.

Nastavení sklonu řídítek a brzdových pák

Nastavení vzdálenosti brzdových pák od řídítek na silničních kolech MERIDA

V případě, že jezdec má malé dlaně nebo kratší prsty, a má tak problém pohodlně a bezpečně dosáhnout na brzdové páky **(a)**, je u většiny brzdových pák možné nastavit jejich vzdálenost od řídítek a zároveň i efektivní moment, kdy brzda začne brzdit. V případě potřeby můžete požádat vašeho prodejce jízdních kol MERIDA o toto nastavení ihned při koupi kola.

Některé brzdové systémy umožňují nastavení přímo na brzdové/řídící páce použitím nastavovacího šroubu nebo originální podložky **(b)**. U jiných jiných modelů je korekce možná nastavením vhodné délky brzdového lanka jeho upnutím na těle brzdy. Nastavovací šrouby v oblasti těla brzd slouží na kompenzaci opotřebení brzdových špalků.

Po nastavení vzdálenosti brzdové páky se přesvědčte, že páku dokážete obejmpnout prvním článkem ukazováčku. Následně zkontrolujte správné nastavení a fungování brzd, tak jak je napsané v kapitole „Brzdový systém“.

Co je třeba bát do úvahy u časovkářských řídítek na časovkářských a triatlonových kolech MERIDA

V triatlonu a časovce, kde se klade důraz na aerodynamický posed, je obvyklé používat tzv. aerorídítka. Na těchto speciálních řídítkách jsou páčky řazení většinou umístěny na koncích aero nástavců a brzdové páky na koncích aero řídítek. Při jízdě s trupem v horizontální poloze jsou tak brzdové páky mimo rychlý a pohodový dosah **(c)** a reakční čas jezdce je delší, což znamená i delší brzdovou dráhu. Z tohoto důvodu je při takovém způsobu jízdy nutné předvídat potenciální problémy dostatečně včas.



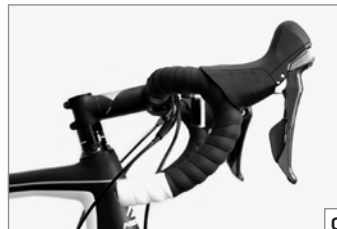
a



b



c



d

Nastavení sklonu řídítek a brzdových pák na silničních a cyklokrosových kolech MERIDA

Rovné konce silničních řídítek by měly být rovnoběžné s podkladem nebo se mohou mírně svažovat k zadní části **(d)**. Horní část brzdové/řídící páky by měla být vodorovně, případně jemně směrem vzhůru. Posouvání brzdových/řídících pák doporučujeme svěřit vašemu prodejci jízdních kol MERIDA, neboť je při tom potřeba na řídítka opětovně navinout omotávku řídítek.

Pro nastavení sklonu řídítek povolte na představci imbusové šrouby objímky řídítek. Nastavte řídítka na požadovaný sklon. Zkontrolujte, zda jsou řetítká založena v předstaci na střed.

Pomocí momentového klíče šrouby opatrně dotahujte tak, aby výsledné štěrby mezi objímkou a tělem představce byly rovnoběžné a zároveň přibližně stejně široké. Zkuste pootočit řídítka v představci a je-li to nutné, tak šrouby trochu dotáhněte. Dodržte maximální utahovací moment šroubových spojů. Předepsané hodnoty utahovacích momentů jsou uvedeny přímo na představci. Vybrané údaje jsou uvedeny i v tabulce kapitoly „Doporučené utahovací momenty šroubových spojení“.

Nastavení vzdálenosti brzdových pák od řídítek na městských, trekingových, crossových, dětských a horských kolech MERIDA

Většina brzdových systémů umožňuje nastavení vzdálenosti mezi gripy a brzdovými pákami. Jezdcům s malými dlaněmi nebo kratšími prsty to nabízí možnost přiblížit si páky k řídítkům. Na většině kol je malý (zapuštěný) šroub blízko místa, kde brzdové lanko ústí do páky. Pootočte tímto šroubem doprava a sledujte, jak se brzdová páka pohybuje.

U hydraulických brzd, pokud to daný model brzdy umožňuje, se používá obdobné nastavení vzdálenosti brzdové páky od řídítek. Následně správné nastavení funkce brzdy je však už složitější záležitost, kterou rozhodně doporučujeme svěřit zkušenému mechanikovi vašeho prodejce jízdních kol MERIDA.

Po nastavení vzdálenosti brzdové páky se přesvědčte, že páku dokážete obejmout prvním článkem ukazováčku. Následně zkontrolujte správné nastavení a fungování brzd, tak jak popsáno v kapitole „Brzdový systém“.



Správně nastavené brzdové páky se nesmí dát přitáhnout až k řídítkům. Maximální brzdný účinek má být dosažen krátce před tímto bodem.



Nastavení hydraulických brzd a kotoučových brzd svěřte vašemu prodejci jízdních kol MERIDA.

Nastavenie sklonu ríďítek a brzdových pák na mest'ských, trekíngových, crossových, d'etských a horských kolech MERIDA

Řídítka horských a crossových kol bývají většinou na koncích mírně zakřivená. Řídítka by měla být nastavena tak, aby zápěstí bylo uvolněné a nebylo příliš vytočené ven **(e)**.

Pro nastavení sklonu řídítek povolte na představci imbusové šrouby objímky řídítek. Nastavte řídítka na požadovaný sklon. Zkontrolujte, zda jsou řídítka založena v představci na střed. Pomocí momentového klíče šrouby opatrně dotahujte tak, aby výsledné štěrbině mezi objímkou a tělem představce byly rovnoběžné a zároveň přibližně stejně široké. Zkuste pootočit řídítka v představci. Je-li to možné, tak šrouby trochu dotáhněte **(f)**. Dodržujte maximální utahovací moment šroubových spojů. Předepsané hodnoty utahovacích



e



f



g



h

momentů jsou uvedeny přímo na představci. Vybrané údaje jsou uvedeny i v tabulce kapitoly „Doporučené utahovací momenty šroubových spojů“.

Po nastavení řídítek je potřebné znovu nastavit sklon brzdových a řadících pák. Povolte imbusový šroub objímky každé páky. Natočte páky na vhodný sklon. Nasadíte na sedlo bicykla a položte prsty na brzdové páčky. Zkontrolujte, zda vzpřímené dlaně a prsty sledují rovnoběžnou linii s vašimi předloktími **(e)**. Momentovým klíčem opět dotáhněte imbusové šrouby objímek pák. Pro ověření toho, že jsou dostatečně pevně upevněny, zkuste s nimi pootočit. Brzdové páky však není vhodné dotahovat řídítkům absolutně pevně. V případě pádu je dobré, když se páky mohou na řídítkách pootočit. Předěje se tak jednak poškození pák a rámu, ale také se sníží riziko poranění jezdce.



Šrouby představce je potřebné opatrně dotahovat za použití momentového klíče tak, aby výsledné štěrbině mezi objímkou a tělem představce **(g) byly rovnoběžné a zároveň přibližně stejně široké. Pokud má objímka představce více šroubů, je třeba je dotahovat postupně v křížovém pořadí tak dlouho, až bude dosažen jejich doporučený utahovací moment. Předepsané hodnoty utahovacích momentů jsou uvedeny přímo na jednotlivých komponentech v blízkosti šroubu. Vybrané údaje jsou uvedeny i v tabulce kapitoly „Doporučené utahovací momenty šroubových spojů“.**



Berte do úvahy, že brzdná dráha kola sa prodlouží, pokud jezdíte s rukama položenými na nástavcích řídítek **(h) nebo na vícepolohových řídítkách. Brzdové páky tehdy nejsou pohotově v dosahu.**



Nástavce na řídítka nikdy nemontujte do vertikální pozice ani jejich konci směrem dozadu (proti směru jízdy). V případě nehody to zvyšuje riziko zranění.

Brzdový systém

Brzdy **(a+b)** se používají na přizpůsobení rychlosti dopravní situaci a zastavení. V naléhavých případech brzdy musí být schopné jízdní kolo úplně zastavit co nejrychleji. V průběhu brždění se hmotnost jezdce přenáší dopředu, čím se snižuje zatížení zadního kola. Míra zpomalení je v první řadě omezená rizikem převrácení se přes řídítka a až na druhom místě přilnavostí pláště. To je výraznější hlavně při jízdě z kopce.

V průběhu náhlého zastavení se musíte pokusit přenést svoji hmotnost-těžiště co nejvíc dozadu. Brzděte zároveň oběma dvěma brzdami **(c)**. Nezapomínejte, že v důsledku posunu těžiště dopředu, přechází většina zatížení na přední brzdu.

Brzdné podmínky na nebezpečných cestách jsou jiné, tj. přebrždění předního kola může způsobit jeho podklouznutí a následný pád. Seznamte se s činností a účinností brzd. Otestujte si chování kola při brždění na různých površích, a to mimo veřejného provozu.



Připravení brzdové páky k brzdě přední nebo zadní se může na jednotlivých modelech kol lišit. Například levá páka účinkuje na přední brzdu. Před první jízdou se proto seznamte s tím, jak jsou na Vašem kole MERIDA brzdy vedeny.



Při seznamování se s účinností brzd buďte opatrní. Nacvičte si nouzové zabrždění na místech mimo veřejného provozu. Může vám to pomoci předejít nehodě v běžném provozu.



Mokrě počasí snižuje účinnost brzd. Při jízdě v dešti proto počítejte s delší brzdovou dráhou, snižte rychlost a brzdy aktivujte opatrně.



a



b



c



d



Zabezpečte, aby se na brzdné plochy a brzdové obložení v žádném případě nedostala vazelína, olej, vosk ani žádný jiný mazací materiál (d). Hrozí riziko nehody!



Při výměně dílů se vždy ubezpečte, že zvolený náhradní díl je pro tento účel vhodný a kompatibilní. Váš prodejce vám při výběru náhradních dílů rád pomůže.

Ráfkové brzdy

Činnost a opotřebování brzd

Běžná konstrukční řešení tzv. V-brzd i cantilever brzd má dvojici samostatných brzdových ramen s brzdovými špalky namontovanými na obou dvou stranách ráfku. Stlačením brzdové páky se obě dvě ramena brzdy pomocí brzdového lanka přitáhnou k sobě a brzdové špalky se dotknou ráfku. Takto vzniklé tření zpomalí kolo.

Zároveň má však tření způsobené bržděním za následek opotřebování brzdových špalků, tak i ráfků. Časté ježdění v dešti a blátu urychluje opotřebování obou brzdových ploch. Některé typy ráfků jsou vybaveny indikátory opotřebením, například jamky nebo drážkou po celém obvodu brzdné plochy ráfku. Jakmile dosáhne opotřebením ráfku kritické úrovně, nůž ráfek pod tlakem pláště prasknout. Může tak dojít k zablokování kola nebo prasknutí pláště, co v obou případech zapříčiní pád z kola.

Kontrola funkčnosti

Zkontrolujte, zda jsou brzdové špalčky **(e)** přesně osově vyrovnané s ráfky a zda mají dostatečnou tloušťku. Zjistíte to podle drážek na brzdovém obložení. Pokud jsou brzdoví špalčky opotřebované (sjeté) až po spodní část drážek **(f)**, nastal čas na jejich výměnu.

Proto nejpozději po opotřebování každé druhé sady brzdových špalčků navštivte svého prodejce jízdních kol MERIDA a požádejte ho o skontrolování tloušťky stěny ráfků.

Brzdové špalčky by měli dosednout na ráfek současně, přičemž by se ho nejprve měli dotknout svojí přední částí. V okamžiku prvního dotyku by měla být zadní část obložení vzdálená jeden milimetr od ráfku. Při pohledu shora tvoří brzdové obložení tvar „V“, s vrcholem směrem dopředu. Toto nastavení ve tvaru „V“ zabraňuje skřípání při brždění. Mezi brzdovou pákou a řídítky musí vždy být určitá vzdálenost. Nemělo by být možné přitáhnout ji až na doraz k řídítkům ani při prudkém brždění.



Brzdová lanka, která jsou poškozená, např. rozřepená, by měla být okamžitě vyměněná, protože by mohla v kritickém okamžiku selhat a způsobit pád z jízdního kola.



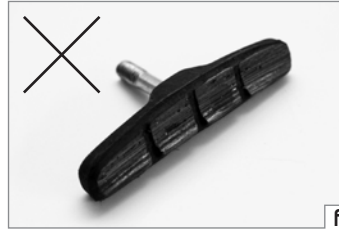
Správné nastavení brzdových špalčků vůči ráfkům si vyžaduje značnou dávku zručnosti. Výměnu a nastavení brzdových špalčků je proto nejlepší svěřit vašemu prodejci jízdních kol MERIDA.



Pravidelně si nechte kontrolovat stav opotřebování ráfků u vašeho prodejce jízdních kol MERIDA.



e



f



g



h

Synchronizace a nastavení brzd

Téměř všechny brzdy mají nastavovací šroub předpětí pružiny **(g)**, umístěný buď na jedné nebo na obou brzdových čelistech. Tento šroub nastavte tak, aby mezera mezi brzdovým obložением a ráfkem byla na obou dvou stranách stejná a aby špalčky dosahovaly na ráfek při brždění současně.

Poloha brzdové páky, kdy brzda začíná účinkovat (tzv. bod tlaku), může být korekcí délky brzdového lanka nastavená podle velikosti ruky nebo osobních preferencí jezdce. Musí se však nastavit tak, aby při brždění nebylo možné brzdovou páku přitáhnout až k řídítkům.

Brzdová ramena a špalčky musí být nastaveny tak, aby při neaktivované brzdě nebyly příliš blízko ke stěnám ráfku, ani v kontaktu s ráfkem. Před provedením tohoto nastavení si prostudujte kapitolu „Nastavení vzdálenosti brzdových pák od řídítek“.

Pro nastavení brzd, povolte drážkovaný pojistný kroužek na nastavovací šroubu brzdové páky **(h)**. Povolte nastavovací šroub se zářezem v hlavičce o několik otočení. Zkrátíte tak volný chod brzdové páky.

Pevně podržte nastavovací šroub a dotáhněte pojistný kroužek k tělu brzdové páky. Zabrání se tak samovolnému uvolnění nastavovacího šroubu. Zářez šroubu přitom nesmí být obrácený dopředu ani nahoru, protože by to umožnilo vniknout vodě a/nebo nečistotám.



Brzdu po jejím nastavení zkontrolujte na místě. Přesvědčte se o tom, zda jsou brzdové špalčky přesně proti ráfku a při jejich silném stlačení brzdy úplně dosedají na ráfek. Zároveň nesmí být možné přitáhnout brzdovou páku až na doraz k řídítkům.

Brzdy silničních kol s bočním tahem

Činnost a opotřebování

Brzdy s bočním tahem mají brzdové čelisti upevněné ve společném bodě, čím vytvářejí integrovaný systém. Používají se na silničních kolech.

Stlačením brzdové páky na řídítkách **(a)** jsou brzdové špalky **(c)** tahem brzdového lanka **(b)** přitlačeny k brzdné ploše ráfku kola a takto vzniklé tření zpomalí kolo. Pokud se některá z brzdových ploch dostane do styku s vodou, špínou nebo olejem, změní se součinitel tření a sníží se schopnost brzd zpomalit. Proto za mokrého počasí brzdy reagují s mírným zpožděním a s menší účinností.

Abyste udrželi a zachovali účinnost, je nutné brzdy občas zkontrolovat a znovu nastavit.

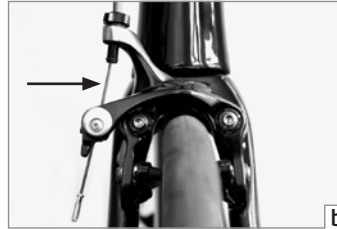
Tření způsobené brzděním má za následek opotřebování brzdových špalků, tak i ráfků. Časté ježdění v dešti a blátu urychluje opotřebování obou brzdných ploch. Některé typy ráků jsou vybaveny indikátory opotřebení, například jamky nebo drážka po celém obvodu brzdě plochy ráfku. Jakmile dosáhne opotřebení ráfku kritické úrovně, může ráfek pod tlakem pláště prasknout. Může tak dojít k zablokování kola nebo prasknutí pláště, což v obou případech zapříčiní pád z kola..

Kontrola, nastavení a synchronizace

Zkontrolujte, zda jsou brzdové špalky přesně osově vyrovnány s ráfky a zda mají dostatečnou tloušťku. Opotřebování brzdových špalků je možné posoudit podle vzhledu drážek. Pokud jsou špalky opotřebovány až na dno drážek **(d)**, nastal čas jejich výměny. Mezi brzdovou pákou a řídítky musí být vždy určitá vzdálenost. Nemělo by být možné přitáhnout páku až na doraz k řídítkům ani při prudkém brzdění.



a



b



c



d

Nejpozději po opotřebování každé druhé sady brzdových špalků navštivte svého prodejce jízdních kol MERIDA a požádejte ho o zkontrolování tloušťky stěny ráfků.

Brzdové špalky by po stlačení brzdové páky měly na ráfek dosednout současně, přičemž by se měly ráfku dotknout nejprve svoji přední částí a nesmějí se při tom dotýkat pláště. Mezi brzdovou pákou a řídítky musí být vždy určitá vzdálenost. Nemělo by být možné přitáhnout ji až na doraz k řídítkům, a to ani při prudkém brzdění.



Brzdová lanka, která jsou poškozená, např. roztržená, byste měli okamžitě vyměnit, protože by mohla v kritickém okamžiku selhat a způsobit pád z kola.



Správné nastavení brzdových špalků vůči ráfkům si vyžaduje značnou dávku zručnosti. Výměnu a nastavení brzdových špalků je proto nejlepší svěřit vašemu prodejci jízdních kol MERIDA.



Pravidelně si nechte kontrolovat stav opotřebených ráfků u vašeho prodejce jízdních kol MERIDA.

Synchronizace a nastavení brzd

U dvojpivotových čelistových brzd je možné pomocí malého zapuštěného šroubu, umístěného na boční straně nebo vrchu třmenu **(e)**, nastavit stejnou vzdálenost špalku od stěny ráfku. Taktéž zkontrolujte, zda je šroub, kterým je brzda upevněná na rám, stále dotažený na předepsaný utahovací moment, podle tabulky kapitoly „Doporučené utahovací momenty šroubových spojení“.

Poloha brzdové páky, kdy brzda začíná účinkovat (tzv. bod účinku), může být korekcí délky brzdového lanka nastavená podle velikosti ruky nebo osobních preferencí jezdce. Musí

se však nastavit tak, aby při brždění nebylo možné brzdovou páku přitáhnout až k říditkům.

Brzdové čelisti a špalky musí být nastavené tak, aby při neaktivované brzdě nebyly příliš blízko ke stěnám ráfku, ani v kontaktu s ráfkem. Před provedením tohoto nastavení si prostudujte kapitulu „Nastavení vzdálenosti brzdových pák od říditěk“.

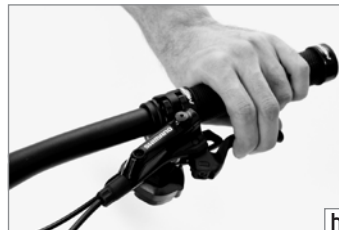
S postupným opotřebováváním brzdových špalků se bod účinku na brzdové páce přibližuje k říditkům. V pravidelných intervalech kontrolujte volný chod páky; neměl by být delší než je čtvrtina celkového chodu páky. Pro nastavení dřívějšího bodu účinku pootočte drážkovanou maticí nebo šroubem (f), skrze které prochází brzdové lanko až do momentu, kdy bude mít brzdová páka požadovaný chod. Otestujte funkčnost brzd na místech mimo provoz.



Brzdu po jejím nastavení zkontrolujte na místě. Přesvědčte se o tom, zda jsou brzdové špalky přesně proti ráfku a že jejich silným stlačením brzdy úplně dosedají na ráfek. Zároveň nesmí být možné přitáhnout brzdovou páku až na doraz k říditkům.

Kotoučové brzdy – činnost a opotřebování

Kotoučové brzdy (g) se vyznačují vynikajícím brzdícím účinkem a dobrou odolností vůči nepříznivému počasí. Za mokra reagují mnohem rychleji než ráfkové brzdy a vysoký brzdící účinek nabývají ve velmi krátké době. Stejně tak vyžadují poměrně malou údržbu a neopotřebovávají ráfky jako brzdy ráfkové. Kotoučová brzda se skládá z brzdového třmene, kotouče, brzdového lanka nebo hadičky a brzdové páky (h). Stlačením brzdové páky se buď hydraulickým tlakem nebo tahem lanka vytlačí píst brzdového válečku, čímž se brzdové destičky dostanou do kontaktu s brzdovým kotoučem.



Tření způsobené bržděním má za následek opotřebování brzdových destiček i kotouče. Častá jízda v dešti a blátu urychluje opotřebování oboch brzdných ploch. V závislosti na výrobci a modelu brzdy existují různé způsoby indikace hraničního opotřebování brzdných ploch.

Brzdové páky je možné nastavit podle velikosti vašich rukou, což umožňuje jejich efektivní ovládání. Ve většině případů to lze provést pomocí malého imbusového šroubu umístěného přímo na páce. Uvědomte si, že pravděpodobně budete muset znovu nastavit i chod brzdové páky.



Nové brzdové destičky je nutné zaběhnout před tím, než dosáhnou optimálního brzdného výkonu. Na tento účel 30x až 50x zrychlete jízdu kola na přibližně 30 km/hod a pokaždé ho zastavte.



Při používání se kotoučové brzdy zahřívají. Nedotýkejte se proto kotouče ani čelistí, především krátce po delší jízdě z kopce.



Znečištěné brzdové destičky a kotouče mohou vézt k výraznému poklesu brzdného účinku. Dávejte si proto pozor, aby se ani na jednu z brzdných ploch nedostal olej ani jiné tekutiny, zejména při čištění kola či mazání řetězu. Znečištěné brzdové destičky se již nedají vyčistit ani odmastit. Je nutné je vyměnit. Brzdový kotouč je možné odmastit speciálním přípravkem na čištění brzdových kotoučů.



Neobvyklé zvuky (škrábání, dření apod.) při brždění a/nebo citelná změna brzdného účinku (silnější nebo slabší) indikují, že brzdové destičky jsou buď špinavé nebo opotřebované. Zkontrolujte brzdové destičky a v případě potřeby je vyměňte za nové (e). Jinak riskujete další poškození, např. kotouče nebo dokonce nehodu z důvodu selhání brzd! Pokud si nejste jistí, obraťte se na svého prodejce jízdních kol MERIDA.



Při výměně brzdových destiček používejte jen náhradní díly vhodné pro vaše brzdy. V případě pochybností se obraťte na vašeho prodejce jízdních kol MERIDA.



Při brzdění v mokřích podmínkách mají kotoučové brzdy tendenci být hlučné.

Hydraulické kotoučové brzdy

Kontrola funkčnosti

Pravidelně kontrolujte hadičky a spoje, zda při stlačení brzdové páky někde neuniká brzdová kapalina. V případě úniku brzdové kapaliny se okamžitě obraťte na vašeho prodejce jízdních kol MERIDA, protože únik brzdové kapaliny by mohl zapříčinit selhání vašich brzd. Hrozí riziko nehody!

Opotřebování a údržba

Pravidelně si kontrolujte opotřebení destiček (a-b): překontrolujte kovové výstupky vyčnívající ze zadu z brzd. Pokud se tyto ukazovatele opotřebení přiblíží ke kotouči tak, že zůstává přibližně 1 milimetr vůle, měli byste destičky podle návodu výrobce demontovat a pečlivě prohlédnout.



Uvolněné spoje a netěsné brzdové hadičky výrazně zhoršují brzdný výkon. Pokud zjistíte v brzdovém systému jakékoliv úniky brzdové kapaliny nebo deformaci hadičky, obraťte se co nejdříve na vašeho prodejce jízdních kol MERIDA.



Jestliže vaše brzdy pracují s DOT brzdovou kapalinou, je potřebné ji pravidelně měnit podle intervalů předepsaných výrobcem této kapaliny.



Unikající brzdová kapalina může poškodit nejen vaše zdraví, ale kromě jiných materiálů působí škodlivě i na lak.



a



b



c



d

Mechanické kotoučové brzdy

Kontrola funkčnosti

Postupným opotřebáváním brzdových destiček se prodlužuje chod brzdové páky. Pravidelně kontrolujte, zda dojde k jednoznačné brzdné odezvě ještě před tím, než se páka dotkne řídítek. Přesvědčte se, že brzdová lanka jsou v dobrém stavu!



Poškozená lanka (c) by měla být vyměněna, protože se mohou přetřhnout. Brzdy, které byly nouzově nastavovány jen nastavovacím šroubem na brzdové páce mohou rapidně ztratit na své účinnosti. Hrozí riziko nehody!

Opotřebování a údržba

Opotřebování brzdových destiček je možné do jisté míry kompenzovat přímo na brzdové páce. Povolte pojistnou matici na šroubu, skrz který lanko přechází do páky a po tom povolujte šroub tak dlouho, dokud páka nemá požadovaný chod (d). Znovu utáhněte pojistnou matici a dbejte při tom na to, aby zářez hlavy šroubu nebyl obrácený vzhůru nebo dopředu, protože by to zbytečně umožňovalo proniknout vodě nebo nečistotám.

Nyní zkontrolujte funkčnost brzdy, přičemž se přesvědčte, zda se brzdové obložení při současně uvolněné brzdové páce nedotýká kotouče a nechejte se kolo volně otáčet.

Nastavování brzdových pák na řídítkách ovlivňuje polohu pohyblivého ramena na brzdovém třmení mechanických kotoučových brzd. Toto může snižovat brzdný účinek a v kritickém případě může způsobit selhání brzd!

Mechanická kotoučová brzda se dá nastavovat i přímo na brzdovém třmení. Vyžaduje si to však jistou dávku zručnosti. V případě jakýchkoliv pochybností se obraťte o pomoc na vašeho prodejce jízdních kol MERIDA.

Převody

Převody na vašem kole slouží k přizpůsobení vaší síly šlapání profilu terénu, větru a požadované rychlosti. Lehký převod, kdy je řetěz vepředu na malém převodníku (přesmykač) a vzadu (přehazovačka **e**) na velkém pastorku, umožňuje jízdu do strmých kopců při mírnější síle šlapání, přičemž však je nutné šlapat poměrně rychle (s vysokou kadencí). Těžké převody (velký převodník u přesmykače a malý pastorek u přehazovačky **f**) jsou určeny na jízdu z kopce, kdy vás každé otočení pedálů výrazně potáhne dopředu při vysoké rychlosti.

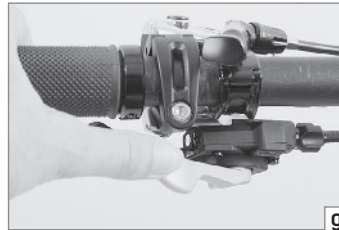
Převody je nutné často měnit. Díky tomu bude vaše jízda efektivní. Podobně jako motor automobilu, tak i váš „motor“ vyžaduje, pokud má podávat nejlepší výkon, aby byl udržovaný v určitém rozsahu otáček. Frekvence šlapání (kadence), by měla být na rovině vyšší než 60 otáček za minutu. Závodníci dosahují na rovině kadence 90 až 110 otáček minútu. Ve stoupání kadence přirozeně klesá. Šlapání by však mělo být vždy plynulé.

Měníče převodů

Současné měniče převodů jsou neefektivnějším způsobem zpřevodování, jaký momentálně na jízdních kolech existuje. Se speciálně řešením ozubení pastorků, flexibilními řetězy a přesnými polohami řadících páčky lze převody měnit velmi lehce. Většina současných systémů má na řídítkách ukazatel momentálně používaného převodu.

Měníče převodů – jejich činnost a použití

U horských, fitnessových a trekkingových kol je změna převodů vyvolaná stlačením páčky na řídítkách (**g**) nebo eventuálně krátkým pootočením gripu na otočné rukojeti. Řazením na pravé straně se ovládá přehazovačka (tlakem palce zařadíte větší pastorek (tedy „do lehká“, stlačením menší páčky



ukazovákem zařadíte menší pastorek, tzv. „do těžka“). Řazením na levé straně řídítek ovládáte přesmykač (přední měnič) – tlakem palce zařadíte větší převodník („na těžko“, „do rychla“), stlačením menší páčky ukazovákem zařadíte menší převodník („na lehká“, „do pomalá“).



Noste vždy přiléhavé kalhoty nebo používejte spony na nohavice, aby se vám nohavice nezachytily do řetězu.



Dokud sa dobře neseznámíte s funkcemi řadících páček nebo otočných řadících rukojetí, doporučujeme natrénovat změnu převodů mimo silničního provozu.

To stejné v zásadě platí o otočných řadících rukojetích. Pootočením pravé rukojeti směrem k sobě se zařadí lehčí převod, zatímco stejný pohyb vlevo zařadí těžší převod.

U silničních kol jsou řadící páčky většinou součástí brzdové páky. Silniční kolo s vybavením Campagnolo se pohybem malé řadící páčky umístěné za brzdovou pákou směrem dovnitř se pomocí ukazováčku nebo prostředníčku přesune řetěz k větším pastorkům, zatímco zatlačením palce na měnič umístěný na vnitřní čelní straně opěrky brzdové páky se řetěz přesune na vedlejší menší pastorek.

U řazení Shimano (**h**) se řadí tak, že otočením celé brzdové páky dovnitř se řetěz přesune na větší pastorek nebo převodník, zatímco pohybem malé páčky se řetěz přesune na menší pastorek nebo převodník.

Pohyb řadících páčky se přenáší prostřednictvím bowdenů a lanek v nich na měnič převodů. Měníč převodů se následně pootočí a přesune řetěz na další nejbližší pastorek nebo převodník. Tyto jsou vybaveny speciálními vodičky, které umožňují měnit převody i v průběhu šlapání silou, za předpokladu, že převody jsou správně nastavené. Přesto však

vždy existuje možnost/riziko spadnutí řetězu na přesmykači, zejména když měníme převody při nízkých kadencích.

Proto je důležité při změně převodů mezi převodníky nebo pastorky pokračovat v plynulém šlapání bez použití velké síly!

Moderní jízdní kola mohou mít až 30 převodových stupňů. Použití převodů s extrémně šikmým chodem řetězu (křížením, a-b) snižuje účinnost přenosu síly a urychluje opotřebení řetězu. Nevhodným chodem řetězu se rozumí takové případy, kdy je nejmenší převodník (přední ozubené kolo) použitý s jedním ze dvou nebo tří nejmenších pastorků (zadní ozubená kolečka) nebo když je největší převodník použitý s jedním ze dvou největších zadních pastorků.

Kontrola a nastavení

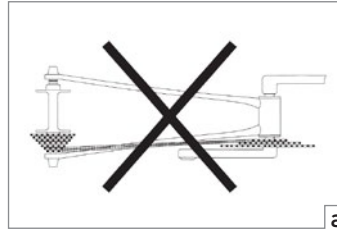
Převody na vašem kole byly před dodáním pečlivě nastaveny vašim prodejcem jízdních kol MERIDA.

Bovdenu a lanka však mohou v průběhu prvních kilometrů trochu povolit a způsobit tak nepřesné řazení převodů. V důsledku toho řetěz nechce naskočit na sousední větší pastorek.

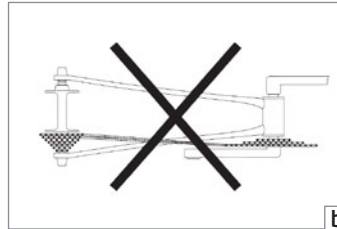
i Když chcete změnit převodový stupeň, pokračujte v lehkém šlapání. Změna převodového stupně tak bude hladká a tichá.

i Změna převodu při záběru, t.j. při šlapání silou, může způsobit spadnutí řetězu a také značné zkrácení jeho životnosti.

⚡ Vyhněte se použití převodů s extrémně šikmým, kříženým chodem řetězu.



a



b



c



d

Přehazovačka

Řadící lanko více napnete pootočením nastavovacího šroubu, kterým lanko vstupuje do řadící páčky nebo měniče převodů (c).

Silniční kola nemají nastavitelné řadící páčky a místo nich doladitelné nastavitelnými dorazy na spodní rámové trubce, případně jsou integrované do vedení bovdenů.

Povolte šrouby po půl otočeních. Po napnutí lanka zkontrolujte, zde řetěz lehce naskočí na sousední větší pastorek. Na to je nutné buď ručně pootočit klikami nebo provést kontrolu v průběhu jízdy. Pokud řetěz naskakuje lehce na sousední větší pastorek, zkontrolujte, zda se také lehce přesouvá na menší pastorky při přechodu na rychlejší převodový stupeň. Správné nastavení přehazovačky si pravděpodobně vyžádá více pokusů.

Nastavení dorazů

Přehazovačka je vybavená dorazovými šrouby, které omezují rozsah pohybu přehazovačky a zabraňují tak přehazovačce a řetězu v kolizi s výpletem kola nebo spadnutí řetězu z nejmenšího pastorku. Tyto dorazy byly nastaveny vašim prodejcem jízdních kol MERIDA a v průběhu běžného použití svoji polohu nemění.

Posuňte řadící páčku na největší převod. Řadící lanko bude nyní úplně volné a řetěz automaticky naskočí na nejmenší pastorek. Podívejte se na pastorky a zkontrolujte, zda jsou kladky přehazovačky osově vyrovnané s ozubením nejmenšího pastorku (d).

! Perfektní nastavení přesmykače a přehazovačky je práce pro zkušeného mechanika. V případě jakýchkoliv problémů s řazením se obraťte na Vaše prodeje jízdních kol MERIDA.

Pokud je to nutné, upravte polohu přehazovačky pomocí dorazových šroubů (e). Nastavovací šrouby jsou na měničích převodů často označovány jako „H“ pro těžký převod a „L“ pro lehký převod, kdy jako těžký je označován převod s velkým převodovým poměrem, tj. kdy řetěz běží na malém pastorku.



Pokud nejsou nastavovací šrouby označené, bude je nutné rozlišit zkouškou. Otáčejte jedním ze šroubů, počítejte přitom počet otočení a sledujte přehazovačku. Dokud se nepřestane hýbat, to je počáteční poloha. Potom zkuste stejný postup se šroubem u dalšího dorazu. Pootočte šroubem ve směru hodinových ručiček, aby se přehazovačka posunula ke kolu a proti směru hodinových ručiček, aby se posunula od kola ven.




Zařadte řetěz až na největší pastorek (f). Přitom dejte pozor, aby přehazovačka nenarazila na výplet kola. Když řetěz běží na největším pastorku, podívejte se, zda je možné přehazovačku posunout ještě dál posunutím řadicí páčky až na konec jejího chodu. Potom přehazovačku zatlačte ručně dál k výpletu kola. Otáčejte kolem. Pokud se kladka dotýká výpletu kola nebo pokud se řetěz začíná navádět mimo největší pastorek, tak je nutné zmenšit rozsah chodu přehazovačky. Šroubem s označením „L“ otáčejte tak dlouho, dokud se přehazovačka nedostane mimo kontakt s výpletem kola.



Jestliže přehazovačka stále nepracuje dostatečně spolehlivě a převody není možné měnit hladce a snadno, bude lepší přenechat tuto práci prodejci jízdních kol MERIDA.



 **V případe pádu vašeho kola nebo nárazu přehazovačky se přehazovačka nebo její držák ohnout. Proto doporučujeme po takové nehodě nebo události, případně po montáži nových komponentů zkontrolovat rozsah chodu a nastavit znovu dorazové šrouby.**

Vícerychlostní náboje – náboje s interní převodovkou

Vícerychlostní náboje nabízejí dvě výhody – uzavřený design a možnost zařazení až 14 různých převodů pomocí jediného ovladače. Přitom je životnost řetězu větší než u řešení s přehazovačkou.

Vícerychlostní náboje Shimano jsou dostupné buď s volnoběžkou, tehdy je náboj kombinovaný s brzdou ovládnou rukou sz řídítek, a to typu: V-brzda, kotoučová brzdou. Nebo je vybavený integrovanou bubnovou brzdou (protišlapnou). Protišlapná brzda je aktivovaná snahou zpětně šlapání. Maximální brzdný účinek dosáhnete při zařazení nižších převodů zatlačením na pedál, který je při horizontální pozici klik vzadu.

To stejné platí i pro vícerychlostní náboje SRAM.

Jak fungují a jak je používat

Náboje s interní převodovkou jsou vybaveny ovládací páčkou nebo tlačítkem pro změnu zařazeného převodu, stejně tak i indikátorem aktuálně zařazeného stupně. V závislosti na typu použitého náboje můžete v průběhu přezazování pokračovat ve šlapání nebo musíte chvíli jet na volnoběh. Více informací o konkrétním systému vám poskytnou prodejce jízdních kol MERIDA.

Otočné rukojeti SRAM: V průběhu šlapání by kolo mělo jet na volnoběh, bez aktivního šlapání.

Otočné rukojeti nábojů Shimano Nexus: Přezazování lépe probíhá, když šlapete. Avšak pro hladší a bezhlučný průběh řazení je třeba slevit na síle, kterou vkládáte do šlapání.

Procvičujte si přezazování na místech mimo provoz vozidel, dokud si neosvojíte jeho techniku a specifika.

Nastavení

Vícerychlostní náboje není potřebné nastavovat často. Nastavovací mechanismus je umístěn na náboji a/nebo na řadící páčce. Na náboji sa nacházejí dvě (žluté) značky, které musí být nastavením uvedené do roviny **(a-b)**.

Doporučujeme obrátit se na zkušeného mechanika u vašeho prodejce jízdních kol MERIDA.

Pravidelně kontrolujte, zda je objímka protišlapné brzdy pevně uchycená o rám.

Nastavení napnutí řetězu na kolech s nastavitelným upnutím kola

Pro nastavení napnutí řetězu musíte povolit šrouby na ose náboje zadního kola. Šroub objímky protišlapné je třeba takéž povolit aspoň o dvě otočení.

Potom pomocí imbusových šroubů napínačů na obou stranách zadní vidlice potáhněte kolo dozadu, tak aby vůle řetězu mezi převodníkem a zadním pastorkem nepřesáhla 2 centimetry.

Pro nastavení požadovaného napnutí řetězu upevněte pomocí momentového klíče zadné kolo ve vidlici utažením šroubů na ose zadního kola.

Dotáhněte šroub objímky protišlapné brzdy na požadovaný utahovací moment.



Kontrola napnutí řetězu

V případech, kdy kolo s vícerychlostním nebo jednorychlostním zadním nábojem nemají napínače řetězu, musí být napnutí řetězu kontrolováno příležitostně, cca každých 1.000 km, v závislosti na intenzitě používání kola. Rozsah vůle mezi převodníkem a zadním pastorkem by neměl přesáhnout 2 centimetry.

Přesmykač

Nastavení rozsahu chodu přesmykače si vyžaduje značnou dávku zkušeností. Rozsah, ve kterém přesmykač vede řetěz na převodníku bez toho, že se sám řetěz dotýká, je velmi malý. Často je lepší nechat řetěz se lehce přesmykače dotýkat, než riskovat spadnutí řetězu z převodníku, čím by se přerušil přenos síly. Pokud má řetěz tendenci z převodníku spadnout, je nutné snížit rozsah chodu přesmykače stejně jako u přehazovačky, tj. otáčením dorazových šroubů označených „H“ a „L“ **(c)**.

Jak lanko přehazovačky, tak i lanko přesmykače se postupně natahuje a tím se snižuje přesnost při změně převodů. V případě nutnosti lanko donapnete pootočením nastavovacího šroubu, kterým lanko vchází do řadící páky **(d)**. Silniční kola mají pro nastavení řadícího lanka na spodní rámové trubce nastavovací šroub.



Správné nastavení přesmykače je práce, která si vyžaduje zručnost. Nesprávné nastavení může způsobit spadnutí řetězu. Bylo by proto nejlepší přenechat tuto činnost odborníkovi.



Zkušební jízdu po nastavení řazení provádějte vždy na místech bez provozu.

Opatření řetězu

Řetěz je jedním z dílů kola, které se opotřebovávají. Pro zamezení nadměrného či příliš rychlého opotřebování existují způsoby jak ovlivnit jeho životnost. Zabezpečte pravidelné mazání řetězu, zejména po jízdě v dešti. Snažte se používat jen ty převody, které umožňují víceméně rovný chod řetězu. Zvykněte si šlapat s vyšší kadencí.

Řetězy používané s měniči převodů se opotřebovují přibližně po 1.000 až 3.000 km. Silně napnuté řetězy zhoršují činnost měničů převodů. Jízda s opotřebovaným řetězem velmi urychluje opotřebení pastorků a převodníků.

Výměna výše uvedených dílů je v porovnání s cenou nového řetězu relativně drahá. Proto doporučujeme pravidelně kontrolovat stav řetězu. Pro přesnou kontrolu stavu řetězu má váš prodejce jízdních kol MERIDA přesná měřidla (e). Výměna řetězu by měla být přenechána odborníkovi, protože ne všechny řetězy mají spojkový článek. Másto něho je jejich konstrukce kontinuální, tj. beze spoj a jejich montáž vyžaduje speciální nástroj (nýtovačku). V případě potřeby požádejte o pomoc vašeho prodejce jízdních kol MERIDA, aby vám vybral a založil řetěz vhodný pro vaše kolo.

Údržba řetězu

Stále platí, že správné mazání řetězu přispívá k příjemné jízdě. Přitom není důležité množství, ale spíše rovnoměrná a pravidelná aplikace maziva.

Čas od času očistěte řetěz od nečistot a oleje naolejováním hadříkem. Přitom není nutné použít speciální odmašťovač. Poté, co řetěz co nejdůkladněji vyčistíte, namažte články řetězu olejem, voskem nebo mazacím tukem na řetězy (f).

Mazivo aplikujte na články řetězu a otáčejte při tom klikou. Potom několikrát řetěz šlapáním protočte a nechejte



na několik minut v klidu, aby se mazivo mohlo vsáknout do článků řetězu. Na závěr utřete přebytek maziva hadrou, aby při jízdě nestříkalo kolem sebe (g).



Z ekologických důvodů používejte pouze ekologicky neškodná maziva. Nezapomínejte, že částičky maziva skončí na zemi, zejména když je je mokro.



Zabezpečte, aby při aplikaci maziva na řetěz nedošlo k zasažení brzdných ploch ráfku, brzdového kotouče a brzdového obložení, jinak hrozí selhání brzd.



Nesprávně spojený nebo nadměrně opotřebovaný řetěz se může roztrhnout a zapříčinit pád z kola.



V případě výměny opotřebovaného řetězu za nový použijte vždy řetěz kompatibilní s převodovým systémem vašeho kola (h). Doporučujeme, abyste se při výběru řetězu poradili s vaším prodejcem jízdních kol MERIDA a samotnou výměnu svěřili do jeho rukou.

Kola a pláště – důležité informace o funkčnosti a údržbě

Kola

Kolo se skládá z náboje, špic a ráfku. Pláště je založený na ráfku a obaluje duši. Dno ráfku je vybaveno páskou chránící duši před matkami špic kola a hranám dna ráfku, které jsou často ostré **(a)**.

Kola jsou vystavena značnému namáhání způsobenému jednak hmotností jezdce a brašen a jednak nerovnostmi povrchu silnic, cest nebo terénu.

Přestože jsou kola vyráběna s velkou péčí a jsou dodávána přesně vycentrovaná, nebá se tím eliminovat skutečnost, aby se napnutí špic a jejich matic při prvních kilometrech jízdy trochu nepovolilo. Proto nejpozději po 200 km absolvujete garanční prohlídku u vašeho prodejce, aby kromě jiného zkontroloval vycentrování kol.

Po záběhu kola pravidelně kontrolujte **(b)**. I když zřídka, ale je možné, že špice bude nutné dotahovat.

Pláště, duše, ráfkové pásky, ventilkyy a hustění

Pláště zabezpečují tření, potřebné na pohyb kola vpřed po povrchu. Současně by však měly způsobovat minimální valivý odpor a zvyšovat pohodlí jezdce absorbováním menších nárazů. Vhodnost pláště pro jednotlivé povrchy je dána jak jeho vnitřní strukturou, označovanou též jako kostra, tak i typem profilu pláště. Váš prodejce vám ochotně pomůže při výběru z množství různých typů, vhodných pro různé jízdní účely.

Pro výměnu pláště potřebujete znát rozměry starého pláště. Tyto jsou uvedeny na boku pláště **(c)**. Existují dvě různá označení, z nichž to přesnější používá milimetry. Číselná



označení 37-622 znamená, že pláště je při plném nahuštění široký 37 mm a má vnitřní průměr 622 mm. Druhé označení pro tento pláště, které je uvedeno v palcích, je 28 × 1 5/8 × 13/8.

Aby pláště správně fungovaly, musí být nahuštěné na správný tlak **(d)**. Správně nahuštěné pláště jsou taktéž odolnější vůči defektům.

Nesprávně nahuštěný pláště (podhuštěný) může být velmi lehce příčinou tzv. „hadího uštknutí“, například při přejezdu ostrých odrubníků nebo kolejí, kdy vám hrany ráfku seknou do duše dvojicí dírek ne nepodobných hadím uštknutí.

Tlak doporučený výrobcem je uvedený na boku pláště nebo na typovém štítku. Nižší hodnota tlaku z dvojice údajů udává hodnotu na lepší tlumení nárazů a je proto vhodnější na jízdu mimo silnice. S rostoucím tlakem se snižuje valivý odpor, ale též jízdní pohodlí. Vysoký tlak pláštů je proto nejvhodnější pro jízdu na asfaltových vozovkách. Další zvyšování tlaku má už jen malý vliv na snížení valivého odporu a zvyšuje pouze tvrdost pláštů. Pláště, dovolující huštění tlakem 5 bar a víc, musí být montovány na ráfky s hákovitou patkou a jsou označeny písmenem „C“. Obratě sa na vašeho prodejce jízdních kol MERIDA.

Pláště a ráfek by samy o sobě nebyly schopny zadržet stlačený vzduch. K tomuto účelu musí být dovnitř pláště vložena duše, která se hustí ventilkem.



Tlak pláštů je často udávaný ve starých jednotkách, t.j. v psi (libry na čtverečný palec). Tabulka uvádí nejbezpečnější hodnoty tlaku v jednotkách obou systémů.

psi	Bar	psi	Bar	psi	Bar
40	2,8	70	4,8	100	6,9
50	3,5	80	5,5	110	7,6
60	4,1	90	6,2	120	8,3

Výjimkou jsou tzv. galusky, používané na silničních kolech, které musí být na ráfek nalepeny a nově vyvinuté bezdušové systémy pro horská a silniční kola. V obou případech představuje ráfek s pláštěm vzduchotěsnou konstrukci bez použití duše.

Na jízdních kolech MERIDA se všeobecně používají dva typy ventilů:

Ventily Sclaverand anebo Presta **(e)**: tento typ je v současnosti používán téměř na všech typech kol. Vydrží extrémně vysoký tlak.

Ventil Schrader **(f)**: jde o přizpůsobený ventil z pneumatik automobilů, který se používá hlavně na horských kolech.

Obapřed dva typy ventilů jsou před nečistotami chráněny plastovou čepičkou. V případě ventilku Schrader je možné hustit vhodnou pumpou přímo, stačí jen odšroubovat ochrannou čepičku. U ventilku Presta je nutné nejprve povolit (šroubováním doleva) drážkovanou hlavičku a jemně ji zatlačit dovnitř, až začne unikat vzduch. Pak nasadte vhodnou pumpu a hustěte. U tohoto ventilku se často stává, že jeho tělo není je dostatečně zašroubované a vzduch pozvolně uniká. Zkontrolujte sedlo těla ventilu v jeho dřívku.

Prodejece jízdních kol MERIDA má k dispozici různé adaptéry na nafoukání duší, které vám umožní nahustit pláště se standardním typem ventilku.

Pláště s opotřebovaným dezénem a/nebo s popraskanými a/nebo roztrženými boky ihned vyměňte. Vlhkost a nečistoty pronikající do pláště mohou způsobit poškození jejich vnitřní struktury. Rovněž okamžitě vyměňte zničené ráfkové pásy.



e



f



g



h



Se svými plášti zacházejte opatrně, zejména nejezděte přes ostré hrany! Nikdy nehustěte pláště nad maximálně přípustný tlak, jinak by mohli při jízdě prasknout nebo vyskočit z ráfku.



Jeďte vždy s předepsaným tlakem vzduchu v pláštích a pravidelně tlak kontrolujte.

Vycentrování kol a napnutí výpletu

Napnutí výpletu kol musí být rovnoměrně rozložené po celém obvodu ráfku, aby bylo kolo při jízdě vycentrované **(g)**. Jakmile se změní napnutí jednotlivých špic, například v důsledku rychlého přejezdu přes obrubník nebo v důsledku prasknutí špice, tahové síly působící na ráfek přestanou být vyvážené a kolo už nebude vycentrované. Funkčnost vašeho kola se může zhoršit dokonce již před tím, než si všimnete nevycentrovanosti kola, které se projeví jeho kmitáním.

U čelistových brzd a V-brzd slouží boky ráflů současně jako brzdňé plochy **(h)**. Nevycentrované kolo může zhoršit účinnost brzd. Proto doporučujeme vycentrování kol pravidelně kontrolovat. Zvedněte kolo nad zem a rukou ním otáčejte. Sledujte mezeru mezi ráfkem a brzdovými špalky. Pokud se mezeru mění o více jak jeden milimetr, měli byste požádat vašeho prodejce o vycentrování kola.

Upevnění kola: matice nebo rychloupínáky

Kola jsou k rámu připevněna u osy náboje. Každá osa je pevně upnutá pomocí šestihranných matic nebo rychloupínáků.

Na utahování a/nebo povolování matic kol je většinou potřebný 15 mm klíč.

Rychloupínáky nevyžadují žádné nástroje. Pouze se povolí páčka, v případě nutnosti se vyšroubuje o několik otočení a kolo se vyjme.



Poškozené ráfkové pásky je nutné ihned vyměnit.



Nejezděte s nevycentrovanými koly. Při extrémním stranovém kmitání („házení“) kola by mohly brzdové špalky minout ráfek a zachytit se ve výpletu kola! Pověštinou to okamžitě zablokujte kolo a může tak dojít k pádu z kola!



Vycentrování kol je práce, kterou byste měli každopádně přenechat Vašemu prodejci jízdních kol MERIDA.



Pamatujte si, že tření v důsledku brždění způsobuje opotřebování ráfků. Jakmile dosáhne opotřebování ráfku určitého kritického bodu, může ráfek pod tlakem pláště prasknout. Obráťte se na Vašeho prodejce jízdních kol MERIDA a požádejte ho, aby zkontroloval tloušťku ráfků a to nejpozději vždy po opotřebování druhé sady brzdových špalků.

Přední kolo je většinou zajištěno i úchytkami proti vypadnutí, které zabráňují kolu, aby úplně nevypadlo při uvolnění rychloupínáku nebo matic.



a



b



c



d

Oprava defektů

Defekt se může přihodit každému cyklistovi. Pokud máte s sebou potřebné nářadí na výměnu pláště a duši a náhradní duši nebo soupravu na opravu defektů, nemusí to vůbec znamenat konec vaší cesty na kole. V případě kola s rychloupínáky potřebujete jen dvě páky na demontáž pláště a pumpu **(a)**; pokud jsou vaše kola zajištěna maticemi, potřebujete též vhodný klíč na demontáž kola.

Demontáž kol

Pokud je vaše kolo vybavené V-brzdami, musíte nejprve odpojit brzdové lanko od brzdových čelistí. Jednou rukou pevně uchopte kolo a stlačte brzdové čelisti proti sobě. **(b)** V této poloze by mělo být odpojit lanko jednoduchým krokem. Pokud máte silniční ráfkové brzdy, uvolněte páčku rychloupínáku brzd (Shimano) nebo posuňte pojistný kolík na brzdové páčce (Ergopower Campagnolo).



Před jízdou se vždy přesvědčte, zda máte kola bezpečně upevněná. Kolo, které se uvolní v průběhu jízdy, s největší pravděpodobností zapříčiní pád a nehodu.

Pokud máte kotoučové brzdy, měli byste nejprve zkontrolovat přesnou polohu brzdových destiček **(c)**, tj. indikátory opotřebování. Těmi jsou kovové výstupky. Takto je možné stanovit, zda je brzdová destička ve své správné poloze.

Pokud máte kolo se zadním měničem převodů (přehazovačkou), měli byste před demontáží zadního kola nejprve přesunout řetěz na nejmenší pastorek **(d)**. Přehazovačka se tak posune směrem ven, kde nebrání vyjmutí kol.

Otočte matici kola doleva nebo otevřete páku rychloupínáku, jak je popsáno výše. Pokud nemůžete po uvolnění páčky nebo matice vytáhnout přední kolo, je pravděpodobně stále ještě drženo na svém místě záchytkami proti vypadnutí. Vypadají jako výstupky, které vyčnívají do výřezů. V každém případě jen uvolněte několika otočkami nastavovací matici rychloupínáku a vysuňte kolo z úchytky ven. Demontáž zadního kola bude lehčí, když potáhnete měnič převodu trošku dozadu (e). Nadzvedněte celé kolo trochu nad zem a udeřte slabě rukou do kola tak, aby vypadlo ven.



i Nestláčujte brzdovou páčku, která patří k demontovanému kolu.



Brzdové kotočce se mohou zahřát, proto je před demontáží kola nechte vychladnout.



Demontáž pneumatik

Vyšroubujte čepičku ventilkou a upevňovací matici z ventilkou a duši úplně vypusťte (f).

Sílačte plášť ze stran směrem do středu ráfku. Plášť se bude skládat snadněji, pokud to uděláte po celém obvodu.

Na demontáž pláště nasadte umělohmotnou montážní páku v blízkosti ventilkou a odtlačte plášť v tomto místě od ráfku. Držte pevně páku v této poloze. Založte druhou montážní páku mezi ráfek a plášť v místě vzdáleném asi 10 cm od první montážní páky a stáhněte tuto část pláště pákou přes hranu ráfku (g).



Po stažení části pláště přes okraj ráfku by za normálních okolností mělo být možné stáhnout celý plášť na jednu stranu pohybem montážní páky okolo celého obvodu kola.



Nyní můžete duši vyjmout. Dbejte na to, aby se přitom ventil nezachytil, protože se tím může duše poškodit.

Opravte defekt podle instrukcí výrobce soupravy na opravu duši.

Po stažení pláště byste měli zkontrolovat i ráfkový pásek (h). Pásek by měl ležet přesně na dně ráfku a pokrývat všechny koncovky špic kola a neměl by být nikde překroucený nebo potrháný. V případě ráfků s dvojitým dnem – známých též jako dvojkomorové ráfky – musí pásek pokrývat celé dno ráfku, přičemž by ale jeho šířka neměla přečnívat přes boky ráfku.

Ráfkové pásky na tento typ ráfku by měly být vyrobeny pouze z textilu nebo trvanlivé umělé hmoty. Pokud si nejste jisti, který druh ráfkového pásku použít, obraťte se na vašeho prodejce jízdních kol MERIDA.

i Pokud dostanete během jízdy defekt, nevytahujte hned z pláště ven celou duši. Nechte ventil trčet v ráfku a nejdříve najděte otvor, kterým uniká vzduch. Pro jeho snazší hledání nafoukejte duši. Když najdete otvor v duši, zkuste najít příslušné místo na plášti a zkontrolujte ho. Pravděpodobně tam najdete cizí těleso třící v plášti a v takovém případě byste ho měli odstranit.

Nasazení pláště

Při založení pláště dbejte na to, aby se do pláště nedostaly cizí předměty, špína nebo písek a abyste nepoškodili duši. Nasaďte jednu stranu pláště na ráfek. Pomocí palců zatlačte plášť přes okraj ráfku po celém obvodu. Mělo by to být možné bez použití nástrojů, bez ohledu na typ pláště. Prostrčte ventilek duše otvorem v ráfku **(a)**.

Nafoukejte trochu duši a zatlačte ji do pláště po celé její délce. Dbejte na to, aby duše nebyla v plášti přetočená. Pro dokončení nasazení pláště začněte v bodu naproti ventilků. Oběma palci zatlačte druhou stranu pláště přes okraj ráfku, jak nejvíc je to možné. Dbejte na to, aby se duše nepřicvakla mezi pláštěm a ráfkem **(b)**.

Zatlačte plášť do ráfku, přičemž postupujte symetricky z obou stran směrem k ventilků. Nakonec budete muset stáhnout plášť silně směrem dolů **(c)**, aby už nasazená část pláště sklouzla do nejhlubší části dna ráfku. Značně to ulehčí práci na posledních centimetrech. Znovu zkontrolujte, zda duše leží správně uvnitř pláště a palci zatlačte poslední část pláště přes okraj ráfku.

Pokud se to nedá, budete muset použít montážní páky **(d)**. Zatlačte ventilek hluboko do pláště, aby se duše nezachytila mezi ráfek a patkou pláště.

Stojí ventilek rovně? Pokud ne, demontujte znovu jednu stranu pláště a upravte polohu duše. Aby se duše nepřicvakla mezi ráfkem a patkou pláště, nafoukejte trochu duši a potom s ní pohybujte sem a tam mezi boky ráfku. Přitom můžete též zkontrolovat, zda se neposunul ráfkový pásek.

Nafoukejte duši na potřebný tlak. Maximální tlak je uvedený na boku pláště.



Zkontrolujte, zda je plášť správně nasazený. Při tom se řiďte čarou na obvodu pláště, která je těsně nad okrajem ráfku. Mezera mezi čarou a okrajem ráfku by měla být stejná mezera po celém obvodu pláště.

Montáž kola

Při montáži kola je postup opačný jako při jeho demontáži. Přesvědčte se, zda je kolo uložené v zářezech a zda je správně vycentrované mezi rameny vidlice nebo zadní stavbou.

Přesvědčte se, zda jsou rychloupínáky a úchytky proti vypadnutí správně usazené.

Máte-li V-brzdy, přesvědčte se, zda jste znovu připojili brzdové lanko!

Pokud máte silniční ráfkové brzdy, uzavřete páčku rychloupínáku na brzdě (Shimano), nebo vraťte kolík na brzdové páčce zpět do původní polohy (Campagnolo).

Pokud máte kotoučové brzdy, zkontrolujte, zda jsou brzdové destičky správně uloženy v brzdové čelisti. Zkontrolujte souběžnost mezery mezi destičkami a polohu indikátora opotřebenosti. Ujistěte se, zda je při stlačení brzdové páčky brzdový kotouč skutečně sevřený brzdovými destičkami. Po montáži kola a dotažení rychloupínacích nábojů stlačte brzdovou páčku a kolo potom roztočte. Kotoučová brzda nesmí čelist tahat ani drhnout o destičky.



Před jízdou znovu zkontrolujte, zda se během montáže nedostala vazelina nebo olej na brzdový kotouč nebo destičky. Zkontrolujte, zda brzdové obložení nenarází o brzdové plochy. Zkontrolujte, zda je kolo bezpečně založené a upevněné. Za každých okolností brzdy vždy před jízdou otestujte!

Hlavové složení – důležité informace o funkčnosti a údržbě

Hlavové složení

Hlavové složení **(e)** spojuje vidlici, představec, řídítka a přední kolo s rámem a současně umožňuje, aby se jako celek volně otáčelo. Nesmí mít prakticky žádný odpor při otáčení a zároveň se musí během jízdy stabilizovat. Nárazy způsobené nerovnostmi povrchu vystavují hlavové složení značnému zatížení. Hlavové složení se proto může uvolnit a být nesprávně nastavené.



Jízda na kole s vůlí v hlavovém složení nadměrně zatěžuje vidlici i samotné hlavové složení, což může vidlici poškodit a vést k vážným následkům.

Kontrola a nastavení hlavového složení

Zkontrolujte vůli hlavového složení, položte prsty okolo horní misky **(f)**, druhou rukou stlačte přední brzdu a posouvejte kolo po zemi dopředu a dozadu.

Pokud má hlavové složení vůli, ucítíte pohyb horní misky vůči spodní.

Další možností kontroly hlavového složení je, že zvednete přední kolo ze země a pak ho necháte spadnout na zem **(g)**. Drnčivý zvuk vás upozorní na vůli v hlavovém složení. Zkontrolujte lehkost chodu ložisek hlavového složení – zvedněte rám, až se přední kolo ocitne ve vzduchu. Řídítka otočte doprava a doleva. Přední kolo by se mělo na obě strany velmi lehce otáčet a jeho pohyb by neměl nikde váznout. Jen lehké klepnutí do řídítek stačí, aby se přední kolo otočilo do strany.



Nastavení hlavového složení si vyžaduje určitou dávku zkušeností, a proto by mělo být přenecháno prodejci jízdních kol MERIDA.



Bezzávitové hlavové složení „Aheadset“

Zvláštní vlastností tohoto systému je, že představec není vložený do krku vidlice, ale je uchopený na krku vidlice. V tomto případě krk vidlice nemá závit. Představec je důležitou částí uložení hlavového složení. Jeho upínací síla zajišťuje celý systém v nastavené poloze.

Uvolněte o jedno až dvě otočení šrouby, které jsou umístěny na boční straně představce **(h)**. Velmi jemně dotáhněte zápný nastavovací šroub imbusovým klíčem.

Opět vyrovnejte představec s rámem tak, aby řídítka nebyla odkloněna, když kolo směřuje přímo vpřed.

Postupně momentovým klíčem dotáhněte šrouby až na maximum (viz Utahovací momenty). Po dotažení šrouby byste neměli být schopni otočit představcem vůči vidlici.

Výše popsaným způsobem zkontrolujte vůli hlavového složení. Dbejte na to, abyste hlavové složení příliš neutáhli, protože se může poškodit.



Nastavovací šroub nedotahujte úplně, slouží jen na nastavení správné vůle!



Zkontrolujte pevnost představce: postavte se před kolo a sevřete ho koleny. Uchopte řídítka a zkuste s nimi pootočit proti přednímu kolu. Volný představec může způsobit vážnou nehodu.



Pokud vlastníte silniční kolo s karbonovou vidlicí s karbonovým krkem, pročtěte si nejdříve velmi pozorně návod výrobce vidlice. Příliš silné dotažení upínacích šroubů může vidlici poškodit.

Odpružená sedlovka – důležité informace o funkčnosti a údržbě

Klasické hlavové složení

Na nastavení hlavového složení klasického typu potřebujete dva ploché vidlicové klíče. Podle průměru hlavového složení použijte vidlicové klíče velikosti nejméně 32 mm. Přední kolo pevně sevřete mezi koleny a pomocí obou klíčů pojistnou matici povolte.

Spodní miskou trochu zašroubujte (směrem dolů). Dbejte na to, aby miska nebyla příliš pevně dotažená, jinak se uložení může poškodit.

Klíčem misku přidrže na svém místě tak, aby zůstala na svém místě. Druhým klíčem dotáhněte pojistnou matici vůči misce hlavového složení.

Opět zkontrolujte vůli. Pokud se vidlice nepohybuje volně a lehce, zřejmě bylo hlavové složení příliš dotažené. V tomto případě nastavení opakujte. Správné nastavení hlavového složení je otázkou několika pokusů. Základním předpokladem dlouhodobého bezporuchového provozu je chod hlavového složení bez vůle.

Odpružené sedlovky

Odpružené sedlovky (a+b) zvyšují komfort jízdy zvláště po nerovném povrchu. Je možné je používat při jízdě na silnicích a polních cestách.

Odpružené sedlovky jsou obvykle navrženy pro jezdce s průměrnou hmotností 75 kg. Jejich pružící vlastnosti se mohou měnit buď nastavením napnutí pružiny nebo výměnou pružiny.



Nastavení

Při zvyšování počátečního napnutí pružiny musíte nejdříve vytáhnout sedlovku z rámu. Ještě před tím si ale označte polohu sedla na sedlové trubce (např. lepicí páskou).

Uvolněte šroub nebo rychloupínák, který upíná sedlovou trubku do rámu. Nastavovací šroub je umístěn v sedlovce. Pokud chcete napětí zvýšit, otáčejte imbusovým klíčem směrem doprava. Když chcete napětí pružiny snížit, otáčejte šroubem směrem doleva. Při otáčení směrem doleva (při pohledu na šroub zespodu) ho neuvolňujte až za bod, ve kterém je rovnoběžný se sedlovou trubkou, jinak se upínací mechanismus může poškodit. Pokud rozsah nastavení nevyhovuje vašim požadavkům, budete zřejmě potřebovat vymenit pružinu uvnitř trubky za tvrdší nebo měkčí. Používejte pouze originální součástky. Sedlovku pevně upněte a zkontrolujte, jestli je v sedlové trubce bezpečně zajištěna (viz kapitola „Nastavení správné výšky sedla“).



Nikdy nejezděte se sedlovkou vytaženou nad vyznačenou bezpečnostní rysku – na sedlovce je vyznačený limit, maximum nebo stop (c+d)!

Kontrola a údržba

Zkontrolujte boční vůli sedlovky – sedlo uchopte oběma rukama a zkuste s ním pohnout ze strany na stranu. Když zjistíte nepřiměřenou vůli, vyhledejte odborný servis.



Při nastavování počátečního napětí nevyšroubujte šroub až za polohu, kdy je rovnoběžný se sedlovou trubkou.

Odpružení kola – základní pojmy

Odpružená vidlice

Přední vidlice (**e**) pohlcuje a tlumí nárazy pomocí svých pohyblivých částí. Nejčastěji jsou používány teleskopické odpružené vidlice. Vnitřní nohy (ty tenší trubky) jsou upevněny do korunky vidlice a jsou vnořeny do vnějších noh vidlice (silnější trubky, přičemž levá a pravá vnější noha jsou můstkem spojeny do jednoho dílu).



Zadní tlumič

Zadní tlumič (**f**) je funkční prvek kombinující odpružení a tlumení zadní stavby celoodpruženého kola.



Tuhost pružiny

Síla, která je potřebná na stlačení pružiny určitou délkou zdvihu – měřená v newtonech na mm (N/mm) nebo v lib – rách na palec (lbs/in). Vyšší míra tuhosti pružiny vyžaduje větší sílu při daném zdvihu. V případě vzduchových vidlic tato hodnota odpovídá vyššímu tlaku vzduchu ve vzduchové pružině.

Předpětí pružiny

V případě systémů vzduchových pružin je zásadním faktorem nastavení tuhosti pružiny a předpětí pružiny konkrétní úroveň tlaku vzduchu v komoře (**g**). Pro správné nastavení tlaku vzduchu je potřebné postupovat podle instrukcí výrobce. V určitém rozsahu je možné nastavit i předpětí vinuté pružiny. Pružina potom reaguje jen na sílu vyšší, než je nastavená předpětím. Avšak výsledkem nastavení předpětí není změna tuhosti pružiny. Těžší jezdci by si neměli kompenzovat nízkou tuhost pružiny nastavením vysoké úrovně jejího předpětí.

Negativní zdvih pružení, tzv. „sag“

Část zdvihu pružení, která je pohlcena stlačením konstrukce zadní stavby nebo noh přední vidlice jen působením vlastní hmotnosti jezdce při zaujetí svého typického posedu na



kole ve statickém stavu se nazývá „sag“. Většinou se specifikuje v procentech celkového zdvihu pružící jednotky.

Nastavení velikosti zdvihu

Pokud to daný model vidlice umožňuje, tak zdvih vidlice se zmenšuje otáčením ovladače na korunce vidlice. Některá řešení si pro zkrácení délky zdvihu vyžadují současně hluboké stlačení vidlice. V případě zadního pružení se změna zdvihu, pokud to design rámu umožňuje, realizuje změnou pozice montážních bodů tlumiče v rámu.

Tlumení komprese (**h**)

Ve většině případů se tlumení ovládá modrým ovladačem. Funkce tlumení zpomaluje kompresi. Kompenzací velmi rychlého sledu nárazů pomáhá předcházet dosedání vidlice na dno. Především pružící jednotky vyšší třídy dokážou navíc rozlišovat tlumení „high speed“ (při tvrdých nárazech = rychlá komprese pružiny) a „low speed“ (při pomalé kompresi, např. typické pohupování při jízdě ve stojl).

Odskok tlumení

Většinou se nastavuje pomocí červeného ovladače. Opožďuje nebo zpomaluje odskok. Umožňuje předcházet pohupování kola.

Uzamykání pružení, tzv. „lockout“

Ovládá se buď ovladačem na korunce vidlice/tele tlumiča, nebo pomocí dálkového ovládání na řídítkách. Tato funkce zablokuje možnost stlačení vidlice/tlumiče. Používá se zejména při jízdě po cestách s hladkým povrchem, aby se tak předešlo nevíтанé ztrátě energie. Nesmí se aktivovat při jízdě v terénu.

Platformové tlumení

Zvyšuje míru tlumení (low speed) komprese a potlačuje pohupování kola. Oproti funkci uzamčení (lockout), v případě platformového tlumení není pružení zablokované úplně.

Odpružená vidlice – důležité informace o funkčnosti a údržbě

Odpružené vidlice

Většina horských kol a některá trekkingová a krosová kola jsou vybavena odpruženou vidlicí **(a)**, která umožňuje bezpečnější ovládání kola na nerovném povrchu. Výrazně snižuje namáhání nejen jezdce, ale i kola, která je způsobena mechanickými nárazy během jízdy.

Když přední kolo dostane náraz, spodní trubky vidlice jsou tlačeny nahoru. Spodní nohy vidlice se pohybují po tenších vnitřních horních trubkách, které jsou pevně spojeny s korunkou vidlice. S tím, jak je pružina uvnitř stlačena, vidlice se vtažuje. Pružina umožňuje vidlici opět se roztáhnout do původní délky. Netlumená pružina by se okamžitě opět roztáhla a tím by se jízda stala téměř nemožnou. Vidlice má zabudovaný tlumič pružení, který zabraňuje, aby se pružina nekontrolovatelně vrátila zpět, a umožňuje tak hladký zpětný chod. Pružnost těchto vidlic zajišťuje ocelová pružina nebo zvláštní typ pružného plastu – elastomeru. Některé vidlice mohou být vybaveny vzduchovým pružením, případně mohou být kombinací výše uvedených možností. Tlumení je obvykle zabezpečováno olejem nebo elastomerem.

Nastavení a údržba

Správná funkčnost vidlice je možná až po jejím nastavení s ohledem na hmotnost jezdce a účel jízdy. První nastavení vyžaduje jen málo práce – pokud použijete jednoduchou pomůcku. Předtím, než začnete vidlici nastavovat, tlumení a pružení musí být uvedeno do nejnižší polohy.

Pro změření zdvihu můžete použít gumový O-kroužek, který je od výroby založený na jedné z vnitřních noh vidlice **(b)**. Pokud se tam tento O-kroužek nenachází, založte na vnitřní



nohu plastový pásek tak, aby se mohl po trubce lehce posouvat. Posuňte ho do nejnižší polohy. Pásek vám ukáže ponoření vidlice zatíženého kola. Pokud to není možné kvůli nedostatku místa, postupujte následovně: požádejte jinou osobu, aby vám změřila vzdálenost horní hrany korunky vidlice od země – nejdříve bez zatíženého kola a potom si sedněte na sedlo.

Všeobecně sa dá říci, že při zatížení kola jezdce by vidlice měla poklesnout asi o 15 až 25% (hodnota „sag“ pro cross-country a maraton) a o 25-35% (all-mountain, enduro, freeride) z udávaného celkového zdvihu **(c)**. Pokud tento toto nenastane, musíte změnit předpětí pružení.

Projeďte se na kole po různém povrchu a podívejte se, v jakém rozsahu vidlice pracuje. Pokud se stahovací pásek posunul jen o pár milimetrů, vidlice je příliš tuhá nebo nafoukaná. Zkontrolujte, zda je počáteční napětí pružiny v nejnižší poloze. Pokud ano, nechejte pružinu vyměnit.

Když se stahovací pásek posunul po celém zdvihu nebo na konci pohybu vidlice uslyšíte náraz, potom je pružina příliš pružná (flexibilní). Nastavte předpětí nebo vidlici dofoukejte **(d)**. Když to nepomůže, musíte nechat (ocelovou) pružinu v odborném servise vyměnit.

Nastavení odskoku tlumení

Po nastavení pružení můžete začít optimalizovat tlumení podle vlastních potřeb. Tlumení se realizuje ventilem uvnitř, přičemž většina vidlic používá na jeho nastavení vnější ovladač červené barvy. Otočte ovladačem o čtvrt nebo půl otáčky a sledujte rychlost odezvy vidlice. Nedostatečné tlumení způsobí, že odpružení není příliš silné a máte pocit, že se vás kolo pokouší „vyhodit“. Čím více uzavíráte mechanismus tlumení, tím pomaleji pružina reaguje, a tlumení se stává měkčím. Nadměrné tlumení způsobí, že se vidlice při sérii nárazů propadá, protože je zpětné tlumení příliš pomalé. Některé

vidlice mohou být příliš pomalé. Některé vidlice mohou být vybaveny dodatečnou funkcí nastavení tlumení komprese. Typické tlumení komprese na některých vidlicích tlumení rychlé komprese, zpomalí kompresi při rychlém přejezdu přes překážku. Vysoká rychlost komprese by mohla vyústit do naražení vidlice na konec svého zdvihu.

Funkce uzamčení pružení, tzv. „lockout“

Pokud dlouhé a táhlé stoupání vyžaduje jízdu ze sedla, odemčená přední vidlice má tendenci se při takové jízdě nepřijemně pohupovat. V takové situaci je možné využít funkci uzamčení pružení (e+f), pokud je tímto mechanismem vaše vidlice vybavená. Při jízdě dolů z kopce po nerovném povrchu musí být vidlice bezpodmínečně odemčená.



Funkci uzamčení nikdy neaktivujte při jízdě po nerovném terénu, ale jen při jízdě po hladkém povrchu.

Nastavení velikosti zdvihu vidlice

Některé přední odpružené vidlice, zejména ty s vyšším zdvihem, mohou být vybaveny možností nastavení zdvihu – jeho zmenšením.

Běžně byste měli jezdit s nastavením maximálního zdvihu vidlice. Ale v případě stoupání do strmých svahů může jezdcí přijít vhod zmenšení zdvihu přední vidlice, čímž se dosáhne snížení polohy řídítek. V nákloně terénu se tak jezdcí umožní zaujmout lepší polohu, čímž se sníží pravděpodobnost zdvžení předního kola a riziko pádu na záda.

Pro změnu nastavení velikosti zdvihu vidlice otáčejte ovladačem zdvihu – „Travel“ nebo „Travel Adjust“ na korunce vidlice v indikovaném směru. Většina vidlic s touto funkcí má na ovladači vyznačené symboly „+“ a „-“ a nebo stupnici velikosti zdvihu v milimetrech.



Některá řešení této funkce vyžadují současně silné stlačení vidlice. Pro aktivaci snížení zdvihu je třeba v těchto případech vidlici jednou silně stlačit zatlačením do řídítek.

Na rovném terénu a samozřejmě při sjezdech je potřeba zdvih vidlice vrátit na maximální rozsah. Otočte ovladačem nastavení zdvihu v opačném směru, a když je to nutné, opět jednou silně stlačte vidlici.



Tento návod na obsluhu kola ve všeobecnosti obsahuje i popis obsluhy odpružené vidlice.

V případě kola se složitější odpruženou vidlicí doporučujeme požádat prodejce kol Merida o dodání podrobnějšího návodu ke konkrétní odpružené vidlici, tento návod je prodejci poskytnut ze strany dovozce. V elektronické podobě ho najdete i na stránkách www.merida-bike.cz, případně na požádání (info@merida-bike.cz) zašleme návod e-mailem. Předtím, než změníte jakékoliv nastavení nebo se pustíte do údržby, pečlivě si návod přečtěte.



Neotáčejte žádným šroubem na odpružené vidlici pomocí nářadí v pochybné naději, že tím něco nastavíte. Můžete uvolnit upínací mechanismus a tak způsobit nehodu. Uživatelsky nastavitelné funkce se zpravidla ovládají prsty, přičemž výrobce obvykle na vidlici vyznačí symboly „+“ a „-“ nebo stupnici.



Odpružené vidlice jsou složitým výrobkem, proto jakýkoliv zásah, údržbu a zvláště demontáž nebo dokonce přestavbu přenechejte radši odbornému servisu kol MERIDA.

Údržba odpružené vidlice


Odpružené vidlice jsou velmi složitá zařízení a vyžadují značnou péči a odpovídající údržbu. Tento fakt vede obvykle k tomu, že téměř všichni výrobci odpružených vidlic zřizují servisní střediska, kde si mohou zákazníci nechat svoji vidlici zkontrolovat a opravit. Na údržbu odpružené vidlice je důležitý následující pracovní postup:

Nezáleží na tom, jaký typ odpružené vidlice máte, ale vždy udržujte kluzné plochy horních trubek vidlice úplně čisté. Po každé jízdě utřete vidlici měkkou navlhčenou houbou **(a)**. Po umytí horského kola nastříkejte na horní trubky vidlice trochu speciálního oleje **(b)** nebo je jemně potřete hydraulickým olejem.

U svého prodejce kol MERIDA si nechte pravidelně kontrolovat všechny šroubové spoje na vidlici momentovým klíčem.

Pokud je vaše vidlice vybavená elastomerem, pravidelně čistěte a mazejte tyto syntetické pružiny. Pro tento účel používejte pouze mazací přípravky bez živice, které nepodporují korozi. Někteří výrobci poskytují speciální mazací prostředky určené právě na údržbu vidlice. Dbejte na doporučení výrobce.

U vidlic se vzduchovým pružením je nutné pravidelně kontrolovat tlak vzduchu **(c)**, který může časem klesnout.

 **Odpružená vidlice je vystavena trvalému působení vody a nečistot stříkajících od předního kola. Doporučujeme vidlici po každé jízdě v takových podmínkách očistit přiměřeným množstvím vody.**



Pokud zjistíte, že není možné založit pásek kolem vnitřní nohy vidlice **(d)**, budete zřejmě potřebovat pomoc jiné osoby, která bude sledovat chování vidlice v průběhu jízdy a poradí vám, jako ji nastavit.



Kolo nepoužívejte, pokud vidlice naráží na dno svého zdvihu.



Přesné nastavení odpružené vidlice může být dlouhá a pracná činnost. Pokud si nejste jisti, je lepší se spojit s vaším prodejcem jízdních kol MERIDA.



Pokud dostupné možnosti nastavení nejsou schopné pokrýt vaše požadavky, bude nutné vyměnit pružiny nebo tlumiče. Většina výrobců nabízí sady určené na modernizaci nebo přizpůsobení původní vidlice novým požadavkům. S výměnou těchto částí se obraťte na svého prodejce, protože chybná montáž může být příčinou nehody s vážnými následky. Většina výrobců odpružených vidlic má vlastní servisní centra, která můžete požádat o výměnu.



Dbejte na to, aby byla vaše odpružená vidlice zkontrolována v servisním centru výrobce vidlice aspoň jednou ročně.

Celoodpružené kolo – důležité informace o funkčnosti a údržbě

Zadní tlumič celoodpruženého kola

Celoodpružená kola jsou vybavena nejen přední odpruženou vidlicí, ale též pohyblivou zadní stavbou (**e**), která díky zadnímu tlumiči (**f**) pruží a tlumí nárazy. Nárazy obvykle absorbují vzduchové pružení, případně ocelová pružina, tlumení je obvykle realizované olejem.

Při nastavování sedla na celoodpruženém kole je nutné si uvědomit, že při nasazení jezdce na kolo se výška sedla nepatrně sníží. To způsobí, že se sedlo mírně nakloní dozadu. Tento jev můžete kompenzovat nastavením polohy sedla. Pokud máte problémy s posedem, zkuste mírně snížit přední část sedla.



Celoodpružená kola mají zjevně větší světlou výšku, než kola bez pružení. Pokud je sedlo nastavené na správnou výšku, nebudete schopni dosáhnout nohou na podlahu. Pro začátek doporučujeme sedlo mírně snížit.

Nastavení tuhosti pružení

Předtím, než si kolo převezmete, je nějakým způsobem nastavené, bylo nastaveno předpětí pružiny nebo nastavený tlak vzduchu vzhledem k velikosti rámu a předpokládané hmotnosti jezdce. Následně se dozvíte, jak je možné přesněji nastavit charakteristiku zadního tlumiče podle hmotnosti a posedu jezdce.

Zadní tlumič zadního kyvného ramena se musí pod hmotností jezdce mírně vtáhnout (tzv. „sag“), aby se tak umožnil zdvih negativní pružiny. Při přejezdu zadního kola přes jámu se pružina roztáhne a pružící mechanismus tak



eliminuje nerovný pohyb. Pokud je napětí pružiny příliš vysoké, ztrácí se tento efekt, protože vidlice bude už úplně vysunutá. Znamená to ztrátu důležitých vlastností, jakými jsou bezpečnost a pohodlí.

Všeobecně se dá říci, že jezdci věnující se cross-country a maratonu volí negativní zdvih mezi 10 až 20 % (hodnota „sag“) a v případě all-mountain, enduro, či freeride mezi 25-35 % z udávaného celkového zdvihu tlumiče.

Na změření negativního zdvihu můžete použít gumový kroužek umístěný na tenší, vnořující se trubce zadního tlumiče (**g**). Pokud tam gumový kroužek není, můžete na kluzák umístit stahovací pásku.

Na kolo zlehka nasedněte a zaujměte standardní jízdní pozici. Bezpečně se opřete například o stěnu. Požádejte pomocníka, aby gumový kroužek, resp. stahovací pásku, posunul na doraz k tělu tlumiče. Následně z kola opatrně zesedněte tak, aby už dodatečně nepřepuzilo. Změřte vzdálenost pozice gumového kroužku vůči tělu tlumiče. Na měřanou hodnotu porovnejte s celkovým zdvihem tlumiče pro určení, zda je tlumič nafoukaný správně nebo ne.

Zadní tlumiče, jejichž pružícím médiem je vzduch, se nastavují prostřednictvím změny tlaku vzduchu. Pamatujte si, že ventily se mohou lišit. Na dofoukání používejte vhodnou pumpu (**h**) a sledujte doporučené hodnoty tlaku. V mnohých případech je maximální hodnota tlaku udaná na tlumiči a vždy je též uvedena v návodu.

V případě zadních tlumičů s vinutou ocelovou pružinou se předpětí pružiny v rámci rozsahu tuhosti pružiny nastavuje pomocí drážkovaného nastavovacího kroužku. Pokud se nastavením předpětí nedá dosáhnout potřebná úroveň negativního zdvihu tlumiče („sag“), tak ocelovou pružinu je potřeba vyměnit za pružinu s jiným stupněm tvrdosti – tvrdší nebo měkčí.

Výměnu pružiny doporučujeme svěřit vašemu prodejci jízdních kol MERIDA. Při výměně jakékoliv části se vždy ubezpečte, že díl je kompatibilní a z hlediska bezpečnosti, že se jedná o originální náhradní díl.

Dbejte na to, aby byl ventil tlumiče při jízdě chráněn před nečistotami čepičkou.

Po každé změně v nastavení tlumiče vždy absolvujte krátkou testovací jízdu a ověřte si chování tlumiče. Pozice gumového kroužku na kluzáku indikuje maximální zdvih tlumiče, který jste při jízdě využili.

Když se gumový kroužek pohnul jen minimálně, tlumič je zřejmě příliš tvrdý. Snižte tlak vzduchu v tlumiči, nebo v případě tlumičů s ocelovou pružinou snižte předpětí pružiny.

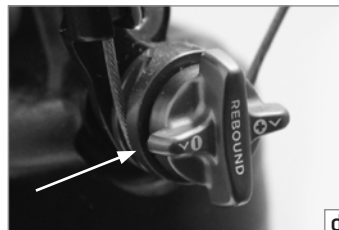
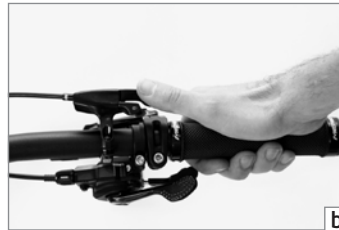
Pokud gumový kroužek stlačením tlumiče sklouzl z kluzáku, nebo tlumič evidentně při stlačení dosedá na konec svého zdvihu **(a)**, nastavení tuhosti pružiny je příliš měkké. Tlak vzduchu v tlumiči je třeba zvýšit, resp. třeba zvýšit předpětí ocelové pružiny.



V případě celoodpružených kol je zadní část rámu navržena pro absorpci nárazů. Pokud je zadní tlumič příliš tvrdý a nepoddajný, nárazy vyvolané nerovnostmi terénu budou přenášeny přímo na rám bez jejich tlumení. Rám není navržen tak, aby odolával takovému neodtlučenému zatížení. Pokud má váš zadní tlumič mechanismus uzamčení (b), funkci uzamčení neaktivujte při jízdě po nerovném terénu, ale jen při jízdě po hladkých površích.



Tlak ve vzduchové pružině musí být nastaven tak, aby zadní tlumič nikdy nedosáhl konec zdvihu. Pokud zadní tlumič pravidelně dosahuje konec svého zdvihu, dlouhodobějším používáním se může poškodit.



Nastavení tlumení

Vlastní činnost zadního tlumiče může být nastavená pomocí uvnitř umístěných ventilů, které ovládají rychlost proudění oleje a tedy i rychlost, s jakou se tlumič pohybuje nahoru a dolů. Tímto způsobem můžete optimalizovat reakci jezdce na překážky.

Stupeň tlumení se nastavuje externě pomocí nastavovacího kolečka **(c)** (tento ovladač je obvykle červený). Nastavovací kolečko umožňuje ovládat ventily olejové komory a tak regulovat rychlost proudění a množství oleje a tím buď zpomalit, nebo zrychlit pohyb odskoku.

Pokud je na tlumiči i druhý ovladač (většinou modrý), tak je jím možné ovládat rychlost komprese nebo je jím možné aktivovat funkci uzamčení tlumiče, tzv. „lockout“.

Zkušenosti ukazují, že s nastavováním úrovně tlumení je nejlepší začít u úplně otevřeném tlumení **(d)** (odskok a komprese nastavené na „-“). Zatlačte rukama do sedla kola a následně rychle uvolněte tlak. Tlumič se vrátí do otevřené pozice stejnou rychlostí, jakou byl stlačený.

V malých krocích otáčejte červeným ovladačem ve směru symbolu „+“ v rozsahu možnosti nastavení, dokud uslyšíte klik. Zatačte do sedla a následně uvolněte tlak. Uvidíte, že tlumič se vrací do otevřené polohy pomaleji.


Postupujte v malých krocích, až dosáhnete takového stupně tlumení, který vám nejlépe vyhovuje. Otestujte změnu chování zadního tlumiče. Typické nastavení tlumení odskoku je takové, když se stlačená pružina vrací do nataženého stavu menší rychlostí, ale ne příliš pomalu. To by znamenalo příliš vysoké tlumení.

Některé tlumiče mohou být vybaveny dodatečnou funkcí nastavení tlumení komprese. Typické tlumení komprese, nebo na některých vidlicích tlumení rychlé komprese, zpočátku kompresi při rychlém přejezdu přes překážku. Vysoká rychlost komprese by mohla vyústit do naražení tlumiče na konec svého zdvihu.

Nižší úroveň tlumení zabezpečuje při jízdě dobrou odezvu od podkladu, zároveň však vede ke zvýšené kompresi tlumiče při rychlé jízdě přes po sebe jdoucí překážky, např. po schodech, nebo při určitých podmínkách do pohupování při jízdě ze sedla. Vysoká úroveň tlumení zvýší míru tuhosti pružení, a to způsobí snížení jízdního komfortu.

Pokud jste nastavili „sag“ správně, podle návodu popsaného výše, a tlumič pracuje při běžné jízdě správně, ale v extrémních situacích narazí na konec svého zdvihu, můžete zvýšit tlumení komprese (e).

Postupujte krok za krokem, pokud příliš vysoká úroveň tlumení komprese omezuje tlumič ve využívání celého rozsahu zdvihu. Nastavování tlumení komprese může být zdoluhavý proces, při kterém je třeba postupovat vědomě a po malých krocích. Začněte s nejnižší mírou tlumení, t.j. modrý ovládací musí být plně vytočený k symbolu „-“. Provedenou změnu vždy otestujte krátkou zkušební jízdou.

 **Příliš vysoká míra tlumení odskoku zadního tlumiče může způsobit lenivý návrat tlumiče do natažené pozice, což může způsobit, že tlumič nebude dostatečně připravený na absorpci následujícího nárazu. Hrozí riziko úrazu!**



e



f



g



h



Neotáčejte žádným šroubem na tlumiči pomocí nářadí v pochybné naději, že tím něco nastavíte. Můžete uvolnit upínací mechanismus a tak způsobit nehodu. Uživatelsky nastavitelné funkce se zpravidla ovládají prsty, přičemž výrobce obvykle na tlumiči vyznačí symboly „+“ a „-“ nebo stupnice (f).



Při založení nového zadního pláště se přesvědčte, že je dostatečný prostor mezi pláštěm a rámem i při úplném stlačení tlumiče. Když je potřeba, vypusťte všechny tlak vzduchu z tlumiče a pro ověření zatlačte na sedlo. Případný kontakt pláště s rámem může zablokovat kolo. Hrozí riziko úrazu!



Kolo nepoužívejte, pokud tlumič narazí na dno svého zdvihu (g). Může to vést k poškození jak tlumiče, tak rámu. Míra tuhosti pružiny musí být nastavená na zatížení hmotností jezdce i případného batohu a také podle jízdních podmínek.

Funkce uzamčení pružení, tzv. „lockout“

Když si dlouhé a táhlé stoupání vyžadují jízdu ze sedla, odemknutý tlumič má tendenci se u takové jízdě pohupávat. V této situaci je možné využít funkci uzamčení pružení, pokud je tímto mechanismem váš tlumič vybaven. Při jízdě dolů z kopce po nerovném povrchu musí být tlumič bezpodminečně odemčený.



Funkce uzamčení nikdy neaktivujte u jízdě po rovinném terénu (h), ale jen při jízdě po hladkém povrchu.

Údržba

Tlumiče i zadní stavby celoodpružených rámu jsou díly se sofistikovaným designem, které vyžadují pravidelnou údržbu a péči. Většina výrobců tlumičů a odpružených vidlic pro tento účel zřídila servisní centrum, kde můžete nechat váš tlumič v doporučených intervalech, a teda aspoň jednou ročně, důkladně překontrolovat a podle potřeby i opravit.

Následující úkony jsou z hlediska údržby podstatné: Udržujte kluzné plochy tlumiče úplně čisté.

Po každé jízdě, nebo když jsou znečištěné, očistěte tlumič i zadní stavbu, zvláště ložiska, dostatečným množstvím čisté vody a měkkou houbou **(a)**.

Po umytí kola na kluzák zadního tlumiče stejně jako kloubová spojení zlehka nastříkejte vhodné mazivo ve spreji **(b)**, nebo naneste tenký film hydraulického oleje. Kritická místa se nejen promažou, ale zabezpečíte si tak i tichou jízdu. Několikrát stlačte tlumič a případné přebytečné mazivo utřete. Ověřte si, abyste na mazání použili mazivo doporučené výrobcem tlumiče.

Na čištění nepoužívejte tlakový čistič ani agresivní čisticí prostředky.

Pravidelně kontrolujte tlak ve vzduchovém tlumiči, protože vzduch může z tlumiče průběžně unikat **(c)**.

Pravidelně pomocí momentového klíče kontrolujte, zda jsou všechny šrouby zadní stavby správně dotaženy. Také pravidelně kontrolujte boční vůli v ložiscích zadní stavby a svíslou vůli ložisek zadního tlumiče.

Pro kontrolu vůle zadní stavby zvedněte kolo za sedlo **(d)** a zkuste pohnout zadním kolem ze strany na stranu.



a



b



c



d

V případě nutnosti požádejte o pomoc druhou osobu a zabezpečte, aby při kontrole zůstala přední část rámu nehybná.

Pro kontrolu vůle upevnění zadního tlumiče položte zlehka zadní kolo na zem a opět ho trochu zdvihněte. Zkontrolujte, zda nevydává podezřelé zvuky. Když zjistíte nějakou vůli v uložení, bezodkladně kontaktujte odborný servis kol MERIDA.



Pružící prvky kola jsou složitým výrobkem, proto jakýkoliv zásah, údržba a zvláště demontáž nebo dokonce přestavbu přenechejte radši odbornému servisu kol MERIDA.



Zadní tlumič je vystavený trvalému působení vody a nečistot stříkajících od zadního kola. Po každé jízdě očistěte znečištěný tlumič dostatečným množstvím vody.



Dbejte na to, aby byl váš tlumič zkontrolován v servisním centru výrobce tlumiče aspoň jednou ročně.

Speciální charakteristiky rákůů a dílůů z uhlíkových kompozitůů – karbonu

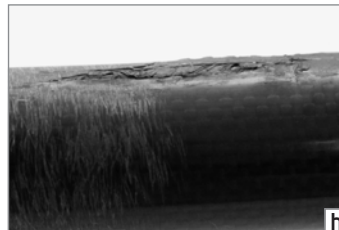
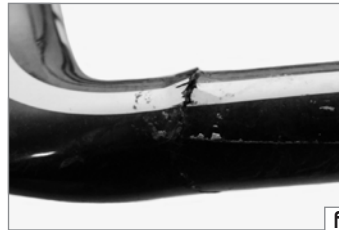
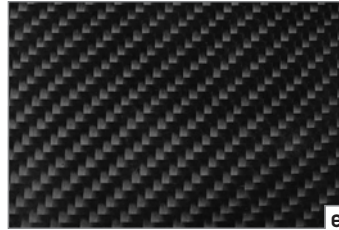
Při používání rákůů nebo dílůů z uhlíkových kompozitůů, tj. karbonu, je třeba vzít do úvahy určitá specifika tohoto materiálu.

Karbon (**e**) je extrémně silný a odolný materiál s nízkou hmotností, což z něj dělá perfektní materiál pro výrobu špičkových dílůů pro náročné použití. Když ale karbonový díl dostane příliš tvrdý náraz nebo nepřiměřenou zátěž, nemusí – na rozdíl od ocelových či hliníkových dílůů – navenek vykazovat viditelné znaky poškození, jako je například ohnutí. To neznamená, že díl je v pořádku a nepoškozený, protože vnitřní karbonová vlákna mohou vykazovat vážná poškození.

Po nepřiměřené zatěži může sice ne viditelně poškozený díl později definitivně selhat bez jakéhokoliv předchozího „upozornění“. Proto je velmi nebezpečné používat karbonové díly po absolvování nepřiměřeně tvrdého nárazu či jiného nepřiměřeného zatěžení. Může to vést k nehodám s nepředstavitelnými důsledky. Důrazně doporučujeme vzít dotčené části nebo i celé kolo k vašemu prodejci kol MERIDA na jejich prozkoumání a posouzení.

Poškozené karbonové díly (**f-h**) nesmí být opravovány a opětovně používány. Musí být nahrazeny jinými! Zabezpečte, aby jakýkoliv poškozený karbonový díl nebyl opět používán. Je potřeba ho zlikvidovat a zamezit jeho dalšímu používání.

Díly vyrobené z karbonu nesmí být za žádných okolností vystaveny nepřiměřeně vysoké teplotě. Proto nikdy nestříkejte karbonové díly barvou, kterou je potřeba následně vypálit při vysoké teplotě. Teplota by díl poškodila. Nenechávejte díly z karbonových vláken blízko zdroje vysoké teploty, jako například radiátor, krb, otevřený oheň, ale ani zavřené v autě v horkém slnečném počasí.



Karbonové díly, tak jako všechny konstrukce s nízkou hmotností, mají omezenou životnost. Z tohoto důvodu se doporučuje karbonový představec i řídítka pravidelně každé 3 roky používatí důkladně zkontrolovat, i když při používání neznamenali nehodu nebo nepřiměřeně tvrdý náraz.

Když uvažujete převážet své kolo MERIDA v kabině auta, dbejte na zabezpečení karbonového rámu i dalších karbonových dílůů před jejich poškozením pomocí vhodných prostředků (kartón, pěnové výstelky apod.). Na takto převážené kolo, ani na jeho části, nikdy nepokládejte batoh nebo kufr.

Vaše kolo MERIDA odkládejte a parkujte vždy opatrně a zabezpečte, aby nedošlo k jeho pádu. K poškození karbonového rámu a dílůů může dojít i nevinným pádem kola, když dojde k nárazu na ostrou hranu.



Když váš karbonový rám MERIDA nebo karbonová vidlice vydává praskavý zvuk nebo jsou na nich viditelné praskliny, deformace, oblasti se změněnou barevností, škrábance a rýhy, přestaňte své kolo používat, dokud poškozený díl nebude nahrazen! Obráťte se na prodejce kol MERIDA, který poškozený díl prozkoumá.



Nemontujte na vaše karbonová řídítka nástavce, dokud nejsou pro kombinaci s karbonovými řídítky speciálně navrženy a schváleny. Karbonová řídítka nezkracujte. Neupevňujte objímky řadících a brzdových páček blízke ke středu řidítek, než je to na řidítcích naznačené. Hrozí riziko zlomení řidítek!

Péče o karbonové díly

Karbonové díly můžete čistit pomocí čisté vody a jemné textilie. Když je to nutné, můžete použít i jemné tekuté mydlo. Na očištění mastnot použijte čističe založené na benzínu. Nepoužívejte odmašťovače a rozpouštědla obsahující aceton, trichloretylen, dichlormethan apod., protože mohou poškodit strukturu karbonu.

Na ochranu a přešetření povrchu laku můžete použít vosk na karosérie automobilů bez obsahu pevných brusných částic. Leštící látky obsahující pevné částice mohou narušit povrch materiálu.

i Karbonové díly jsou zvláště náchylné na poškození způsobené nepřiměřeným sevřením objímky. Speciální karbonová montážní pasta (a) vytváří extra tření mezi dvěma plochami, což umožňuje snížit potřebný utahovací moment až o 30%. Užitečné je to především v oblastech objímek spojujících představec a řídítka, krk vidlice a představec, sedlovku a sedlovou trubku rámu, t. j. tři specifické oblasti, kde příliš velké sevření objímky může vést k poškození dílu a následnému selhání poškozeného dílu. Takto poškozené díly není možné reklamovat. Při snížení upínací síly objímky karbonová montážní pasta snižuje tlak na citlivé povrchové vrstvy karbonu, předchází poškození vláken i poškození vnitřní struktury karbonu.

⚡ Ujistěte se, že všechny karbonové objímkové oblasti jsou bez vazelíny a jiných maziv. Mazací tuk by pronikl pod povrch karbonového materiálu, snížil by koeficient tření a narušil by stabilitu objímkového spojení. Karbon, který byl natřený vazelínou, už nikdy nedokáže poskytnout bezpečný objímkový spoj. V karbonových objímkových oblastech proto používejte pro tento účel určenou speciální montážní pastu.



a



b



c



d



Nikdy neupínejte karbonový rám do upínacího mechanismu montážního stojanu! Kolo doporučujeme do stojanu upevnit za hliníkovou sedlovku (b), kterou pro tento účel nahradíte vaší karbonovou sedlovkou.



Většina objímek nosičů kol pro provoz kola na autě jsou potenciálním zdrojem poškození rámových trubek s velkým průměrem! Výsledkem takového poškození může být selhání karbonového rámu při jízdě, bez předchozího upozornění. Při výběru autonosiče se proto informujte o jeho vhodnosti pro upnutí karbonového rámu kola.



Chraňte zranitelná místa rámu, jako je například hlavová trubka nebo spodní část dolní rámové trubky, pomocí vhodných ochranných prvků (c+d) – nálepek proti oděření a poškrábání rámu lanky, bovdeny nebo nárazem kamínků. Na trhu jsou dostupné ucelené sady takových nálepek.



Pokud byste chtěli vaše karbonové kolo dodatečně vybavit doplňky, jako jsou nosič batohu, blatníky, stojan či systém osvětlení, je to možné jen montáží do speciálních úchytlů a montážních otvorů pro tento účel určených, pokud je jimi rám originálně vybavený.

Pedály – důležité informace o funkčnosti a údržbě

Pedálové systémy

Ne všechny boty jsou vhodné pro cyklistiku. Boty používané v cyklistice mají pevnou podrážku a poskytují chodidlu pevnou oporu. Když je podrážka příliš měkká, pedály se mohou při dlouhé jízdě přes podrážku protlačit a znepříjemnit šlapání, případně poranit chodidlo. Měkká podrážka také hůře přenáší sílu vynaloženou na šlapání.

V místě podpatku nesmí být bota příliš široká, aby se nemohla dostat při šlapání do kontaktu se zadní stavbou. Správná cyklistická obuv zajistí správnou a přirozenou polohu nohy, která ani při dlouhodobém šlapání nezpůsobuje bolesti chodidel a kolen.

Přehled různých upínacích mechanismů a jejich činnosti

Pro sportovní jízdu na kole doporučujeme používat pedály, které umožňují připnout boty (e+f). Tyto systémy jsou známy také jako nášlapné pedály.

Pevné spojení boty s pedálem zabraňuje sklouznutí nohy z pedálu při rychlé jízdě nebo v náročném terénu. Kromě toho umožňují pedál nejen tlačit, ale též ho tahat, jízda je pak plynulejší.

Nášlapné pedály vyžadují speciální cyklistickou obuv, kterou je možné na pedál připnout (g). Obvykle se to dělá tak, že se pedál nastaví do vodorovné polohy, noha se nepatrně skloní dolů a špička zarážky (kovová část na podrážce cyklistické boty) se zasune do upínacího mechanismu pedálu.



e



f



g



h

Většina horských kol je vybavena pedály s oboustranným upínacím mechanismem, botu pak můžete na pedál připnout z jakékoliv strany. Jakmile uslyšíte lehké cvaknutí, bota je v pedálu zajištěná. U všech komerčně dostupných upínacích mechanismů se bota z upínacího mechanismu uvolňuje lehkým vytočením paty směrem ven.

Při zkoušce upnutí boty do pedálu se opřete o zeď nebo někoho požádejte, aby vás podepřel.



Upnutí a uvolnění bot z pedálů si nejdříve pečlivě natrénujte na místě a až potom to zdokonalujte na místech s malým provozem.

Nastavení a údržba

Současné systémy upínání se vyznačují významnými rozdíly v konstrukci. Bez ohledu na tento fakt existuje na nastavení všech typů několik všeobecných pravidel:

Zarážky musí být připevněné k botě na místě tak, aby kloub palce byl přesně nad osou pedálu. Při šlapání musí být noha v přirozené poloze. Pro většinu lidí to znamená, že pata směřuje nepatrně dovnitř. Ujistěte se, že zajišťovací šrouby jsou řádně dotažené, jinak bude téměř nemožné uvolnit botu z pedálu.

Podle potřeby jezdce nastavte vypínací sílu pedálu (h). Je rozumné začít s nejmenší vypínací silou. Malým imbusovým klíčem pootočte upínací mechanismem a zkontrolujte předpětí upnutí a vypnutí boty z pedálu.

Nechráněné pružiny a další součásti, kde se ukládají nečistoty, je nutné pravidelně čistit a mazat.

Pískání a skřípání zárážek (kufrů) se dá často odstranit promazáním v místě dotyku zárážky boty s nášlapným mechanismem. Ale může to být též signál opotřebování. Pravidelně kontrolujte opotřebování zárážek, zvláště tehdy, když jsou plastové.

Jestliže se bota v nášlapném mechanismu volně hýbe, je to pravděpodobně způsobené opotřebováním zárážky nebo podrážky boty.

i Doporučujeme obrátit se s výběrem vhodného typu nášlapného systému pedálů, stejně jako i vhodných treter, na zkušeného prodejce. Nastavení nášlapného systému pedálů i montáž zárážek na tretry také doporučujeme svěřit vašemu prodejci kol MERIDA. Prodejce vám s tím rád pomůže a zodpoví vaše otázky.

⚡ Nášlapné pedály používejte jen se správně fungujícím upínacím mechanismem. Poškozený pedál nebo silně opotřebované zárážky mohou způsobit sklouznutí boty z pedálu, což může vést k nehodě.

⚡ Dbejte na to, aby pedály ani podrážka treter nebyly znečištěny blátem a podobnými cizími tělesy. Nečistoty vždy odstraňte, upínací systém opláchněte vodou a následně promazte vhodným mazivem.

⚡ Většina treter s namontovanými zárážkami je vhodná pro pěší chůzi jen v omezeném rozsahu. Zárážky jsou většinou vyšší, než je podrážka treter, což snižuje grip podrážek vůči podkladu. Při chůzi v tretrách buďte opatrní.



a



b



c



d

Přilby

Přilby **(a)** určené na jízdu na kole jsou v dnešním silničním provozu nevyhnutelností. Váš prodejce kol MERIDA má velký sortiment přileb různých velikostí. Koupí přilby věnujte dostatečný čas a přilbu, které dáváte přednost, si před konečnou volbou na chvíli vyzkoušejte. Správná přilba musí těsně sedět, ale nesmí přitom příliš silně tlačit.



Nikdy nejezděte bez přilby (b)! Avšak i nejbezpečnější přilba je zbytečná, když nemá řádně utažené pásy nebo není správně nastavená.

Oblečení

Cyklistické kalhoty **(c)** jsou pro komfortní sezení na kole nevyhnutelné. Jednak mají tyto kalhoty všitu speciální vložku, ale zároveň jsou švy a stříh kalhot navrženy tak, aby při jízdě na kole netlačily a aby se neshrovaly.



Nikdy nejezděte v dlouhých kalhotech se širokým stříhem, ani dlouhých sukních, které by se mohly při jízdě zachytit v převodovém systému kola. V případě potřeby použijte vhodné stahovací pásy nebo spony.

Cyklistické dresy **(d)** jsou vyráběny z funkčních syntetických materiálů, které zabezpečují, aby se pot z kontaktních vrstev dostával co nejdál od pokožky, čímž jezdce chrání před prochlazením v důsledku proudu chladného vzduchu vznikajícího při jízdě.



Při výběru cyklistického oblečení berte do úvahy, že jasné a výrazné barvy a také vhodně integrované reflexní prvky zvyšují vaši viditelnost, a tím i vaši bezpečnost v provozu.

Doplňky na kolo – důležité informace o funkčnosti a údržbě

Příslušenství

Na trhu existují různé druhy příslušenství, jejichž cílem je zvýšit váš požitek z jízdy na kole. Jsou to například cyklo-computery **(e)**, ukazující vaši aktuální a průměrnou rychlost, denní a celkové množství najezděných kilometrů, stejně jako dobu aktuální jízdy. Náročnější modely též udávají nejvyšší dosaženou rychlost, tepovou frekvenci, kadenci šlapání a mnoho dalších údajů. Dostupné jsou i zařízení s GPS modulem a speciální zařízení pro komunikaci s měřiči výkonu pro optimalizaci tréninku.

Mezi nejdůležitější příslušenství pro vaši úspěšnou jízdu na kole ale patří pumpa a malá souprava nářadí. Tato souprava by měla obsahovat aspoň dvě montážní páčky na pláště, nejčastější používané imbusové klíče, náhradní duši, soupravu na opravu defektů. Budete tak připraveni na defekt nebo jinou podobnou situaci **(f)**.

Na uložení mininářadí, minipumpy, ale i potřebných osobních věcí můžete použít cyklobatohy nebo různé verze tašek navržených pro upevnění přímo na kolo. Dostupné jsou tašky na řídítka, na/do rámu, pod sedlo nebo na nosič.

Užitečným pomocníkem může být i stojan na kolo **(g)**, nebo též sada blatníků. Při jejich výběru doporučujeme poradit se s vaším prodejcem kol MERIDA, který vám poradí vhodný typ z hlediska funkčnosti i způsobu upevnění na vaše kolo MERIDA. Je důležité, aby dodatečně namontované příslušenství nebránilo bezpečné jízdě na kole.

Kola jsou často předmětem krádeže, nezapomeňte se vybavit spolehlivým zámekem. Váš prodejce jízdních kol



e



f



g



h

MERIDA vám určitě ochotně poradí při výběru, protože jsou k dispozici různé bezpečnostní kategorie zámků na kola.

Před koupí jakýchkoliv přídatných zvonků, houkaček nebo světelného příslušenství se důkladně informujte, zda jsou dovolené a otestované a jsou tedy schváleny na použití na veřejných komunikacích.

Osvětlení

Každý, kdo jezdí na veřejných komunikacích za snížené viditelnosti, je podle zákona povinen mít správně fungující osvětlení.

Na trhu je dostupný široký sortiment osvětlení na vaše kolo. Většinou se jedná o LED světla napájené vlastními bateriemi **(h)**. Doporučujeme se při výběru vhodného typu osvětlení i o způsobu montáže světla na kolo poradit s vaším prodejcem kol MERIDA.



Používání kole při snížené viditelnosti bez dostatečného a funkčního osvětlení je nejen proti – zákonné, ale též ohrožuje život cyklisty. Cyklisti jezdící potmě bez světla mohou být lehce přehlédnuti ostatními účastníky silničního provozu, čímž riskují způsobení vážných zranění při dopravních nehodách.



Nesprávně namontované příslušenství, jako jsou blatníky, stojany, nosiče batohu, brašny a tašky, atd. mohou zhoršit funkčnost kola. Důsledkem potom může být ztráta kontroly nad kolem a pád. Proto by mělo pro vás být pravidlem, že před montáží jakéhokoliv druhu příslušenství na kolo, se poradíte se svým prodejcem jízdních kol MERIDA.

Batoh – Co je potřebné vědět o kole

Převoz batohu

Existují různé způsoby převozu batohu na kole. Vaše volba bude v první řadě záviset na hmotnosti a objemu batohu a na kole, které chcete použít. Jezdci na horských kolech a silniční cyklisti převážejí svůj batoh většinou na zádech **(a)**. Přídavné zatížení tak minimálně ovlivňuje výkon vašeho kola.

Existuje ale také mnoho způsobů, jak upevnit batoh přímo na kolo. Kola vybavená nosičem **(b)** vám umožňují připevnit tašku nebo košík na horní stranu nosiče. Toto řešení je ale nejméně vhodné z hlediska jízdního výkonu kola. Lepším řešením je převážet náklad v pevných cyklotaskách, protože se tak snižuje celkové těžiště.

Při nákupu cyklotasěk se ujistěte, zda jsou vodotěsné, abyste hned po prvním dešti nezažili nějaké nepříjemné překvapení.

Dalším způsobem je uložení potřebných předmětů v tašce na řídicích. Tašky jsou často kvůli rychlé manipulaci vybavené přezkami nebo suchými zipy. Tašky na řídicích se hodí především na cennosti a fotoaparát.

Tašky na předek kola jsou připevněny k vidlici pomocí speciálních nosičů. Jsou vhodné jako přídavná schránka pro dlouhé cesty. Hodí se též pro těžké předměty, protože vzhledem k níže položenému těžišti méně ovlivňují ovládání kola jezdcem.



a



b



c



d



Při nakládání batohu na kolo se ubezpečte, že je jeho hmotnost správně rozložena. Těžké věci by měly být převáženy pokud možno co nejnižší u země. Tašky na řídicích a vrchní strany nosičů jsou vhodné jen pro lehčí předměty.



Kolo nepřetěžujte (viz kapitola „Před vaší první jízdou“) a respektujte maximální nosnost vyznačenou na vašem nosiči. Batoh obecně mění chování kola a prodlužuje brzdovou dráhu! Jízdu s batohem si procvičte na místě bez silničního provozu.



V případě zvýšení zatížení kola dodatečným batohem, nezapomeňte vhodně upravit nastavení odpružené vidlice **(c)** a tlumiče a též tlak v pneumatikách **(d)**.



Přepravovaný batoh všeobecně změní jízdní charakteristiku vašeho kola MERIDA a též prodlouží jeho brzdovou dráhu! Jízdu s naloženým batohem si proto nejdříve vyzkoušejte na místě mimo silniční provoz.

Dětská kola

Co by měli mít na paměti rodiče

Děti jsou obecně nejzranitelnější skupinou účastníků silničního provozu nejen pro nedostatečné zkušenosti, ale i proto, že jsou menší, mají menší rozhled a také jsou snadno přehlédnutelnými účastníky provozu.

Pokud chcete, aby vaše dítě jezdilo po silnicích, měli byste věnovat dostatečný čas důsledným instrukcím a zdokonalit jeho jízdní schopnosti **(e)**. Děti nejsou tak všímavé jako dospělí. Proto by se pravidelná kontrola stavu kola měla stát denní rutinou a v případě potřeby kolo správně nastavit a provést údržbu.

V případě jakýchkoliv problémů v souvislosti s kolem se neváhejte obrátit na vašeho prodejce jízdních kol MERIDA. Pamatujte na to, že je na vaší zodpovědnosti provázet vaše dítě při jeho prvních jízdách – a nemějte přítom příliš velká očekávání!

Seznamte se s pravidly a podmínkami účasti malých dětí v silničním provozu. Je velmi důležité, aby dítě mělo dobrou kontrolu nad svým kolem před tím, než ho pustíte na cesty.

Abyste toho dosáhli, je třeba, aby si vaše dítě osvojilo ovládnutí brzd a řazení převodů **(f)** před tím, než ho posadíte na kolo. Najděte si dostatečně velké místo mimo provoz, kde budete moci s vaším dítětem nacvičovat brždění a změnu převodů pod vašim dohledem.

Když už vaeše dítě zvládne jízdu v silničním provozu, naučte ho zvládat přejezd obrubníků a dalších podobných překážek. Vaše dítě by se mělo naučit dívat se dopředu i dozadu tak, aby dokázalo předvídat nebezpečí dříve, než na překážku narazí.



e



f



g



h

Přesvědčte se, že dítě má při jízdě na kole správně nasazenou a připnutou přilbu **(g)**, a také co nejlépe viditelné svrchní oblečení. Pro zvýšení bezpečnosti doporučujeme použít příslušenství s výraznými reflexními prvky (reflexní pásky apod.).



Děti umí být malicherné. Ujistěte se, že kupujete spolehlivou cyklistickou přilbu, která se dítěti líbí a cítí se v ní šťastně. Vezměte s sebou dítě do obchodu, abyste mohli vyzkoušet, zda mu přilba dobře sedí na hlavě. Je to dobrý předpoklad k tomu, že dítě bude přilbu používat rádo.

Nastavení dětského kola

Nastavení kola tělesným proporcím dítěte je dokonce důležitější, než je tomu u dospělých. Při nastavování vhodné výšky sedla potřebujete najít kompromis, který dítěti umožní dosáhnout oběma nohama na zem při sezení v sedle a zároveň mu nechat dostatečný prostor na šlapání **(h)**.

Nastavte sedlo na výšku, ve které dítě dokáže jednou nohou dosáhnout na zem a zároveň druhou nohu mít položenou na pedálu v jeho nejnižší poloze. Výška sedla by měla umožňovat, aby noha položená patou na pedál byla u jeho nejnižší pozici mírně pokrčená.

Během nastavování výšky sedla musí pánev dítěte zůstat horizontálně na sedle. Na závěr ještě zkontrolujte, jestli dítě dosáhne při sezení v sedle oběma nohama současně na zem. Když ne, tak mírně snižte polohu sedla.



U dětí a dospívajících by se správnost nastavení výšky sedla měla kontrolovat aspoň každé 3 měsíce!

Rídítka, která jsou příliš vzdálená od sedla, mohou také narušit jízdní komfort dítěte. Proto jsou sedla navržena tak, aby je bylo možné posouvat v horizontálním směru. Použitím vhodného klíče povolte matice podsedlového zámku o jedno až dvě otočení **(a)**.



a

Matici nepovolujte úplně, protože se celý podsedlový zámek může rozložit na jednotlivé části. Posuňte sedlo do požadované pozice a matice opět utáhněte. Ujistěte se, že sedlo je v horizontální rovině a ráčnový mechanismus objímek zámku do sebe správně zasedl a potom matici dotáhněte. Zkuste sedlem zahýbat a přesvědčit se, že mechanismus zámku zasedl a potom matici pevně dotáhněte. Nakonec se pokývááním sedla přesvědčte, že je sedlo pevně uchycené v zámku.



b

Dále zkontrolujte, zda dítě lehce dosáhne na brzdové páčky **(b)**. Má-li dítě problém dosáhnout na brzdové páčky, tak jejich vzdálenost nastavte podle návodu v kapitole „Brzdy – důležité informace o používání a údržbě“. Při procvičování brždění je důležité dítěti vysvětlit, že v mokrých podmínkách by mělo jezdit pomaleji, protože vlhké brzdové špalky nebrzdí tak účinně jako za sucha.



c

Zvykněte si vykonávat kontroly popsané v kapitole „Před každou jízdou“ spolu s vaším dítětem. Tímto způsobem se dítě naučí správně zacházet s kolem a bude schopné zjistit poruchu, která se při používání kola může objevit. Povzbudte dítě, aby vám vždy řekl o všem, co na jeho kole nefunguje správně nebo je pokažené. Následně poruchu co nejdříve odstraňte, resp. nechte odstranit v servise.



d

Stabilizační kolečka

Odborníci zastávají názor, že pomocná kolečka jsou pro učení se jezdit na kole vhodná jen v omezené míře a později jsou dokonce kontraproduktivní. Proto i když jsou kolečka na kole namontovaná, zkoušejte to co nejdříve bez nich; jinak si vaše dítě osvojí nesprávnou techniku jízdy. Doporučuje se nechat dítě předtím trénovat na trojkolce nebo odrážedle. Zkušenosti ukazují, že když už dítě získá kontrolu nad odrážadlem, bude pro ně jednodušší zvládat jízdu na kole.

Když se rozhodnete na kolo namontovat pomocná kolečka **(c)**, začněte nejdříve montáží koleček na podpůrná ramena. Potom odšroubujte matici kola na jedné straně, nasuňte rameno pomocného kolečka a matici opět zašroubujte a dotáhněte. **(d)**.

Přesvědčte se, zda jste rameno i s příslušnou objímkou namontovali na zadní stavbu správně. Dotáhněte matici kola a pokračujte pomocným kolečkem na druhé straně.

Kolečka je třeba výškově nastavit tak, aby bylo kolo v kolmé pozici. Dokončete montáž dotažením matic kola na doporučený utahovací moment.



Pamatujte na to, že pomocná kolečka nejsou ideální formou pomoci malým dětem naučit se jezdit na kole a měla by být z kola co nejdříve odstraněna, aby se vaše dítě a naučilo udržet rovnováhu na dvou kolech.

Převoz kola autem – je potřeba vědět o kole

Převoz kola na autě

Téměř každý prodejce příslušenství pro automobily nebo přímo prodejce automobilů, má ve své nabídce autonosiče, umožňující převoz kol na autě.

Nejběžnějším řešením jsou nosiče kola připevněné na střeše auta. Kola jsou v nich připevněná držákem za rám.

Oblíbené jsou i zadní nosiče, upevněné na zadních dveřích auta, nebo na tažném zařízení (a). Jejich velkou výhodou oproti střešním nosičům je, že nemusíte zvedat kola na jejich připevnění tak vysoko.

Ať už se rozhodnete pro jakýkoliv systém, nejdříve se ujistěte, že odpovídá relevantním bezpečnostním normám.

Prostudujte si návod na použití vašeho nosiče kola a respektujte jeho maximální nosnost a rychlost jízdy. Přesvědčte se, že je vidět světlá a poznávací značka vašeho auta. Pro některé nosiče je pro silniční provoz předepsáno druhé vnější zpětné zrcadlo.



a



b



c



d



Většina držáků je potenciálním zdrojem poškození rámových trubek s větším průměrem (b).



Před cestováním po různých zemích je třeba se informovat o všech předpisech platných pro převoz kol na automobilech. Rozdíly se většinou týkají povinných výstražných značek a světel.



Nezapomínejte, že váš automobil má s přepravovanými koly vyšší celkovou výšku. Celkovou výšku změřte, zaznačte na papír a umístěte někde v kabině nebo na volantu tak, abyste ji měli na očích.



Nikdy nepřpravujte kola s hydraulickými brzdami koly nahoru. Mohl by tak do brzdového systému proniknout vzduch a způsobit selhání brzd.



Při přepravě kola s demontovanými koly je nutné zajistit kotoučové brzdy bezpečnostními zábrádkami zabráňujícími stlačení hydraulické brzdy na prázdno.



Zabezpečte, aby všechny části vašeho kola MERIDA, které by se mohli při převozu kola na aute uvolnit a odpadnout (c+d), byly z kola ještě před jízdou autem odmontovány.



Před jízdou, ale i v pravidelných intervalech během jízdy kontrolujte, zda je vaše kolo MERIDA v nosiči upnuté pevně. Kolo, které by se uvolnilo z nosiče během jízdy, by mohlo ohrozit ostatní účastníky provozu.

Čištění, péče a kontrola

Váš prodejce jízdních kol MERIDA vám stroj před prodejem nejen poskládá, ale též nastaví, aby byl připraven na jízdu. Přesto byste se měli o své kolo pravidelně starat **(e)**, kontrolovat ho a nechat si udělat u vašeho prodejce kol MERIDA plánovanou údržbu. Je to jediný způsob, jak zajistit, aby všechny součástky fungovaly bezpečně a spolehlivě a abyste kolo používat bezpečně a k vaší dlouhodobé spokojenosti.

Už po 100 až 300 kilometrech, resp. třech až šesti týdnech nebo po 5 až 15 hodinách provozu je třeba kolo podrobit první kontrole, tzv. garanční prohlídce. Vaše kolo MERIDA si vyžaduje údržbu, protože během prvních jízd se uloží šroubové spoje a špiče, jejichž správné dotažení je důležité pro vaši bezpečnost, neboť může dojít k rozladění převodů.

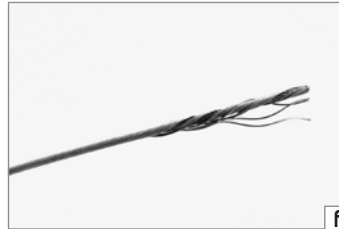
Tomuto procesu „zaběhávání“ se nedá zabránit. Dohodněte si u prodejce, kde jste vaše kolo MERIDA zakoupili, termín garanční prohlídky kola MERIDA. Tato první kontrola do velké míry ovlivňuje fungování a životnost vašeho kola MERIDA.

Po období záběhu se doporučuje nechat kolo pravidelně kontrolovat ve specializované prodejně kol MERIDA. Jestliže často jezdíte po rozbitých cestách, nebo cross-country, kontrolní intervaly se v průměrné míře zkracují. Vhodným obdobím na roční kontrolu nebo větší servisní úkony je zima, protože v mimosezónním období mají servisy dostatek času.

Pravidelné kontroly a včasná výměna opotřebovaných dílů, např. řetězu, brzdových špalků a destiček nebo řídicích a brzdových lanek **(f)**, patří k používání kola MERIDA v souladu s účelem a mají proto vliv na Ručení za věčné nedostatky a Záruku.



e



f



g



h



Servisní kontroly a opravy jsou práce, které by měl vykonávat odborník na kola MERIDA. Když kontroly neproběhnou nebo jsou prováděny neodborně, může to vést k selhání kola. Hrozí nebezpečí úrazu! Jestliže to přesto chcete vyzkoušet sami, provádějte jen ty práce, na které máte dostatek odborných vědomostí a vhodné nářadí, např. momentový klíč **(g)**.



Když je potřebná výměna, používejte zásadně jen originální, resp. kompatibilní náhradní díly **(h)**. Nekompatibilní součástky, resp. díly s jinými specifikacemi nebo rozměry mohou mít vliv na bezpečnost Vašeho kola MERIDA. Hrozí nebezpečí úrazu!



V zájmu vlastní bezpečnosti, ale i správné funkčnosti a dlouhodobé životnosti kola, nechte vaše nové kolo MERIDA po odježdění prvních 100 až 300 km, resp. po prvních 5 až 15 hodinách provozu, nebo třech až šesti týdnech zkontrolovat v rámci první, tzv. garanční prohlídky kola MERIDA. Garanční prohlídku bezplatně vykoná prodejce kol MERIDA, u kterého bylo kolo zakoupeno. Prodejce vykonání garanční prohlídky potvrdí v Záručním listu.

Čištění a péče o kolo

Zaschnutý pot, špína a sůl od ježdění během zimy nebo v přímořském vzduchu vašemu kolu škodí. Proto byste si měli zvyknout pravidelně čistit všechny jeho součásti a chránit je před korozí.

Nejsnáze odstraníme špínu a minerály je vysokotlakým čističem. Tato metoda čištění je sice rychlá, ale má také vážná negativa. Protože voda je stříkaná velkým tlakem v úzce soustředěném proudu, voda lehce pronikne přes těsnění do ložisek.

Čištění, péče a skladování kola

Má to za následek zředění maziva a následně potom vyšší tření a začátek koroze. Dlouhodobě to potom zhoršuje a ničí funkci ložisek. Ošetření vysokotlakovým čističem též vede k odlepení nálepek na rámu.

Mnohem citlivější způsob čištění kola je použití slabého proudu vody nebo nádoby s vodou a houbičky nebo štětce s měkkým vlasem. Ruční čištění **(a)** kola má i další kladný efekt, protože umožňuje včasné zjištění poškozeného laku, opotřebovaných nebo poškozených dílů.

Po vysušení kola se jeho lesklé lakované plochy doporučuje ošetřit leštícím voskem. Vosk též můžete aplikovat na špiče kol, náboje, šrouby a matice.

Po skončení čištění zkontrolujte řetěz a v případě potřeby jej namažte **(b)** (kapitola „Údržba řetězu“).



Při aplikaci čisticích prostředků a maziv si dávávejte pozor, abyste nezasáhli brzdové špalky (brzdové obložení) a boky ráfků (brzdový kotouč)! Mohlo by to zhoršit funkčnost brzd a způsobit nehodu!



Při údržbě kola se omezte jen na práce, na které jste vybaveni nářadím a máte potřebné znalosti.



Při čištění kola doporučujeme nepoužívat silný proud vody z krátké vzdálenosti. Nemiřte jím na oblasti s ložisky.



a



b



c



d



Při čištění si všimněte případných prasklin, škrábanců a deformovaného materiálu nebo materiálu zbaveného laku. V případě jakýchkoliv pochybností kontaktujte svého prodejce jízdních kol MERIDA. Poškozené díly nechte vyměnit a opravte poškození na laku.

Ochrana a uskladnění

Pokud vaše kolo v průběhu sezóny pravidelně kontrolujete, nebude nutné při jeho krátkodobém uskladnění činit žádné zvláštní opatření, kromě jeho zabezpečení proti krádeži. Doporučuje se, aby bylo kolo umístěno na suchém a větraném místě. Při zimním uskladnění kola je třeba pamatovat na některé věci. Když není kolo dlouhodobě používáno, nafoukané duše kol postupně ztrácejí tlak vzduchu. Když kolo stojí delší dobu na prázdných pneumatikách, může to způsobit poškození struktury pláště. Proto je lepší kolo zavěsit, případně tlak pneumatik pravidelně kontrolovat **(c)**.

Kolo čistěte a chraňte před korozi tak, jak je popsáno výše. Sundejte sedlo a umožněte, aby vlhkost, která mohla proniknout do vnitřka rámu vyschla. Nastríkejte trochu oleje do sedlové trubky.

[Kolo skladujte na suchém místě.](#) Zařadte řetěz na nejmenší převodník a nejmenší pastorek **(d)**. Uvolní se tak lanka a pružiny řídicího mechanismu.



V cykloservisech prodejců jízdních kol MERIDA zpravidla není během zimních měsíců dlouhá čekací doba. Navíc nabízejí prodejci kol MERIDA roční prohlídky za speciální cenu. Využijte proto dobu mimo sezónu a nechte si své kolo zkontrolovat!

Plán servisu a údržby

Po období záběhu by ste na svém kole MERIDA měli pravidelně provádět servisní práce. Časové údaje v tabulce jsou myšleny jako opěrné body pro jezdce na kole, kteří odjedzí 1000 až 2000 km, resp. 50 až 100 provozních hodin za rok. Když jezdíte pravidelně na tratích, které jsou ve špatném stavu, zkracují se i kontrolní intervaly.

Konstrukční díl	Činnost	Před každou jízdou	Měsíčně	Ročně	Jiné
Osvětlení	prověřit funkčnost	x			
Pláště	prověřit tlak vzduchu	x			
	prověřit výšku profilu a boční stěny		x		
Brzdy (ráfkové)	prověřit brzdou dráhu, tloušťku brzdových špalků a pozici k ráfku; brzdová zkouška u odstaveného kola	x			
Brzdy (hydraulické ráfkové)	prověřit brzdou dráhu, tloušťku brzdových špalků a pozici k ráfku; brzdová zkouška u odstaveného kola, těsnost	x			
Brzdy (bubnové/kladkové)	brzdná dráha, brzdová zkouška u odstaveného kola	x			
Brzdové špalky (ráfky)	očistit		x		
Brzdová lanka/obložení/vedení	vizuální kontrola		x		
Brzdy (kotoučové)	prověřit brzdou dráhu, tloušťku brzdových špalků, těsnost, brzdová zkouška u odstaveného kola vyměnit brzdové médium (u DOT kapaliny)	x			•
Odpružená vidlice	prověřit šrouby a příp. dotáhnout velký servis (výměna oleje)				• •
Ráfky (u ráfkových brzd)	zkontrolovat tloušťku stěny, příp. vyměnit				• nejpozději po 2. sadě brzdových špalků
Vidlice (tuhá)	zkontrolovat resp. vyměnit				• min. každé 2 roky
Středové složení	zkontrolovat vůli ložiska odmontovat a nanovo namazat (misky)		x		•
Řetěz	zkontrolovat resp. namazat zkontrolovat opotřebení, resp. vyměnit	x			
Řetězový převod					• od 1000 km resp. 50 hodin provozu
Teleskopická sedlovka	údržba			x	
Klíky	zkontrolovat resp. dotáhnout		x		

Konstrukční díl	Činnost	Před každou jízdou	Měsíčně	Ročně	Jiné
Lak/Elox/Karbon	konzervovat				x min. jednou za půl roku
Kola/špice	prověřit vycentrování a napnutí vycentrovat resp. dopnout		x		• v případě potřeby
Řídítka a představec (z hliníka a korbónu)	prověřit resp. vyměnit				• nejpozději každé 2 roky
Hlavové složení	prověřit vůli ložiska nanovo namazat		x	•	
Kovové povrchy	konzervovat (výjimka: boky ráků u rákových brzd, brzdové kotouče)				x min. jednou za půl roku
Náboj	prověřit vůli ložiska znovu namazat		x	•	
Pedály (všechny)	prověřit vůli ložiska		x		
Pedály (nášlap./systém)	připínací mechanismus vyčistit, namazat		x		
Sedlovka/představec	prověřit šrouby odmontovat a znovu namazat karbon: nová montážní pasta (žádné mazivo!)		x	•	
Přehazovačka/přesmykač	očistit, namazat		x		
Rychloupínáky/pevné osky	prověřit osazení	x			
Šrouby a matice (nábojové převodovky, ochranné plechy atd.)	zkontrolovat resp. dotáhnout		x		
Ventily	prověřit osazení	x			
Lanka (převody/brzdy)	odmontovat a namazat			•	

Kontroly označené **x** můžete vykonávat samostatně, když jste manuálně zruční, máte zkušenosti a vhodné nářadí, např. momentový klíč. Když se při kontrolách objeví nedostatky, okamžitě sáhněte k potřebným opatřením. Když si nejste stoprocentně jistí nebo máte otázky, obraťte se na specializovanou prodejnu MERIDA.

Práce označené **•** by se měly vykonávat pouze v specializované prodejně MERIDA.



Nechejte na Vašem nově zakoupeném kole MERIDA v zájmu vlastní bezpečnosti po 100 až 300 km, resp. po 5 až 15 hodinách provozu nebo třech až šesti týdnech, nejpozději ale po třech měsících u svého prodejce jízdních kol MERIDA provést garanční prohlídku.

Doporučené utahovací momenty

Aby bylo možné zaručit provozní bezpečnost Vašeho kola MERIDA, musí být šroubové spoje konstrukčních dílů dotáhnuté důkladně a pevně a následně pravidelně prověřované. Nejlépe se k tomu hodí momentový klíč, který umožňuje nastavit požadovaný utahovací moment. Postupujte malými kroky (vždy po půl newtonmetru) k maximálnímu utahovacímu momentu a mezitím stále znovu prověřujte pevné osazení konstrukčního dílu. Maximální utahovací moment předepsaný výrobcem nepřekračujte!

Pro díly, pro které nejsou k dispozici žádné údaje, začněte 2 Nm. Dodržujte uvedené hodnoty a dbejte na údaje na konstrukčních dílech samotných.

Konstrukční díl	Šroubové spoje	Shimano ¹ (Nm)	SRAM/Avid ² (Nm)	Tektro ³ (Nm)
Přehazovačka	upevnění (na rámu/hák)	8 - 10	8 - 10	
	upevnění lanka	5 - 7	4 - 5	
	kladky	3 - 4		
Přesmykač	upevnění na rámu	5 - 7	5 - 7	
	upevnění lanka	5 - 7	5	
Řadící páčka	upevnění na řídítkách	5	2,5 - 4	
	krytka otvoru	0,3 - 0,5		
Brzdová páčka	upevnění na řídítkách	6 - 8	5 - 7	6 - 8
Náboj	obslužná páčka rychloupínáku	5 - 7,5		
	matice na nastavení vůle ložiska u rychloupínacích nábojů	10 - 25		
	ozubená kazeta – pojistný kroužek	29 - 49	40	
Zadní náboj	axiální matice	30 - 45		
Kliky	upevnění kliky (čtverhran bez mazání)	35 - 50		
	upevnění kliky (Shimano Octalink)	35 - 50		
	upevnění kliky (Shimano Hollowtech II)	12 - 15		
	upevnění kliky (Isis)		31 - 34	
	upevnění kliky (Giga X Pipe)		48 - 54	
	upevnění převodníku	8 - 11	12 - 14 (ocel) 8 - 9 (hliník)	
Zapouzdřené středové složení	miska (čtverhran)	49 - 69		
	miska (Shimano Hollowtech II, SRAM Giga X Pipe)	35 - 50	34 - 41	
	Octalink	50 - 70		

Konstrukční díl	Šroubové spoje	Shimano ¹ (Nm)	SRAM/Avid ² (Nm)	Tektro ³ (Nm)
Pedál	pedálová osa	35		
Obuv	šrouby zarážek („kufrů“)	5 - 6		
	hroty	4		
Brzda (V brzda)	upevnění lanka	6 - 8	6 - 8	6 - 8
	upevnění držáku vyměnitelné brzdové gumičky	6 - 8	6 - 8	6 - 8
	upevnění brzdové gumičky do držáku obložení	1 - 2		
	brzdová čelist vidlice/rám			8 - 10

¹ www.shimano.com ² www.sram.com ³ www.tekro.com

Doporučené utahovací momenty pro kotoučové brzdy a hydraulické ráfkové brzdy

Konstrukční díl	Shimano ¹ (Nm)	Avid ² (Nm)	Tektro ³ (Nm)	Magura HS ⁴ (Nm)
Upevnění brzdového třmenu na rámu/vidlici	6 - 8	9 - 10 (IS adaptér) 8 - 10 (brzdový třmen)	6 - 8	6
Upevnění brzdové páčky na řídítkách – Jednošroubové upevnění	6 - 8	Discrete Clamp Bolt/ Hinge Clamp Bolt/ XLoc Hinge Clamp Bolt: 5 - 6 Pinch Clamp Bolt: 2,8 - 3,4 Split Clamp Bolts / Match Maker Bolts: 3 - 4	5 - 7	4
– Dvojšroubové upevnění		4 - 5		
Přesuvné šrouby vedení na rukověti a normální lanko na brzdovém třmenii	5 - 7	5		4
Napojení brzdové hadice na třmen brzdy	5 - 7			
Kryt vyrovnávací nádržky	0,3 - 0,5			
Odvzdušňovací šroub na brzdovém třmenii	4 - 6		4 - 6	
Odvzdušňovací šroub na brzdové páčce			2 - 4	

Konstrukční díl	Shimano ¹ (Nm)	Avid ² (Nm)	Tektro ³ (Nm)	Magura HS ⁴ (Nm)
Upevnění brzdového kotouče (6 otvorů)	4	6,2	4 - 6	
Upevnění brzdového kotouče (Centerlock)	40			
Vedení (přesuvná matice) přímá přípojka				4
Pracovní válec (odvzdušňovací šroub)				4
Zajištění brzdových destiček na brzdovém třmení			3 - 5	

¹www.shimano.com ²www.sram.com ³www.tekro.com ⁴www.magura.com

Tyto hodnoty jsou orientační hodnoty výše jmenovaných výrobců konstrukčních dílů. Dbejte na hodnoty uvedené přímo na konstrukčních dílech samotných. Tyto hodnoty se nedají přenést na konstrukční díly jiných výrobců.



Vzhledem na různorodost na trhu součástí se nedá předpovědět, který výrobek jako náhradu, resp. při smontování nanovo použijí třetí osoby. Proto není za takové přestavby a změny možné převzít žádnou záruku vzhledem na kompatibilitu, utahovací momenty atd. Osoba, která dělá na kole MERIDA změny, musí zaručit, že zvolené komponenty byly namontovány v souladu s pokyny výrobce, všeobecně přijatými normami a technickými možnostmi.



Na některých konstrukčních dílech jsou utahovací momenty vyznačeny na dílu samotném. Používejte momentový klíč a nepřekračujte maximální utahovací momenty! Když si nejste stoprocentně jistí nebo máte otázky, obraťte se na specializovanou prodejnu MERIDA.

Ručení za věcné nedostatky a záruka

Vaše jízdní kolo MERIDA bylo zhotoveno s tou největší precizností. V normálním případě je dodáno prostřednictvím vašeho specializovaného prodejce jízdních kol MERIDA, který provedl jeho úplnou a konečnou montáž a připravil ho na okamžitou jízdu.

Kupující má během prvních dvou let od zakoupení kola MERIDA plný nárok na zákonné ručení za věcné nedostatky. Když se na kole vyskytnou nedostatky, obraťte se prosím na specializovanou prodejnu kol MERIDA.

Aby mohla být vaše reklamace vyřízena v co nejkratším čase, je potřebné předložit doklad o koupi, kartu kola a předávací protokol (jsou součástí tohoto návodu na používání). Tyto doklady si proto pečlivě uschovejte.

V zájmu dlouhé životnosti a trvanlivosti vašeho kola MERIDA, používejte kolo pouze v souladu s jeho účelem (podívejte se na kapitulu „Před první jízdou“ a „Používání v souladu se stanoveným účelem“). Respektujte údaje o přípustné celkové nosnosti, které jsou uvedeny v kartě kola. Kromě toho se musí dodržovat montážní předpisy výrobce (zejména utahovací momenty šroubů) a předepsané intervaly údržby.

Dbejte na kontroly, práce a pokyny pro případnou nutnou výměnu konstrukčních dílů, ovlivňujících vaši bezpečnost, jako jsou řídítka, brzdy apod., uvedené v tomto návodu na používání kola MERIDA (podívejte se na kapitulu „Plán servisu a údržby“).



Mějte na paměti, že případné dodatečně namontované příslušenství může výrazně ovlivnit jízdní vlastnosti kola MERIDA. Když si nejste stoprocentně jistí nebo máte otázky, obraťte se na specializovanou prodejnu jízdních kol MERIDA.

Upozornění k opotřebování

Některé konstrukční díly vašeho kola MERIDA se v průběhu jeho používání opotřebovávají. Do jaké míry, resp. jak rychle se tak stane, závisí na péči, údržbě a způsobu používání kola MERIDA (intenzita používání, jízdy v dešti, v nečistotě, v slaném prostředí apod.) Kola MERIDA, která jsou často nebo vždy skladována ve vnějším prostředí, mohou vlivem povětrnostních podmínek podléhat opotřebení a korozi ve vyšší míře a rychleji.

Celé kolo si vyžaduje pravidelnou péči a údržbu. Přesto, dříve nebo později, v závislosti na podmínkách a intenzitě používání, jednou dosáhne konce své životnosti. Jednotlivé části kola ale nepodléhají opotřebování rovnoměrně. Ty díly, které dosáhly úroveň opotřebování dříve, musí být nahrazeny novými. Jedná se zejména o:

- řetěz
- brzdové špalky/destičky
- brzdová kapalina (DOT)
- brzdové kotouče
- brzdová lanka
- vedení brzdových lanek
- těsnění a pružící prvky
- bočné plochy ráfků (u ráfkových brzd)
- ráčky (u ráfkových brzd)
- akumulátor žárovky / LED
- rukověti nebo omotávky řídítek převodníky
- chránič spodní zadní stavby světlidla
- pláště pastorky
- povrchová úprava sedla
- kladky přehazovačky
- maziva

Záruka na kola MERIDA

Na vaše nové kolo MERIDA se vztahuje zákonná záruka výrobce v trvání dva roky od data prodeje prvnímú zákazníkovi.

Kromě zákonné záruky poskytuje výrobce prvému majiteli od data prodeje rozšířenou záruku:

- po celou dobu životnosti rámu při prasknutí všech karbonových ráků a ráků z hliníkové slitiny, kromě celoodpružených ráků se zdvihem 140 mm a vyšším,
- 3 roky při prasknutí rámu celoodpružených kol se zdvihem 140 mm a vyšším,
- 5 roků na pevné karbonové vidlice a pevné vidlice z hliníkové slitiny.

V případě vzniku nároku na uplatnění záruky na rám si MERIDA vyhrazuje dodat minimálně rovnocenný nástupný model rámu v dostupném barevném vyhotovení. Záruka nepokrývá náklady na nové konstrukční díly a příslušenství, které si použití nového modelu rámu může vyžadovat (rozdílné rozměry sedlovky, zadního náboje, objímky přesmykovače apod.).

Záruky sa uplatňujú ve specializovanej predajni kol MERIDA, kde bylo kolo původně zakoupeno.

Záruka výrobce platí po předložení dokladu o koupi, vyplněného předávacího protokolu a technických údajů kola, z kterých musí vyplynout datum koupě, adresa specializované prodejny kol MERIDA, model a číslo rámu kola.

Podmínkou záruky je používání kola výhradně pro účel, pro který bylo vyrobeno. Kupující musí být prodávajícím seznámen s tím, jaký výrobek kupuje a jaký je účel jeho použití.

Kolo musí po období záběhu, cca po prvních 100 až 300 km, resp. po třech týdnech používání, absolvovat garanční prohlídku u prodejce, kde bylo zakoupeno. Tato první kontrola je velmi důležitá pro zachování jak vaší bezpečnosti, tak i správné funkčnosti a životnosti kola. Následné nedostatky, které vznikly v důsledku neabsolvování garanční prohlídky, nebudou v rámci záruky uznány.

Předpokladem záruky je i používání výhradně originálních náhradních součástek, resp. dílů příslušenství a údržba pružící soustavy nejméně jednou ročně v specializované prodejně kol MERIDA.

Záruka nezahrnuje náklady na práci a přepravu, ani následné náklady zapříčiněné závadou.

Záruka sa nevztahuje na kola, která byla použita na závodění, na skákání, nebo která byla vystavena jinému druhu nepřiměřeného zatížení. V souladu s jejími účelem výrobce poskytuje i v případě soutěžního použití záruku na karbonové rámy MERIDA kategorie silničních kol, cyklokrosových kol, pevných horských kol a celoodpružených kol se zdvihem do 100 mm.

Záruka se nevztahuje na poškození způsobené opotřebením, zanedbáním dostatečné péče a údržby, pádem/nehodami, přílišným namáháním v důsledku zatížení nad celkovou maximální nosnost, nekompletní montáží, neodbornou montáží a zacházením, i poškozením vyplývajícím ze změn a úprav vykonaných na kole samotným uživatelem nebo přestavbou a dodatečnou záměnou originálních konstrukčních dílů.

Trvalé a přesné dodržování montážních pokynů výrobce a předepsaných intervalů údržby je rozhodující pro dlouhou životnost a trvanlivost jednotlivých konstrukčních dílů kola. Nedodržení montážních pokynů výrobce nebo předepsaných intervalů údržby vede k neplatnosti záruky. Dodržujte kontroly uvedené v tomto návodu na používání kola MERIDA a stejně tak pokyny ohledně výměny konstrukčních dílů majících vliv na bezpečnost jezdce, jako jsou např. řídítka, brzdy a pod.

Tato záruční ustanovení platí na kola MERIDA od modelového roku 2015.

V případě otázek, nebo nejasností, se můžete obrátit na dovozce kol MERIDA do České republiky:

Merida Czech s. r. o.
Brněnská 1739
Šlapanice
664 51
www.merida-bike.cz

Výrobce/země původu:
Merida Industry Co., Ltd.
P. O. Box 56
Yuanlin, Taiwan R. O. C.
www.merida-bikes.com

Intervaly kontroly

1. kontrola – nejpozději po 100 – 300 kilometrech, resp. 5 – 45 hodinách provozu nebo po čtyřech letech

Číslo zakázky:

Datum:

Vyměněné nebo opravené díly:

.....
.....
.....
.....

Razítko a podpis prodejce
ve specializované prodejně kol Merida:

2. kontrola – nejpozději po 2 000 kilometrech, resp. 100 hodinách provozu nebo po jednom roce

Číslo zakázky:

Datum:

Vyměněné nebo opravené díly:

.....
.....
.....
.....

Razítko a podpis prodejce
ve specializované prodejně kol Merida:

3. kontrola – nejpozději po 4 000 kilometrech, resp. 200 hodinách provozu nebo po dvou letech

Číslo zakázky:

Datum:

Vyměněné nebo opravené díly:

.....
.....
.....
.....

Razítko a podpis prodejce
ve specializované prodejně kol Merida:

4. kontrola – nejpozději po 6 000 kilometrech, resp. 300 hodinách provozu nebo po třech letech

Číslo zakázky:

Datum:

Vyměněné nebo opravené díly:

.....
.....
.....
.....

Razítko a podpis prodejce
ve specializované prodejně kol Merida:

Intervaly kontroly

5. kontrola – nejpozději po 8 000 kilometrech, resp. 400 hodinách provozu nebo po čtyřech letech

Číslo zakázky:

Datum:

Vyměněné nebo opravené díly:

.....
.....
.....
.....

Razítko a podpis prodejce
ve specializované prodejně kol Merida:

6. kontrola – nejpozději po 10 000 kilometrech, resp. 500 hodinách provozu nebo po pěti letech

Číslo zakázky:

Datum:

Vyměněné nebo opravené díly:

.....
.....
.....
.....

Razítko a podpis prodejce
ve specializované prodejně kol Merida:

7. kontrola – nejpozději po 12 000 kilometrech, resp. 600 hodinách provozu nebo po šesti letech

Číslo zakázky:

Datum:

Vyměněné nebo opravené díly:

.....
.....
.....
.....

Razítko a podpis prodejce
ve specializované prodejně kol Merida:

8. kontrola – nejpozději po 14 000 kilometrech, resp. 700 hodinách provozu nebo po sedmi letech

Číslo zakázky:

Datum:

Vyměněné nebo opravené díly:

.....
.....
.....
.....

Razítko a podpis prodejce
ve specializované prodejně kol Merida:

Karta kola

Technické údaje kola

Výrobce **Merida Industry Co., Ltd., Taiwan**

Model

Velikost rámu

Číslo rámu

Barva

Odpružená vidlice
(výrobce/model)

Sériové číslo vidlice

Tlumič
(výrobce/model)

Rozměr kol/pláštěů

Používání v souladu se stanoveným účelem

- Používání podle**
- | | |
|--------------------------------------|--------------------------------------|
| <input type="checkbox"/> Kategorie 0 | <input type="checkbox"/> Kategorie 3 |
| <input type="checkbox"/> Kategorie 1 | <input type="checkbox"/> Kategorie 4 |
| <input type="checkbox"/> Kategorie 2 | <input type="checkbox"/> Kategorie 5 |

Přípustná celková nosnost

Kolo MERIDA, jezdec a batoh kg

Nosič batohu ano ne

Přípustný náklad kg

Dětská sedačka povolena ano ne

Přívěš povolený ano ne

Přípustné zatížení přívěsu kg

Brzdová páčka

Pravá páčka

brzda předního kola

brzda zadního kola

Levá páčka

brzda předního kola

brzda zadního kola



Pročtěte si kapitulu „Před první jízdou“
v Návodě na používání kola MERIDA.

Předávací protokol

Předání výše popsaného kola MERIDA zákazníkovi proběhlo po konečné montáži do stavu připravenosti na jízdu a kontrole, resp. funkční kontrole níže uvedených bodů (dodatečně potřebné práce v závorkách).

- Odrazové prvky, případně osvětlení
- Brzda přední a zadní
- Odpružená vidlice (přizpůsobena zákazníkovi)
- Tlumič (přizpůsoben zákazníkovi)
- Kola (vycentrování/napnutí špic/tlak pneumatik)
- Řídítka/představec (pozice/skrutky kontrolované momentovým klíčem)
- Pedály (případně nastavení vypínací intenzity)
- Sedlo/sedlovka (výška sedla a pozice nastavené na zákazníka momentovým klíčem)
- Převody (kontrola nastavení dorazů)
- Šroubové spoje namontovaných dílů (kontrola, momentový klíč)
- Jiné provedené práce
- Proběhla zkušební jízda

Specializovaná prodejna jízdních kol MERIDA

Zákazník svým podpisem potvrzuje, že obdržel jízdní kolo MERIDA s Návodem na používání kola MERIDA v řádném stavu a byl prodejcem poučený o obsluze kola MERIDA.

Zákazník

Jméno

Příjmení

Ulice

PSČ/Obec

Místo, datum převzetí kola

Podpis zákazníka



M.O.R.E.[®]
BIKE



Dovozce do České republiky:

MERIDA CZECH s. r. o.

Brněnská 1739

Šlapanice

664 51

www.merida-bike.cz

info@merida-bike.cz

Výrobce/země původu:

Merida Industry Co., Ltd.

P.O. Box 56

Yuanlin

Taiwan, R. O. C.

www.merida-bikes.com

Technické detaily v textu a ilustrace použité v tomto návodu mohou být předmětem změn.

© Žádná část této publikace nesmí být reprodukována bez předchozího písemného souhlasu vydavatele.

1. vydání, duben 2019