

- (cz) **Návod na použití**
- (sk) **Návod na použitie**
- (si) **Navodila za uporabo in vzdrževanje**
- (pl) **Instrukcja obsługi**
- (hr) **Upute za korištenje**
- (hu) **Használati útmutató**

## (cz) Záruční list na jízdní kolo

Typ kola Typ bicykla		Datum prodeje Dátum predaja
Výrobní číslo Výrobné číslo		
Datum výroby Dátum výroby		
Montoval		
Záznam výrobce – záruční doba 24 měsíců - záručná doba 24 mesiacov	Záruka na rám 12 let - s výhradou výměny v aktuálním designu daného roku Záruka na rám 12 rokov - s výhradou výmeny v aktuálnom designu daného roku	
Přehled o záručních opravách/Prehľad o záručných opravách		
Datum/Dátum	Druh opravy	Podpis mechanika

Vážený zákazníku,

Děkujeme Vám za zakoupení výrobku značky OLPRAN a přejeme Vám mnoho příjemných kilometrů na vašem novém kole.

Tento návod obsahuje důležitá upozornění a pokyny pro Vaši bezpečnou jízdu, poskytně Vám potřebné informace o seřizování a údržbě jízdního kola.

Pozorně se seznamte s tímto návodem dříve než poprvé vyjedete a uschovejte jej pro další potřebu.

Uvědomte si, že instrukce obsažené v tomto návodu mohou vyžadovat další vysvětlení závislé na zkušenostech a schopnostech osoby vykonávající tuto práci a některé úkony mohou být vykonávány pouze s pomocí speciálního náradí.

### **KONTROLA PŘED JÍZDOU, SEŘÍZENÍ**

Přestože dostanete výrobek seřízený a připravený k jízdě již od výrobce, je nutné provést před první jízdou kontrolu dotažení důležitých spojů, seřízení brzd, funkčnost všech ovládacích prvků. Kontroly provádějte hlavně po dobu zajíždění kola, kdy dosedají mechanismy v závitových spojích. Dle četnosti ježdění doporučujeme kolo kontrolovat v pravidelných intervalech. Kolo nikdy nepoužívejte neseřízené, s vadnými nebo nedotaženými díly! K opravám a seřízení kola používejte kvalitní náradí, práce se špatným náradím může poškodit Vaše kolo. Každá závada je odstranitelná odborným seřízením nebo výměnou součástí.

V případě provozu dětských kol je nezbytné, aby rodiče nebo opatrovníci zajistili řádnou instruktáž dětí o použití dětského jízdního kola, zvláště o bezpečném používání brzd (zejména protišlapné brzdy).

Kolo odpovídá základním předpisům CSN EN 14764, CSN EN 14765, CSN EN 14766 dle typu. Bezpečnost byla testována Strojírenským zkušebním ústavem.

## **DŮLEŽITÉ UPOZORNĚNÍ PRO MAJITELE DĚTSKÝCH JÍZDNÍCH KOL**

Vhodným terénem pro jízdu na dětském kole jsou zpevněné cesty.

Při jízdě na kole musí děti používat přilbu.

Jízda na kole vyžaduje zručnost, a proto doporučujeme, aby děti jezdily pod dohledem starší osoby.

Každé kolo je vybaveno dvěma na sobě nezávislými brzdami. Kola s protišlapnou brzdou jsou vybavena také přední čelist'ovou brzdou. Brzdová páka slouží k ovládní přední čelist'ové brzdy a je umístěna vlevo vedle rukojeti řídítek a musí být vždy v dosahu prstů levé ruky.

Správný způsob brzdění je současné použití přední a zadní brzdy..

Protišlapná brzda je umístěna na zadním kole a aktivuje se vyvinutím tlaku na pedál v opačném směru než je směr šlapání

Brzděte pozvolna, aby nedošlo k zablokování zadního kola, což by mohlo vést k pádu a zranění

### **Stabilizační kolečka**

Některé modely dětských kol jsou vybaveny stabilizačními kolečky, která slouží ke zvýšení bezpečnosti a napomáhají při udržování rovnováhy během jízdy na kole.

**UPOZORNĚNÍ:** balanční kolečka používejte pouze ke kolu, ke kterému byly dodány a k účelům ke kterému jsou určeny.

Před každou jízdou zkontrolujte balanční kolečka, zda – li nejsou poškozena nebo zda – li nedošlo k povolení některých jejich částí.

Před každou jízdou zkontrolujte zda – li nejsou kolečka poškozena nebo zda nedošlo k povolení některých částí

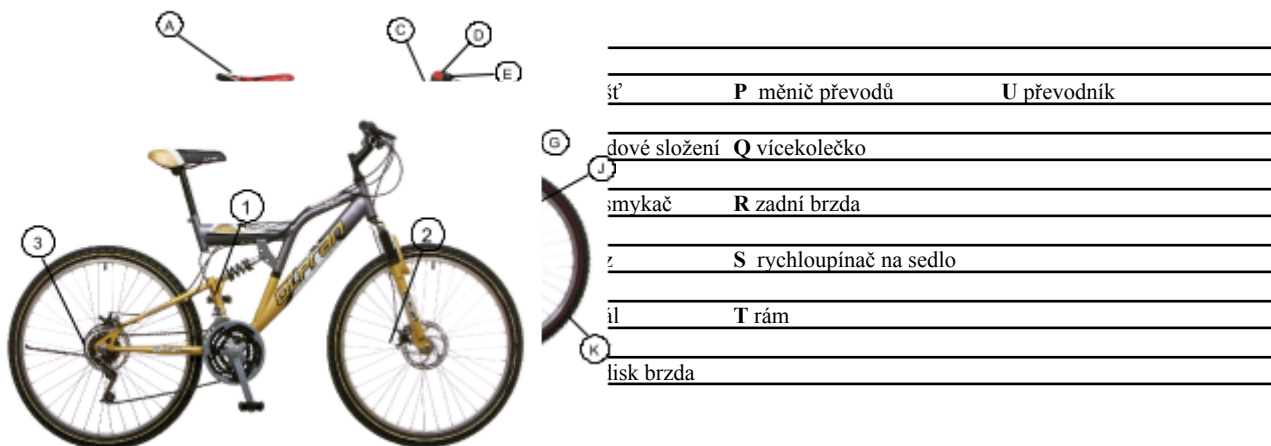
Při jízdě s balančními kolečky, dbejte na to, aby nedocházelo k přílišnému naklánění jezdce – nebezpečí pádu

**Montáž balančních koleček:** balanční kolečka nasad'te na osu zadního náboje, na které je již připravena podložka a dotáhn'te ji pojistnými maticemi, které slouží k přichycení zadního kola.

**Demontáž balančních koleček:** povolte pojistné matice zadního kola, odstraňte balanční kolečka i s podložkami a následně pojistné matice opět nasad'te a dotáhn'te.

**UPOZORNĚNÍ:** po odstranění balančních koleček dbejte na zvýšenou opatrnost, dochází ke změně techniky jízdy a udržování rovnováhy – nebezpečí pádu.

## Popis kola:



## Povinné vybavení:

- a) dvě na sobě nezávislé brzdy
- b) za nesnížené viditelnosti
  - přední odrazka bílé barvy
  - zadní odrazka červené barvy
  - odrazky oranžové barvy na pedálech a ve výpletu kol

Poznámka: tyto odrazky mohou být nahrazeny odrazovými materiály obdobných vlastností a mohou být umístěny i na oděvu a na obuvi cyklisty.
- c) za snížené viditelnosti
  - dle bodu b)
  - světlomet vpředu svítícím bílým světlem
  - svítilna vzadu svítícím červeným stálým nebo přerušovaným světlem

## NÁVOD K OBSLUZE A ÚDRŽBĚ HLAVNÍCH ČÁSTÍ

- **Rám a vidlice:** je konstruován tak, aby vydržel i provoz v náročnějších podmínkách. Obě tyto součásti by měly vydržet i lehčí pády. V případě těžkého pádu nebo nárazu, který má za následek ohnutý nebo prasklý rám či vidlici, proveďte okamžitou výměnu poškozené části. Další užívání je nebezpečné a společnost OLPRAN nenese odpovědnost za škody způsobené používáním kola se závadami.

- **Odpružená sedlovka:** zajišťuje vyšší komfort cyklisty při jízdě. Podobně jako u všech odpružených částí je nezbytné i sedlovku udržovat v čistotě. Všechny hybné části musí být řádně promazány.



- **Odpružená vidlice:** slouží k pohlcování terénních nerovností a umožňuje lepší kontakt kola s povrchem. Mnoho cyklistů si po prvním svezení s odpruženou vidlicí myslí, že je příliš měkká. Pamatujte, že způsob konstrukce odpružených vidlic, dodává jízdě větší komfort, pohlcuje nerovnosti terénu. Některé modely vidlic mají možnost nastavení tuhosti vidlice, regulaci zpětného chodu nebo dokonce možnost úplného uzamknutí vidlice. Pro správný chod vidlice je nutné neustále udržovat kluzáky vidlice čisté a promazané (nepoužívejte maziva obsahující teflon). Pokud má vaše vidlice prachovky, nadzvedněte je. Kluzáky očistěte měkkým hadříkem, nepoužívejte rozpouštědla nebo jiné čisticí prostředky, které by mohly znehodnotit účinek použitého maziva. Zkontrolujte a vyčistěte oblast těsnění. Jakékoliv jiné opravy a údržbu přenechejte zkušenému mechanikovi.



- **Zadní tlumič:** některá kola jsou celoodpružená a jsou vybavena jedním ze dvou typů pružících jednotek: pružinovým tlumičem (obrázek 1) nebo vzduchovým tlumičem (obrázek 2). Před jakýmkoliv seřizováním se ujistěte, jakým typem tlumiče je vaše kolo vybaveno. Pro optimální funkci celoodpruženého kola je důležité dosáhnout souladu mezi chodem předního a zadního odpružení. Stejně jako u odpružených vidlic můžete u některých typů kol nastavit tlumič podle váhy jezdce, stylu jízdy a povahy terénu. Pro správný chod tlumiče je nezbytné udržovat jej v čistotě a pravidelně kontrolovat dotažení čepů. Jakékoliv jiné opravy a údržbu přenechejte kvalifikovanému odborníkovi.



obrázek 1



obrázek 2

- **Šroubová spojení:** veškerá šroubová spojení kontrolujte, matice a šrouby je třeba dotahovat každé 1-2 týdny, v případě provozu v těžkých podmínkách i častěji.

#### ▪ **Brzdy:**

Upozornění: Před každou jízdou zkontrolujte váš brzdový systém, vyzkoušejte správnou funkci brzd. Pokud brzdy správně nefungují nebo jsou jakékoliv části brzdového systému poškozeny nebo opotřebené, na kole nejezděte!!!

#### **Seřízení a péče o brzdy**

Nejčastěji používané brzdy:

- brzdy typu „V“
- kotoučové brzdy

Základní seřízení brzd můžete provádět sami:

- **Brzdová páka:** musí být vždy pevně upevněna k řídítkům a to v takové poloze, aby byla snadno dosažitelná. Pokud je třeba upravit polohu brzdové páky, povolte upevňovací šroub, nastavte páku do požadované polohy a šroub pevně dotáhněte. Obvyklá poloha brzdové páky je ve sklonu pod úhlem 45°. Pravá brzdová páka ovládá zadní brzdu, levá brzdová páka ovládá přední brzdu. Některé typy brzdových pák můžete nastavit dle délky vašich prstů pomocí seřizovacího šroubu, kterým nastavíte požadovanou vzdálenost od řídítek. Po úpravě polohy brzdové páky je nutné znovu seřídít brzdové lanko.



- **Brzdy typu „V“:** brzdové čelisti musí být pevně dotaženy k čepům rámu nebo vidlice. Musí být správně vycentrovány. Brzdy vašeho kola musí být seřizeny tak, aby při



zmáčknutí brzdové páky nejvíce o jednu třetinu zdvihu páky dosedly brzdové špalíky celou plochou na boky ráfků. Dosednutí musí být současně. Symetrie brzdových špalíků zajistíte seřízením jejich vzájemné polohy pomocí seřizovacích (stavěcích) šroubů v ramínkách brzd. Udržujte brzdové špalíky nastavené 1-3 mm od ráfku, kontrolujte jejich opotřebení a je-li to nutné, vyměňte je. Čistota brzdne plochy ráfku ovlivňuje brzdovou účinnost.

- **Kotoučové brzdy:** některé modely jsou vybaveny vysoce výkonnými a technologicky vyspělými brzdami, ty se dělí do dvou základních skupin : mechanické a kapalinové (hydraulické)



U mechanických brzd kontrolujete následující

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

### **Všechny kotoučové brzdy vyžadují kontrolu následujících částí:**

1. Oba brzdové systémy je nutné nejdříve zaběhnout, teprve poté jsou schopné podávat maximální výkon. Po zakoupení kola, nové brzdy nebo brzdových destiček se na kole projed'te na bezpečném místě na rovině a mimo dopravu. Zkuste 20krát až 30krát zabrzdit a postupně zvyšujte tlak na brzdu.
2. Brzdové kotouče udržujte čisté. Dbejte, aby nepřišly do styku s masnotou. Pokud se tak stane, je nutné kotouče i brzdové destičky vyčistit speciálním přípravkem (s obsahem alkoholu nebo speciálním přípravkem na čištění brzd).
3. Kontrolujte stav povrchu disku. Nežádoucí jsou hluboké rýhy, vrypy. Poškozené kotouče vyměňte.
4. Kontrolujte stav brzdových destiček. Ty by měli vlivem tepla zesklivatět, pak je brzdový účinek největší. Dbejte na čistotu destiček a kotoučů. Přesvědčte se o jejich rovnoměrném opotřebení. Poškozené destičky vyměňte.
5. Kotouče by měly běžet uprostřed brzdových destiček. Jestliže dochází ke škrtnutí, je nutné povolit ukotvení brzdy na vidlici, stisknout brzdu a znovu ukotvení dotáhnout.
6. U kotoučových brzd (kapalinových) je velmi důležité kontrolovat správné napnutí paprsků v kolech, jsou totiž náročnější na výplet než standardní ráfkové brzdy.
7. V případě, že máte jakýkoliv z předchozích problémů, na kole nejezděte a nechte jej zkontrolovat, seřídít a opravit u kvalifikovaného odborníka.

Nikdy nezkoušejte stisknout brzdovou páku, není-li kotouč ve třmeni. Brzdové destičky se seřídí samy vůči sobě, vznikne minimální mezera a kotouč nelze nasadit zpět do brzdy.

- **Ovládací lanka brzd a měničů převodů, bowdeny**

Lanko správně napněte a udržujte čisté a nakonzervované (vhodná je vazelína). Dobře nakonzervované lanko Vám umožní snadný chod v bowdenu. Lanka by neměla být roztřepená, bowdeny naprasklé nebo zlomené. Zjistíte-li závadu, na kole nejezděte a opravu nebo výměnu svěřte odbornému servisu.

- **Hlavové složení – řízení:** před začátkem seřizování vašeho hlavového složení je nutné vědět, jakým typem je vaše kolo vybaveno. Rozlišujeme 2 druhy hlavového složení:

1. **Hlavové složení se závitem:** tvoří seskupení ložisek, které umožňuje řídítkům, představci a vidlici otáčení v rámu. Předpokladem jeho dlouhé životnosti je mazání, dobré utěsnění ložisek a správné seřízení vůle. Nejméně jedenkrát ročně proveďte důkladnou údržbu hlavového složení.



Hlavové složení se může časem povolit díky vibracím způsobených jízdou. Je proto nutné kontrolovat jeho správné seřízení. Zda-li je v hlavovém složení vůle, zjistíte následujícím způsobem: Pevně stiskněte přední brzdu, současným pohybem kola vpřed a vzad se snažte rozpoznat jakoukoliv vůli v hlavovém složení. Otáčením řídítek zjistíte, zda-li dotažení hlavového složení není příliš velké. Vidlice se při otáčení nesmí zadržávat. Pokud vidlice nemá hladký chod nebo je v hlavovém složení vůle je nutné jej seřídit. Pokud si nejste jisti, že toto seřízení zvládnete sami, svěťte jej do rukou odborníka.

2. Hlavové složení bez závitu - Ahead: je velmi podobné tomu se závitem. Hlavní rozdíl je v odlišném způsobu dotažení. U hlavového složení bez závitu dochází k dotažení tlakem představce na misky hlavového složení. Představec je stlačován seřizovacím šroubem s kloboučkem, který je na vrchní části představce. Vždy se ujistěte, že představec je správně utažen!



- **Kontrola kol:** před každou jízdou zkontrolujte ráfky: zda nemají rýhy, promáčknutí, praskliny nebo jestli není příliš opotřebovaná brzdná plocha. Pokud takovou závadu zjistíte, na kole nejezděte, dokud vadný díl nebude vyměněn v odporném servisu. Pravidelně (1x za 2 týdny) kontrolujte dotažení velopaprsků, matic nábojů a pevné uložení kola na vidlici. Ložiska nábojů musí být dotažena bez vůle a musí být lehce otočná. Nedotažené či chybějící velopaprsky mají zásadní vliv na Vaši bezpečnost. Doporučujeme provést jejich výměnu v odborném servisu.



Opotřebení dvoustěnných ráfků:

- po opotřebení ráfků nastává deformace brzdové plochy a poškození dutiny ráfku
- vykazuje velkou házivost, přitom plášť zůstává bezpečně usazen

Indikace opotřebení dvoustěnných ráfků:

- deformovaná brzdná plocha
- probržděná dutina
- velká házivost kola

**DOVOLENÉ OPOTŘEBENÍ BRZDNÉ PLOCHY 0,35mm.**

Opotřebení jednostěnných ráfků:

- změna šíře ráfků způsobí samovolné brzdění kola, ale plášť je bezpečně usazen
- po opotřebení brzdne plochy nastává vyklonění bočnice, deformace brzdne plochy a rozšíření ráfku

Indikace opotřebení jednostěnných ráfků:

- deformovaná brzdne plocha
- vyklápění bočnice ráfku

- samovolné brždění

### DOVOLENÉ OPOTŘEBENÍ BRZDNÉ PLOCHY 0,35mm.

PZN: Některé typy ráfků jsou opatřeny systémem kontroly opotřebení. Ráfky jsou vybaveny ryskou, která značí maximální opotřebení, pokud ryska zmizí, ráfek je již opotřebován. Na kole nejezděte a svěťte kolo do odborného servisu.



- **Plášť a duše:** udržujte duše nahuštěné na předepsanou hodnotu, která je uvedena na boku pláště. Pokud je uvedeno určité rozmezí huštění, hustěte dle následujícího doporučení: pro měkký terén až na spodní hodnotu - pro tvrdé plochy až na horní hodnotu. Nový plášť je nutno zatížit jízdou cca 50 km, aby došlo k jeho celkovému dosednutí do ráfku.

Před každou jízdou je nezbytné zkontrolovat stav plášťů, zda-li se na nich nevyskytují trhliny, cizí předměty nebo vyboulení svědčící o poškození kordu pláště. V případě poškození je nezbytné plášť vyměnit.

- **Středové složení:** kontrolujte častěji při jízdě v blátě nebo mokru. Musí být bez vůle a musí se lehce otáčet. Je nutné průběžně kontrolovat dotažení klik na středové ose, případnou vůli je nutné dotáhnout. Dále je zapotřebí kontrolovat a seřizovat vůli ve středovém složení, při jejímž seřízení se povolí pojistná matice, poté se dotáhne na požadovanou vůli levá miska s pravým závitem a opět se pojistná matice utáhne.

- **Pedály (obrázek a):** pravidelně kontrolujte vůli na pedálech, musí se lehce otáčet a být bez vůle. Kontrolujte dotažení pedálových hřídelí. Pravý a levý pedál, mají odlišný směr závitu. Je proto důležité, aby byl při případné montáži správný pedál namontován do správné kliky. Pedály jsou označeny „L“ - levý pedál a „R“ - pravý pedál. Některá kola mohou být vybavena nášlapnými pedály (obrázek b). U tohoto typu je nezbytné nastavit předpětí. Předpětí je síla, která je nutná k našlápnutí do pedálu a uvolnění z pedálu.



obrázek a



obrázek b

- **Řetěz:** patří mezi velmi namáhané části kola. Proto je třeba věnovat velkou pozornost jeho údržbě. Po každé jízdě jej pečlivě očistěte a promažte vhodným olejem. Od mechanických nečistot očistěte řetěz speciálním přípravkem a po jeho vyčištění jej znovu namažte. Namáháním řetězu časem dojde k jeho vytažení a je nutné ho vyměnit.

Pokud jej nevyměníte včas, může dojít k poškození pastorků a převodníků. Opotřebení řetězu je zcela individuální, závisí na stylu jízdy, druhu terénu a typu užívaného řetězu. Doporučujeme v pravidelných intervalech proměření řetězu pomocí speciálního kalibru, který lze zakoupit v cykloprodejně. Měření s ním je snadné a jednoduše poznáte, kdy je řetěz protažený nad přípustnou mez. Co se týče mazání, raději doporučujeme řidší oleje, které nepřitahují mnoho nečistot, i když se mohou v dešti rychleji vyplavit. Před každou jízdou zkontrolujte namazání a stav řetězu. Pokud je na řetězu nános špíny, je nejprve nutné ji před namazáním odstranit. Dobrým pomocníkem je tzv. pračka řetězu, která se naplní rozpouštědlem jako je technický benzín, nasadí se na řetěz a zpětným otáčením pedálů dojde k očištění řetězu a to tím, že se kolem něj budou otáčet kartáčky. Nemáte – li k dispozici pračku řetězu, potom použijte obyčejný hadr s čisticím na řetězy nebo obyčejný starý



zubní kartáček, se kterým se dostanete do každé mezery. Správně namazaný řetěz musí být na povrchu zcela čistý a olej musí zůstat uvnitř řetězu, kde jsou jeho funkční plochy. Po namazání jej nezapomeňte zvnějšku otřít, aby se Vám na něj nelepil prach a zůstal čistý. K výměně řetězu je u dnešních kol nezbytné použít nýtovač řetězu, při zapojování je důležité nýt úplně nevytlačit ze spojky, protože už ho není možné dát zpátky.

Po spojení řetězu je dobré ho rozehýbat v místě spoje a již ho v tomto místě nikdy znovu nerozpojovat, neboť pak bude hrozit samovolné rozpojení!

### Napnutí a seřízení řetězu

Napnutí řetězu lze částečně upravit posunutím náboje zadního kola s pastorkem v koncovce rámu. U kol s měničem převodů je napnutí řetězu dáno správným nastavením vodítek. Větší odchylky se odstraňují přidáním nebo ubráním článku řetězu. Opotřebovaný řetěz vyměňte za nový.

Jednou za čas je dobré věnovat pozornost i pastorkům a převodníkům. Tyto dvě části se zanáší špínou ze řetězu. Dobré je použít starý hadr, který zasuneme do mezer mezi jednotlivá ozubená kola.



pastorek



převodník

- **Řídítka a představec:** kontrolujte dotažení šroubových spojení. Dbejte, aby se rukojeti volně neotáčely a nebyly poškozeny. Představec musí být zasunut do vidlice nejméně po značku minimálního zasunutí.

**Nastavení řídítek:** řídítka je možné nastavit dle výšky a uložení představce. Výšku řídítek volíme tak, aby horní plocha řídítek byla o 2 – 5 cm níže, než je horní plocha sedla ve vodorovné poloze. Nižší výška řídítek se používá pro sportovní účely. Naopak řídítka položená výše jsou pohodlné a při jízdě máte větší komfort.

Vzdálenost sedla a řídítek: toto nastavení se řídí hlavně podle uložení představce a také délky trupu a paží. Vzdálenost by měla odpovídat sklonu trupu při mírně pokrčených pažích k vodorovné rovině asi 50°. Pokud je větší sklon dopředu je pozice pro cyklistu méně pohodlná ale má i své přednosti a to v lepší práci nohou a aerodynamičtější poloze, což je ale nepodstatné pro horskou cyklistiku.

Minimální šířka řídítek se volí tak, aby paže nesvíraly hrudník. Se širšími řídítky se lépe udržuje směr jízdy v nízkých rychlostech a jsou pohodlnější. Užší řídítka zase lépe reagují na změnu směru jízdy.



řídítka představec



typ 1

představec typ 2

**Sedlo a sedlovka:** Sedlovku zasuňte do rámu nejméně po značku minimálního zasunutí.

Sedlo nastavte tak vysoko, aby cyklista dosáhl chodidlem na pedál, s nohou mírně pokrčenou v kolenu a bez vychýlení v bocích, přitom je pedál v nejnižší poloze. Mírně pokrčená noha dokáže provést více svalové práce, než noha příliš napjatá.

Nastavení sklonu sedla: jsou zde dvě možnosti a to mít ho v mírném sklonu nahoru nebo dolů směrem k řídlíkům. Nejčastějším nastavením je vodorovná poloha bez sklonu. Sedlo lehce skloněné dolů zmírní přenos otřesů z rámu kola na tělo. Sedlo nakloněné vzhůru je naopak odlehčením pro paže. Co se týče vzdálenosti sedla od řídlíků, tak se volí podle pravidla, že svislá osa spuštěná z kolene, protne osu pedálu s klikou v přední poloze. Posunutím sedla ovlivňujete hlavně šlapání. Při posunutí sedla dozadu se usnadní šlapání s menším silovým účinkem. Při posunutí sedla dopředu je šlapání namáhavější, ale síla na pedály je větší a proto je posun sedla vhodný pro táhlá strmá stoupání, která vyžadují šlapat velkou silou.



sedlo



sedlovka

▪ **Měnič (přehazovačka) a přesmykač:** pro správnou funkčnost je důležité jejich seřízení. Přehazování provádějte plynule a jen pokud šlapete. Nikdy neřaďte násilím! Jízdní kolo nikdy nepokládejte na stranu, kde je měnič a přesmykač, mohlo by dojít k jejich poškození.



měnič



přesmykač

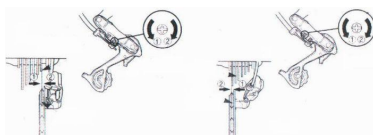
### Originální díly

DŮRAZNĚ doporučujeme užití originálních náhradních dílů, které mají zásadní vliv na Vaši bezpečnost při jízdě na kole. Použitím originálních dílů si můžete být jisti, že Vaše kolo bude plně funkční a bezpečné. Pokud nemáte možnost užití originálních dílů je možné je nahradit adekvátním náhradním dílem ve stejné podobě či kvalitě a se stejnými vlastnostmi.

**UPOZORNĚNÍ:** v případě nutnosti výměny originálního dílu za neoriginální díl, který má vliv na Vaši bezpečnost se obraťte na odborný servis!

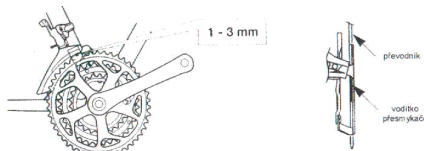
### Seřízení lanka přehazovačky

1. Seřízení na nejmenším pastorku  
Utahujte dolní seřizovací šroubek tak dlouho, až horní kolečko v ramínku přehazovačky bude přímo pod nejmenším pastorkem.
2. Seřízení na největším pastorku  
Utahujte horní seřizovací šroubek tak dlouho, až horní kolečko v ramínku přehazovačky bude přímo pod největším pastorkem.



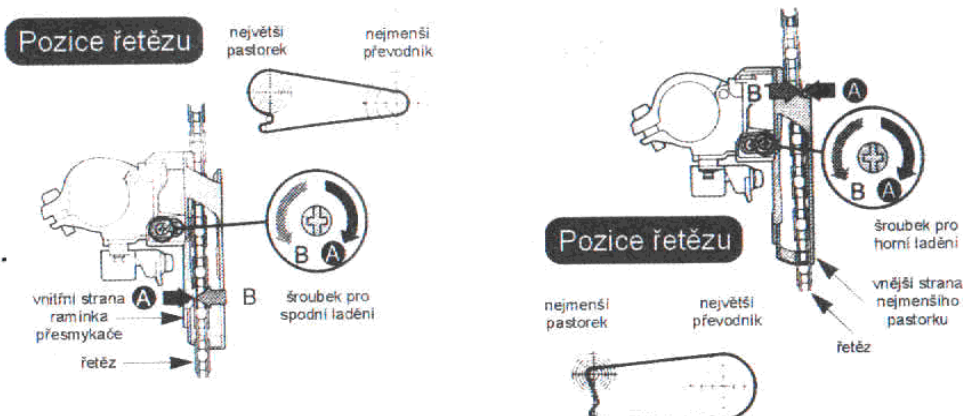
### Instalace přesmykače

1. Instalujte tak, aby mezera mezi největším převodníkem a vodičem přesmykače byla 1-3 mm.
2. Vnější strana vodička přesmykače by měla být souběžně s největším převodníkem a přímo nad ním.
3. Použijte klíč č. 9.



▪ **Seřízení lanka přesmykače**

1. Seřízení na nejmenším převodníku  
nastavte tak, že mezi vnitřní stranou vodička přesmykače a řetězem zbývá 0-0,5mm.
2. Seřízení na největším převodníku  
nastavte tak, že mezi vnější stranou vodička přesmykače a řetězem zbývá 0-0,5mm.



**Kolo nepřetěžujte a dodržujte doporučenou nosnost kola.**

Typ kola	Velikost kola	Nosnost kola	Doporučené hodnoty huštění pláštěů
Trekking Trekking	28“	90 kg	max. 50 PSI = 350 kPa
Silniční Cestný	20-622	90 kg	max. 70 PSI = 490 kPa
Horský Horský	26“	90 kg	max. 40 PSI = 280 kPa
Dětský Detský	24“	50 kg	max. 35 PSI = 250 kPa
	20“	40 kg	max. 35 PSI = 250 kPa
	16“	25 kg	max. 35 PSI = 250 kPa
	12“	15 kg	max. 35 PSI = 250 kPa

**U pláštěů zohledněte ještě následující možnosti:**

1. Hmotnost jezdce: jak se bude plášť chovat, při stejném tlaku záleží na hmotnosti jezdce. Například cyklista o tělesné hmotnosti 66 kg může při tlaku 35 PSI v plášti o rozměrech 26x2,25“ postrádat trakci a vnímat plášť jako příliš tvrdý. Naopak 113 kg těžký jezdec může mít plášť příliš měkký.
2. Rozměr pláště: 35 PSI v plášti 700x25mm a 26x2,25“ přinese zásadní rozdíl. Zatímco v užším plášti bude akorát, v širším plášti znemožní plášti absorbovat nerovnosti.
3. Terén: pokud jezdíte hlavně po širokých šotolinových cestách a rychlých trailech, můžete si dovolit nahustit plášť více než pokud se vyžíváte v kamenitých pasážích a těžkých sjezdech.
4. Styl jízdy: máte rádi stálý kontakt obou kol s terénem nebo si rádi i skočíte? Čím agresivnější jízdu vyznáváte, tím větší tlak v pláštích budete potřebovat. Pokud ale umíte trefit nejčistší stopu ve sjezdu a vyznáváte čistou jízdu, můžete podhustit.

5. Šířka ráfku: širší ráfek podrží plášť lépe než úzký, proto plášť usazený v širším ráfku můžeme podhustit bez obav.
6. Konstrukce pláště: vyšší TPI (hustota vláken v kostře pláště) znamená pružnější a flexibilnější stěnu pláště, protože jsou použita vlákna menšího průřezu, mezi nimiž je méně prostoru vyplněného gumou. Jinými slovy je kostra s vyšší hodnotou TPI lehčí a s menší tloušťkou a přitom disponuje velice slušnou pevností a odolností. Ve srovnání s nižším údajem TPI je tak jízda pohodlnější. Z hlediska huštění také zjistíte, že plášť s vyšším TPI můžete hustit více při zachování stejných jízdních vlastností. Zároveň jsou na trhu bezdušové pláště tubeless/UST, které jsou konstruovány pro nižší tlaky.

## **PLÁN ÚDRŽBY JÍZDNÍHO KOLA OLPRAN**

Vždy dodržujte předepsané utahovací momenty uvedené v další části návodu.

Před každou jízdou zkontrolujte:

- Všechny šrouby a matice, zvláště rychloupínací systém uchycení kol.
- Představec, řídítka a hlavové složení, v případě prasklin či poškození ihned vyměňte.
- Brzdny systém a osvětlení.
- Tlak pneumatik (dle hodnot předepsaných výrobcem).
- Gripy – zda jsou pevně uchyceny k řídítkům.
- Všechny části zadního tlumiče a jeho upevnění.
- Funkčnost přední vidlice.
- Stav ráfků (praskliny, brzdná plocha).
- Stav pneumatik (mechanické poškození, cizí tělesa).

### **Měsíčně kontrolujte:**

- Funkčnost řazení přehazovačky, přesmykače, řetězu - nutné promazávat.
- Hlavové složení – v případě vůle nastavit či dotáhnout.
- Brzdové a řadící kabely, lanka, případně hydraulický systém.

### **Po 6 měsících kontrolujte:**

- Opotřebení řetězu (přeměření pomocí speciálního kalibru).
- Stav středového složení.
- Ložiska pedálů.
- Pnutí výpletu kola.

Roční kontrola (u prodejce):

- Opotřebení řetězu.
- Stav středového složení.
- Ložiska pedálů.
- Nastavení a seřízení přehazovačky.
- Stav řídítek, představce a gripů, dotažení šroubů a matic.
- Kompletní kontrola brzdného systému, nastavení a výměna opotřebovaných částí.
- Ráfky a pnutí výpletu kola.
- Celková kondice plášťů.
- Funkčnost zadního tlumiče a přední vidlice.
- Celková kontrola rámu.

## **POSKYTNUTÍ ZÁRUKY NA JEDNOTLIVÉ DÍLY**

Při uplatnění záruky předkládá zákazník kompletní, čisté kolo a prodejcem potvrzený záruční list. Záruční opravu uplatňujte vždy u prodejce.

- Nárok ze záruky zaniká
  - na běžné opotřebení jednotlivých dílů se záruka nevztahuje
  - bylo-li zjištěno, že k poškození výrobku nedošlo vinou výrobce, ale uživatele (neodborným užíváním, neodbornou opravou atd.)
  - neuplatněním nároku ze záruky v záruční době
  - nebyl-li výrobek řádně používán a udržován dle návodu
  - nebyl-li při uplatnění nároku ze záruky předložen řádně vyplněný záruční list

### **▪ Rám a vidlice**

Záruka se vztahuje na materiál, jeho spoje a prorezavění. Nelze ji uplatnit na poškození způsobené havárií nebo neodbornou opravou. Kloub a tlumič celoodpružených rámu je příslušenství.

### **▪ Odpružené vidlice a pružící elementy**

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

### **▪ Řízení**

Záruka se vztahuje na materiálové vady. Zadrhávání řízení nelze uplatnit jako záruční závadu, protože je způsobeno špatnou údržbou, tj. ponecháním nadměrné vůle řízení apod.

### **▪ Středové složení**

Záruka se vztahuje na prokazatelnou vadu materiálu. Běžné seřizování vůlí není předmětem garančních oprav. Rovněž není možné reklamovat vytržené nebo zdeformované závity dílů a deformovaný čtyřhran klik.

### **▪ Pedály**

Záruka se vztahuje na prokazatelnou vadu materiálu. Opotřebení provozem, uvolnění či prasknutí spojů rámečku nebo ohyb čepu způsobené nárazem nejsou důvodem k uznání reklamace.

### **▪ Kola**

Do běžné záruky patří vady materiálu (prasklý ráfek, náboj, osa, pastorek) včetně vad povrchové úpravy. Povolení výpletu nespadá do záručních oprav. Kritériem pro reklamaci na provozní vůle a hlučnosti chodu pastorku je jeho funkčnost.

### **▪ Brzdy, řazení, měnič, přesmykače**

Do běžné záruky patří vady materiálu. Na seřízení se záruka nevztahuje. Skladováním, manipulací a jízdou se nastavení může měnit a jeho nové seřízení patří k běžné údržbě. Na případné stržení mechanismu nemůže být uplatněna reklamace.

### **▪ Kotoučové brzdy**

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

- **Sedlo, sedlovka**

Uznává se vada materiálu, posuzuje se z hlediska funkčnosti. Rýhy způsobené posuvem sedlovky v sedlové trubce nelze reklamovat. Reklamáce na sedlovku nelze uznat, jestliže sedlovka byla prokazatelně vysunuta nad značku maximálního vysunutí.

- **Řetěz**

Předmětem záruky je materiálová vada. Na běžné opotřebení, přetržení nebo snížení funkce vlivem zanedbání údržby či nesprávným použitím se záruka nevztahuje.

- **Odrázky**

Ulomené nebo rozbité odrázky nejsou předmětem záruky.

- **Plášť a duše**

Záruka se vztahuje na prokazatelnou vadu materiálu a nevztahuje se na běžné provozní opotřebení nebo opotřebení v důsledku nevhodného použití či uskladnění. Za reklamaci nelze uznat defekt.

V případě, že předložená reklamáce nespadá do záručních podmínek, může servisní technik OLPRANU provést opravu za úhradu. Ceník oprav a náhradních dílů Olpran je zákazníkovi k nahlédnutí u každého prodejce. Zákazník má právo při předání reklamáce prodejci k vyřízení odmítnout opravu v případě, že nespadá do záručních oprav.

## Doporučené utahovací momenty šroubových spojení

Komponent	Šroubové spojení	Nm
Kliky	Upevňovací šroub kliky (se čtyřhrannou hlavou, bez mazání)	34 - 44
	Upevňovací šroub kliky (mazaný octalink)	35 - 50
	Šroub řetězového kola	8 - 11
Středové složení	Utěsněná kazeta v pouzdře	49 - 69
	Miska a pojistný kroužek	49 - 78
Pedály	Osa	34
Brzdy	Upevňovací šroub pro montáž k rámu (V-brzdy)	5 - 9
	Otočný čep (čelistové brzdy)	8 - 10
	Upevňovací šroub lanka	6 - 8
	Upevňovací šroub brzdových destiček	5 - 7
	Upevňovací šroub pro vložení obložených brzdových destiček	1 - 2
Přehazovačka	Montážní šroub (šroub úchyty)	8 - 10
	Upevňovací šroub lanka	4 - 6
	Šroub klece s kladkami	3 - 4
Přesmykač	Montážní šroub	5 - 7
	Upevňovací šroub lanka	5 - 7
Páčka brzdy a měniče	Montážní šroub držáku (imbus)	6 - 8
	Montážní šroub držáku (šroubovák)	2,5 - 3
	Montážní šroub zarážky (rám) - šroubovák	1,5 - 2
	Upevňovací šroub řazení	2,5
Náboj	Rychloupínací páčka	9 - 12
	Matice pro nastavení ložiska rychloupínacího náboje	10 - 25
Volnoběžný náboj	Upevňovací šroub volnoběžky	35 - 49
	Upevňovací šroub matice volnoběžky	35 - 44
	Pojistný kroužek bloku řetězového kola	29 - 49
Představec	Svěrací šroub řidítek (M5)	10 - 12
	Svěrací šroub řidítek (M6)	14 - 16
	Rozevírací kónus představce	19,6
	Aheadset pro upevnění vidlice (M5)	10 - 12
	Aheadset pro upevnění vidlice (M6)	14 - 16
Sedlová trubka	Sedlový šroub (systém dvou šroubů) M5/M6	9 - 11
	Sedlový šroub řidítek (systém jednoho šroubu) M7/M8	16 - 19
	Upnutí sedla	12
Košík na láhev	Šrouby	5
Nádstavce (roh)	Svěrací šroub nádstavce (M5)	11 - 13
	Svěrací šroub nádstavce (M6)	15 - 17

**(sk) Záruční list na jízdní kolo/Záručný list na bicykel**

Typ kola Typ bicykla		Datum prodeje Dátum predaja
Výrobní číslo Výrobné číslo		
Datum výroby Dátum výroby		
Montoval		
Záznam výrobce – záruční doba 24 měsíců - záručná doba 24 mesiacov	Záruka na rám 12 let - s výhradou výměny v aktuálním designu daného roku Záruka na rám 12 rokov - s výhradou výmeny v aktuálnom designu daného roku	
Přehled o záručních opravách/Prehľad o záručných opravách		
Datum/Dátum	Druh opravy	Podpis mechanika

Vážený zákazník

Ďakujeme vám za zakúpenie výrobku značky Olpran a prajeme vám mnoho príjemných kilometrov na vašom novom bicykli.

Tento návod obsahuje dôležité upozornenia a pokyny pre vašu bezpečnú jazdu, poskytne vám potrebné informácie o nastavení a údržbe bicykla.

Pozorne sa zoznámte s týmto návodom prv ako po prvýkrát vyjdete a uschovajte ho pre ďalšiu potrebu.

Uvedomte si, že inštrukcie obsiahnuté v tomto návode môžu vyžadovať ďalšie vysvetlenia závislé na skúsenostiach a schopnostiach osoby vykonávajúcej túto prácu a niektoré úkony môžu byť vykonávané len s pomocou špeciálneho náradia.

**KONTROLA PRED JAZDOU, NASTAVENIE**

Napriek tomu, že dostanete výrobok nastavený a pripravený k jazde už od výrobcu, je nutné uskutočniť pred prvou jazdou kontrolu dotiahnutia dôležitých spojov, nastavenie brzd, funkčnosť všetkých ovládacích prvkov. Kontroly uskutočňujte hlavne po dobu zabehnutia bicykla, kedy dosadajú mechanizmy v závitových spojoch. Podľa počtu jász odporúčame bicykel kontrolovať v pravidelných intervaloch. Bicykel nikdy nepoužívajte nenastavený, s chybnými alebo nedotiahnutými dielmi! K opravám a nastaveniu bicykla používajte kvalitné náradie, práca so zlým náradím môže poškodiť Váš bicykel. Každá porucha je odstrániteľná odborným nastavením alebo výmenou súčiastok.



Inštruktáž detí pred jazdou na detskom bicykli: v prípade detských bicyklov je nutné, aby rodičia alebo opatrovníci zaistili riadnu inštruktáž detí o použití detského bicykla, zvlášť o bezpečnom používaní brzd (najmä spiatočný chod).

Bicykel zodpovedá základným predpisom STN EN 14764,14781,14766, 14765 – podľa modelu . Jeho bezpečnosť je testovaná Technickým skúšobným ústavom, Piešťany.

## Popis bicykla

### HLAVNÍ ČÁSTI/ HLAVNÉ ČASTI



HLAVNÉ ČASTI				
A sedlo	F brzd.páky	K plášť	P menič prevodov	U prevodník
B sedlová rúrka	G predná brzda	L stredové zloženie	Q palcové kolesá	
C predstavec	H náboj predného kolesa	M prešmykač	R zadná brzda	
D riadidlá	I ventil	N reťaz	S rýchlouťahovacia skrutka na sedadlo	
E preradovanie	J predná vidlica	O pedál	T rám	
1 zadný tlmič	2 predná disková brzda	3 zadná disková brzda		

### Dôležité UPOZORNENIE

Povinné vybavenie:

- a) dve na sebe nezávislé brzdy
  - b) za nezníženej viditeľnosti
- predná odrazka bielej farby

- zadná odrazka červenej farby
- odrazky oranžovej farby na pedáloch a vo výplete kolesa  
Poznámka: tieto odrazky môžu byť nahradené odrazovými materiálmi obdobných vlastností a môžu byť umiestnené i na odevy a na obuvi cyklistu.
- c) za zníženej viditeľnosti
  - podľa bodu c)
  - svetlomet vpredu svietiaci bielym svetlom
  - svetlo vzadu svietiace červeným stálym alebo prerušovaným svetlom

## NÁVOD NA OBSLUHU A ÚDRŽBU HLAVNÝCH ČÁSTÍ

- Rám a vidlica: sú vyrobené tak, aby vydržali i využívanie v náročnejších podmienkach. Obe tieto súčasti by mali vydržať i ľahšie pády. V prípade ťažkého pádu alebo nárazu, ktorý má za následok ohnutý alebo prasknutý rám či vidlicu, urobte okamžitú výmenu poškodennej časti. Ďalšie použitie je nebezpečné a spoločnosť OLPRAN nenesie zodpovednosť za škody spôsobené používaním bicykla s poruchami.

- **Odpružená vidlica a iné odpruženia:** väčšina modelov bicyklov Olpran je vybavená odpruženou vidlicou, prípadne odpruženou sedlovou tyčou alebo zadným tlmičom.



- **Odpružená sedlová tyč:** zabezpečuje vyšší komfort cyklistu pri jazde. Podobne ako u všetkých odpružených častí je nevyhnutné i sedlovú rúrku udržiavať v čistote. Všetky hybné časti musia byť premazané.



- **Odpružená vidlica:** slúži k pohlcovaniu terénnych nerovností a umožňuje lepší kontakt kolesa s povrchom. Mnoho cyklistov si po prvom zvezení s odpruženou vidlicou myslia, že je príliš mäkká. Pamätajte, že spôsob konštrukcie odpružených vidlíc, dodáva jazde väčší komfort, pohlcuje nerovnosti terénu. Tuhšiu vidlicu budete potrebovať len v prípade, pokiaľ vidlicu často „prepružujete“ na doraz. Zmena tuhosti u niektorých typov vidlíc vyžaduje výmenu niektorých vnútorných súčiastok. Niektoré modely vidlíc majú možnosť nastavenia tuhosti vidlice, reguláciu spätného chodu alebo dokonca možnosť úplného uzamknutia vidlice. Pre správny chod vidlice je nutné neustále udržiavať nohy vidlice čisté a premazané (nepoužívajte maziva obsahujúce teflon). Pokiaľ má vaša vidlica prachovky, nadvihnite ich. Nohy očistite mäkkou handričkou, nepoužívajte rozpúšťadlá alebo iné čistiace prostriedky ktoré by mohli znehodnotiť účinok použitého maziva. Skontrolujte a vyčistite oblasť tesnenia. Akékoľvek iné opravy a údržbu prenechajte skúsenému mechanikovi.

- **Zadný tlmič:** niektoré bicykle sú celoodpružené a sú vybavené jedným z dvoch typov pružiacich jednotiek: pružinovým tlmičom (obrázok 1) alebo vzduchovým tlmičom (obrázok 2). Pred akýmkoľvek nastavením sa uistite, akým typom tlmiča je Váš bicykel vybavený. Pre optimálnu funkciu odpruženého bicykla je dôležité dosiahnuť súlad medzi chodom predného a zadného odpruženia. Rovnako ako u odpružených vidlíc môžete u niektorých typov bicyklov nastaviť tlmič podľa váhy jazdca, štýlu jazdy a povahy terénu. Pre správny chod tlmiča je dôležité udržiavať ho

v čistote a pravidelne kontrolovať dotiahnutie čapov. Akékoľvek iné opravy a údržbu prenechajte kvalifikovanému odborníkovi.



obrázok 1



obrázok 2

- **Skrutkové spojenia:** všetky skrutkové spojenia kontrolujte, matice a skrutky je treba dotiahovať každé 1-2 týždne, v prípade prevozu v ťažkých podmienkach i častejšie.

#### ▪ **Brzdy:**

Upozornenie: Pred každou jazdou skontrolujte váš brzdový systém vyskúšajte správnu funkciu brzd. Pokiaľ brzdy správne nefungujú alebo sú akékoľvek časti brzdového systému poškodené alebo opotrebované, na bicykli nejazdite!!!

Nastavenie a starostlivosť o brzdy

Najčastejšie používané brzdy:

- brzdy typu „V“
- kotúčové brzdy (obrázok b)

#### **Základné nastavenie brzd môžete uskutočniť sami:**

- **Brzdová páka:** musí byť vždy pevne upevnená k riadidlám a to v takej polohe, aby bola ľahko dosiahnuteľná. Pokiaľ je treba upraviť polohu brzdovej páky, povolte upevňovaciu skrutku, nastavte páku do požadovanej polohy a skrutku pevne dotiahnite. Niektoré typy brzdových pák môžete nastaviť podľa dĺžky vašich prstov pomocou nastavovacej skrutky, ktorou nastavíte požadovanú vzdialenosť od riadidiel. Po úprave polohy brzdovej páky je nutné znovu nastaviť brzdové lanko.



- **Brzdy typu „V“:** brzdové čeľuste musia byť pevne dotiahnuté k čapom rámu alebo vidlice. Musia byť správne vycentrované. Brzdy vášho bicykla musia byť nastavené tak, aby pri stlačení brzdovej páky najviac o jednu tretinu zdvihu páky dosadli brzdové gumičky celou plochou na boky ráfu. Dosadnutie musí byť súčasné. Symetria brzdových gumičiek zaisťuje nastavenie ich vzájomnej polohy vysunutím alebo zasunutím čapu brzdových gumičiek v ramienkach brzd. Udržujte brzdové gumičky nastavené 2-3 mm od ráfu, kontrolujte ich opotrebovanie a ak je to nutné, vymeňte ich. Čistota brzdnej plochy ráfu ovplyvňuje brzdny účinok.



- **Kotúčové brzdy:** niektoré modely sú vybavené vysoko výkonnými a technologicky vyspelými brzdami, tie sa delia do dvoch základných skupín : mechanické a kvapalinové (hydraulické)



#### **U mechanických brzd kontrolujete nasledujúce**

3. Mechanické brzdy potrebujú dostať čas na zabehnutie než sa dostanú do stavu maximálneho výkonu. Viac inštrukcie uvedené nižšie.

2. Kontrolujte lanka a bowdeny, či nie sú zohýbané a prelámané. Brzdové páky by sa pri úplnom stlačení nemali dotýkať riadidiel.

U kvapalinových bŕzd kontrolujte nasledujúce

1. Chod brzdovej páky. Ak je príliš mäkká, dostal sa niekde do systému vzduch a je nutné odborné odvzdušnenie. Tuto operáciu zverte do rúk skúseného mechanika.
2. Prehliadnite brzdové hadičky, či nie sú v niektorých miestach príliš ohnuté, či nemajú praskliny a nedochádza k úniku brzdovej kvapaliny. Zle funkčná brzda môže byť spôsobená opotrebovanými a poškodenými hadičkami. Všetky opravy a údržba kvapalinových bŕzd vyžadujú špeciálne nástroje a kvalifikovaného mechanika.
3. Neodborné zásahy do kvapalinového brzdového systému môžu byť veľmi nebezpečné.

### **Všetky diskové brzdy vyžadujú kontrolu nasledujúcich častí:**

1. Všetky brzdové systémy je nutné najskôr zabehnúť, až potom sú schopné podávať maximálny výkon. Po zakúpení bicykla, novej brzdy alebo brzdových doštičiek sa na bicykli odveďte na bezpečnom mieste na rovine a mimo dopravu. Skúste 20krát až 30krát zabrzdiť a postupne zvyšujte tlak na brzdu.
2. Brzdové kotúče udržiavajte čisté. Dbajte, aby neprišli do styku s masťou. Pokiaľ sa tak stane, je nutné kotúče i brzdové doštičky vyčistiť špeciálnym prípravkom (s obsahom alkoholu alebo špeciálnym prípravkom na čistenie bŕzd).
3. Kontrolujte stav povrchu disku. Nežiaduce sú hlboké ryhy, vrypy. Poškodené kotúče vymeňte.
4. Kontrolujte stav brzdových doštičiek. Tie by mali účinkom tepla „zosklovatiet“, potom je brzdný účinok najväčší. Dbajte na čistotu doštičiek a kotúčov. Presvedčte sa o ich rovnomernom opotrebovaní. Poškodené doštičky vyťahnite.
5. Kotúče by mali bežať uprostred brzdových doštičiek. Pokiaľ dochádza ku škŕkaniu, je nutné povoliť ukotvenie brzdy na vidlici, stisnúť brzdu a znovu ukotvenie dotiahnuť.
6. U kotúčových bŕzd je veľmi dôležité kontrolovať správne napnutie lúčov v kolesách, sú totiž náročnejšie na výplet než štandardné ráfkové brzdy. V prípade, že máte akýkoľvek z predchádzajúcich problémov, na bicykli nejazdite a nechte ho skontrolovať, nastaviť a opraviť u kvalifikovaného odborníka.

Nikdy neskúšajte stisnúť brzdovú páku, pokiaľ nie je kotúč v strmeni. Brzdové doštičky sa nastavujú samy voči sebe, vznikne minimálna medzera a kotúč nejde nasadiť späť do brzdy.

#### **▪ Ovládacie lanka bŕzd a meničov prevodov**

Lanko správne napnite a udržiavajte čisté a nakonzervované. V prípade rozstrapkania či jeho poškodenia lanko vymeňte.

- **Hlavové zloženie** – riadenia: pred začiatkom nastavovania vášho hlavového zloženia je nutné vedieť, akým typom je Váš bicykel vybavený. Rozlišujeme 2 druhy hlavového zloženia:

1. **Hlavové zloženie so závitom:** tvorí zoskupenie ložísk, ktoré umožňuje riadidlám, predstavcu a vidlici otáčania v ráme. Predpokladom jeho dlhej životnosti je mazanie, dobré utesnenie ložísk a správne nastavenie vôle. Najmenej jedenkrát ročne uskutočnite dôkladnú údržbu hlavového zloženia.



Hlavové zloženie sa môže časom povoliť vplyvom vibrácií spôsobených jazdou. Je preto nutné kontrolovať jeho správne nastavenie. Či je v hlavovom zložení vôľa, zistíte nasledujúcim

spôsobom: Pevne stisnite prednú brzdu, súčasným pohybom bicykla vpred a vzad sa snažte rozpoznať akúkoľvek vôľu v hlavovom zložení. Otáčaním riadidiel zistíme, či dotiahnutie hlavového zloženia nie je príliš veľké. Vidlica sa pri otáčaní nesmie zadrhávať. Pokiaľ vidlica nemá hladký chod alebo je v hlavovom zložení vôľa je nutné ho nastaviť. Pokiaľ si nie ste istí, že toto nastavenie zvládnete sami, zverte ho do rúk odborníka.

**2. Hlavové zloženie bez závitů** - Ahead: je veľmi podobné tomu so závitom. Hlavný rozdiel je v odlišnom spôsobe dotiahnutia. U hlavového zloženia bez závitů dochádza k dotiahnutiu tlakom predstavca na misky hlavového zloženia. Predstavec je stláčaný nastavovacou skrútkou s klobúčikom, ktorý je na vrchnej časti predstavca. Vždy sa uistite, že predstavec je správne utiahnutý!



▪ **Kontrola kolies:** pred každou jazdou skontrolujte ráfy: či nemajú ryhy, preliačiny, praskliny alebo či nie je príliš opotrebovaná brzdňá plocha. Pokiaľ takú poruchu nezistíte, na bicykli nejazdite, pokiaľ chybný diel nebude vymenený v odbornom servise. Pravidelne (1x za 14 dní) kontrolujte dotiahnutie velolúčov, matice nábojov a pevné uloženie kolesa vo vidlici. Ložiská nábojov musia byť dotiahnuté bez vôle a musí byť ľahko otočné. Nedotiahnuté či chýbajúce velolúče majú zásadný vplyv na Vašu bezpečnosť. Do poručujeme urobiť ich výmenu v odbornom servise.



▪ **Plášť a duše:** udržiajte duše nahustené na predpísanú hodnotu, ktorá je uvedená na boku plášťa. Pokiaľ je uvedené určité rozmedzie hustenia, hustíte podľa nasledujúcich doporučení: pre mäkký terén až na spodnú hodnotu - pre tvrdé plochy až na hornú hodnotu. Nový plášť je nutné zaťažiť jazdou cca 50 km, aby došlo k jeho celkovému dosadnutiu do ráfu.

Pred každou jazdou je nevyhnutné skontrolovať stav plášťov, či sa na nich nevyskytujú trhliny, cudzie predmety alebo vypukliny svedčiacie o poškodení kordu plášťa. V prípade poškodenia je nevyhnutné plášť vymeniť.

▪ **Stredové zloženia:** kontrolujte častejšie pri jazde v blate alebo vlhku. Musia byť bez vôle a musia sa ľahko otáčať. Je nutné priebežne kontrolovať dotiahnutie kľúk na stredovej osi, prípadnú vôľu je nutné dotiahnuť. Ďalej je potrebné kontrolovať a nastavovať vôľu na stredovom zložení, pri jeho nastavení sa povolí poistná matica, potom sa dotiahne na požadovanú vôľu ľavá miska s pravým závitom a opäť sa poistná matica zatiahne.



▪ **Pedále (obrázok a):** pravidelne kontrolujte vôľu na pedáloch, musia sa ľahko otáčať a byť bez vôle. Kontrolujte dotiahnutie pedálových hriadeľov. Pravý a ľavý pedál majú odlišný smer závitů. Je preto dôležité, aby bol v prípadnej montáži správny pedál namontovaný do správnej kľuky. Pedále sú označené „L“ - ľavý pedál a „R“ pravý pedál. Niektoré bicykle môžu byť vybavené nášľapnými pedálmi (obrázok b). Pri tomto type je nevyhnutné nastaviť predpätie. Predpätie je sila, ktorá je nutná k našliapnutiu do pedálov a uvoľnenie s pedálov.



obrázok a



obrázok b



▪ **Reťaz:** Reťaz je najnamáhavejšia časť bicykla a preto je jej potreba venovať dostatočnú starostlivosť. Dôležitá je taktiež jej kontrola a včasná výmena. Pokiaľ reťaz nevymeníte včas zvyšuje sa riziko nadmerného opotrebovania ozubených kolies pastorku a vencov prevodníka, ktoré sa potom vymenia za nové. Opotrebenie reťaze je celkom individuálne,

závisí na štýle jazdy, druhu terénu a typu užíwanej reťaze. Odporúčame v pravidelných intervaloch premeranie reťaze pomocou špeciálneho kalibru, ktorý sa dá zakúpiť v cyklo predajniach. Meranie s ním je jednoduché a jednoducho spoznáte, kedy je reťaz preťažená nad prípustnú hranicu. Čo sa týka mazania radšej odporúčame redšie oleje ako je GT 85, ktoré neprit'ahujú mnoho nečistôt, aj keď sa môžu v daždi rýchlejšie vyplaviť. Pred každou jazdou skontrolujte namazanie a stav reťaze. Pokiaľ je na reťazi nános špiny, najprv je potrebné ju pred mazaním odstrániť. Dobrým pomocníkom je tzv. pračka reťaze, ktorá sa naplní rozpúšťadlom ako je technický benzín, potom sa nasadí na reťaz a spätným otáčaním pedálov dôjde k očisteniu reťaze medzi otáčajúcimi sa kefami. Ak nemáte pračku reťaze, potom použite obyčajnú handru a môžete ešte reťaz postriekať čistiacim prostriedkom na bicykle napríklad Cyklo Star. Raz za čas je dobré venovať pozornosť i pastorkom a prevodníkom, keďže tie sa časom zanášajú špinou zlepenou s olejom z reťaze. Najlepšie je použiť starú handru, ktorú zasunieme do medzier medzi jednotlivé ozubené kolieska, dá sa tiež použiť čistič pastorku napr. od firmy Vella. Pre lepšie očistenie sa môže tiež použiť stará zubná kefka. Správne namazaná reťaz musí byť na povrchu celkom čistá a olej musí zostať vo vnútri reťaze, kde sú jej funkčné plochy. Preto ju po namazaní nezabudnite zvonka utrieť. Nebude sa vám potom tam lepiť prach a vy zostanete čistí. K výmene reťaze je u dnešných bicyklov dôležité použiť nitovač reťazou, pri rozpojovaní je dôležité úplne nevytlačiť zo spojky, pretože už ho nie je možné dať naspäť. Po spojení reťaze je zase dobré ju rozhybať v mieste spoja a už ho v tomto mieste nikdy znovu nerozpojovať lebo hrozí jeho samovoľné rozpojenie.

#### ▪ **Napnutie a nastavenie reťaze**

Napnutie reťaze sa dá čiastočne upraviť posunutím náboja zadného kolesa s pastorkom v koncovke rámu. U bicyklov s meničom prevodov je napnutie reťaze dané správnym nastavením vodidiel. Väčšie odchýlky sa odstraňujú pridaním alebo ubratím článkov reťaze. Opotrebovanú reťaz včas vymeňte za novú, pretože príliš vyťažená reťaz ničí ozubenie prevodových bicyklov. Nová reťaz nasadená na opotrebované ozubené kolieska potom správne nezapadá a pri prudšom zábere preskakuje cez zuby („strielanie" reťaze). Reťaz je podstatne lacnejšia ako prevodník a viacstupňový pastorok, preto je ekonomicky výhodnejšie meniť častejšie reťaz.



pastorok



prevodník

- **Riadidlá a predstavec:** kontrolujte dotiahnutie skrutkových spojení. Dbajte, aby sa rukoväte voľne neotáčali a neboli poškodené. Predstavec musí byť zasunutý do vidlice najmenej po značku minimálneho zasunutia. Výšku riadidiel volíme tak, aby horná plocha riadidiel bola o 2 až 5 cm nižšie ako je horná plocha sedla vo vodorovnej polohe. Nižšia výška riadidiel sa používa pre športové účely, riadidlá vyššie položené sú výhodné pre svoj lepší jazdný komfort. O vzdialenosti riadidiel od sedla sa dá povedať, že je daná vyložením predstavca a určujúca je dĺžka trupu a paží. Mala by zodpovedať sklonu trupu pri mierne pokrčených pažiach k vodorovnej rovine asi 50°. Pri väčšom sklone dopredu je pozícia pre cyklistu menej pohodlná, má i svoje prednosti v lepšej práci nôh a aerodynamickejšej polohe, čo je pre horskú cyklistiku nepodstatné. Minimálna šírka riadidiel sa volí tak, aby paže nezovierali hrudník. Širšími riadidlami sa lepšie udržiava smer jazdy pri nízkych rýchlostiach a sú pohodlnejšie. Užšie riadidlá zasa lepšie reagujú na zmenu smeru jazdy.



riadidlá

predstavec typ 2



predstavec typ 1



▪ **Sedlo a sedlová tyč:** Sedlo by malo byť tak vysoko, aby cyklista dosiahol chodidlom na pedál, s nohou nepatrne pokrčenou v kolene a bez vychýlenia v bokoch, pritom je pedál v najnižšej polohe. Mierne pokrčená noha dokáže zvládnuť viacej svalovej práce, než noha príliš napätá. Čo sa týka nastavenia sklonu sedla, je možné mať ako mierny sklon dohora, tak dole smerom k riadidlám. Najčastejšia je poloha vodorovná bez sklonu. Sedlo ľahko naklonené dole zmierni prenos otrasov z rámu bicykla na telo a sedlo naklonené naopak je odľahčením pre paže. Čo sa týka vzdialenosti sedla od riadidiel, tak sa volí podľa pravidla, že zvislá os spustená z kolena pretne os pedálu s kľukou v prednej polohe. Posunutie sedla ovplyvní hlavne šliapanie. Pri posunutí sedla dozadu sa zjednoduší šliapanie s menším silovým účinkom. Pri posunutí sedla dopredu je šliapanie namáhavejšie, ale sila na pedáli je väčšia, preto je posun sedla dopredu vhodný pre strmé stúpanie, ktoré vyžadujú šliapať veľkou silou. Nastavenie riadidiel je možné podľa výšky a vyloženia predstavca.



sedlo



sedlová rúrka

▪ **Menič (prehadzovačka) a prešmykač:** pre správnu funkčnosť je dôležité ich nastavenie. Preradovanie urobte plynule a len pokiaľ šliapete. Nikdy neradte násilím! Bicykel nikdy nepokladajte na stranu, kde je menič a prešmykač, mohlo by dôjsť k ich poškodeniu.



menič



prešmykač

#### ▪ Originálne diely

Dôrazne odporúčame použitie originálnych náhradných dielov, ktoré majú zásadný vplyv na vašu bezpečnosť pri jazde na bicykli. Použitím originálnych dielov si môžete byť istí, že Váš bicykel bude plne funkčný a bezpečný. Pokiaľ nie je z akéhokoľvek dôvodu možné použiť originálny náhradný diel, je možné ho nahradiť adekvátnym náhradným dielom v rovnakej či obdobnej kvalite a s rovnakými vlastnosťami.

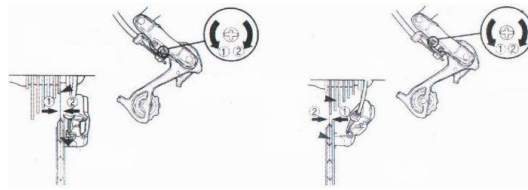
#### ▪ Nastavenie lanka prehadzovačky

##### 3. Nastavenie na najmenšom pastorku

Zaťahujte dolnú nastavovaciu skrutku tak dlho, až horné koliesko v ramienku prehadzovačky bude priamo pod najmenším pastorkom.

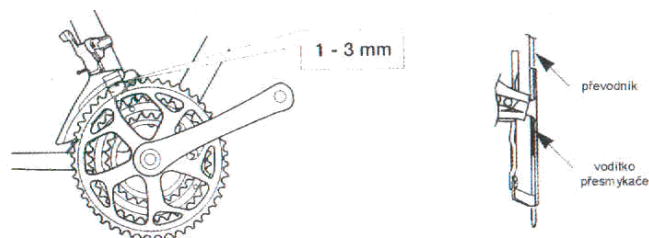
##### 4. Nastavenie na najväčšom pastorku

Zaťahujte hornú nastavovaciu skrutku tak dlho, až horné koliesko v ramienku prehadzovačky bude priamo pod najväčším pastorkom.



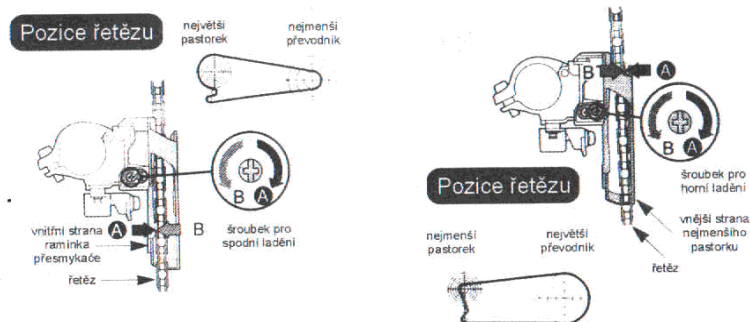
▪ **Inštalácia prešmykača**

4. Inštalujte tak, aby medzera medzi najväčším prevodníkom a vodičom prešmykača bola 1-3 mm.
5. Vonkajšia strana vodiacej časti prešmykača by mala byť súbežná s najväčším prevodníkom a priamo nad ním.
6. Použite kľúč č. 9.



▪ **Nastavenie lanka prešmykača**

3. Nastavenie na najmenšom prevodníku  
nastavte tak, že medzi vnútornú stranou vodiacej časti prešmykača a reťazou zostáva 0-0,5mm.
4. Nastavenie na najväčšom prevodníku  
nastavte tak, že medzi vonkajšou stranou vodiacej časti prešmykača a reťazou zostáva 0-0,5mm.



Koleso nepreťažujte a dodržujte doporučenou nosnosť kolesa.

Bicykel nepreťažujte a dodržiavajte nosnosť bicykla.

Typ kola Typ kolesa	Velikost kola Veľkosť kolesa	Nosnost kola Nosnosť kolesa	Doporučené hodnoty huštění pláštěů Doporučené hodnoty hustenia plášťov
Trekking Trekking	28"	90 kg	max. 50 PSI = 350 kPa
Silniční Cestný	20-622	90 kg	max. 70 PSI = 490 kPa



Horský Horský	26“	90 kg	max. 40 PSI = 280 kPa
Dětský Detský	24“ 20“ 16“ 12“	50 kg 40 kg 25 kg 15 kg	max. 35 PSI = 250 kPa max. 35 PSI = 250 kPa max. 35 PSI = 250 kPa max. 35 PSI = 250 kPa

## POSKYTNUTIE ZÁRUKY NA JEDNOTLIVÉ DIELY

Pri uplatnení záruky predkladá zákazník kompletný, čistý bicykel a predajcom potvrdený záručný list. Záručnú opravu uplatňujte vždy u predajcu.

- Nárok zo záruky zaniká
- na bežné opotrebenie jednotlivých dielov sa záruka nevzťahuje
- bolo zistené, že k poškodeniu výrobku nedošlo vinou výrobcu, ale užívateľom (neodborným užívaním, neodbornou opravou atď.)
- neuplatnením nároku zo záruky v záručnej dobe
- nebol výrobok správne používaný a udržiavaný podľa návodu
- nebol pri uplatnení nároku zo záruky predložený riadne vyplnený záručný list

### ▪ Rám a vidlica

Záruka sa vzťahuje na materiál, jeho spoje a prehrdzavenie. Nejde ju uplatniť na poškodenie spôsobené haváriou alebo neodbornou opravou. Kĺb a tlmič celo odpružených rámov je príslušenstvo.

### ▪ Odpružená vidlica a pružiacie elementy

Záruka sa vzťahuje na materiálové a výrobné chyby, ktoré existujú v okamžiku prevzatia. Kritériom pre prijatie reklamácie prasknutej odpruženej vidlice je neporušenosť geometrie vnútorných a vonkajších nôh. Nejde uplatňovať poruchy typu vzniku vôle, pokiaľ je vo vidlici nečistota a voda, ktorá spôsobuje poškodenie, ďalej potom ohyb stĺpiku vidlice alebo poškodenie korunky vplyvom nehody a preťaženia.

### ▪ Riadenie

Záruka sa vzťahuje na materiálové chyby. Zadrhávajúce riadenie nejde uplatniť ako záručnú chybu, pretože je spôsobená zlou údržbou, t.j. ponechaním nadmernej vôle riadenia a pod.

### ▪ Stredové zloženie

Záruka sa vzťahuje na preukázateľnú chybu materiálu. Bežné nastavovanie vôle nie je predmetom garančnej opravy. Rovnako nie je možné reklamovať vytrhnuté alebo zdeformované závitové dielov a deformovaný štvorhran kľúk.

### ▪ Pedále

Záruka sa vzťahuje na preukázateľnú poruchu materiálu. opotrebovanie užívaním, uvoľnenie či prasknutie spojov rámečku alebo ohyb čapu spôsobený nárazom nie sú dôvodom k uznaniu reklamácie.

### ▪ Kolesá

Do bežnej záruky patria poruchy materiálu (prasknutý ráf, náboj, osa, pastorek) vrátane porúch povrchovej úpravy. povolenie výpletu nespadá do záručných opráv. Kritériom pre reklamáciu na prevádzkovú vôľu a hlučnosti chodu pastorku je jeho funkčnosť.

### ▪ Brzdy, radenie, menič, prešmykač

Do bežnej záruky patria chyby materiálu. Na nastavenie sa záruka nevzťahuje. Skladovaním, manipuláciou a jazdou sa nastavenia môžu meniť a jeho nové nastavenie patrí k bežnej údržbe. Na prípadné strhnutie mechanizmu nemôže byť uplatnená reklamácia.

### ▪ Kotúčové brzdy

Záruka sa vzťahuje na výrobné a materiálové chyby. Nejde uplatňovať záruku na poškodenie spôsobené nehodou, zanedbaním údržby alebo neodbornou opravou. Vždy používajte brzdovú kvapalinu rovnakého výrobcu, ktorý vyrobil brzdy namontované na Vašom bicykli. Len tak bude zaručená bezchybná funkcia Vašich bŕzd. Brzdové kvapaliny sa líšia svojimi vlastnosťami natoľko, že môže dôjsť k vážnemu poškodeniu celého brzdového mechanizmu.

▪ **Sedlo, sedlová tyč**

Uznáva sa chyby materiálu, posudzuje sa z hľadiska funkčnosti. Ryhy spôsobené posuvom sedlovej rúrky v sedlovej trubke nejde reklamovať. Reklamácie na sedlovú rúrku nejde uznať, pokiaľ sedlová rúrka bola preukázateľne vysunutá nad značku maximálneho vysunutí.

▪ **Reťaz**

Predmetom záruky sú materiálové chyby. Na bežné opotrebovanie, pretrhnutie alebo zníženie funkcie vplyvom zanedbanej údržby či nesprávnym použitím sa záruka nevzťahuje.

▪ **Odrážky**

Odlomené alebo rozbité odrážky nie sú predmetom záruky.

▪ **Plášte a duše**

Záruka sa vzťahuje na preukázateľnú chybu materiálu a nevzťahuje sa na bežné úžitkové opotrebenie alebo opotrebenie v dôsledku nevhodného použitia či uskladnenia. Za reklamáciu nejde uznať defekt. V prípade, že predložená reklamácia nespadá do záručných podmienok môže servisný technik Olpranu uskutočniť opravu za úhradu. Cenník opráv a náhradných dielov Olpran je zákazníkovi k nahliadnutiu u každého predajcu. Zákazník má právo pri predaní reklamácie predajcovi k vybaveniu odmietnuť opravu v prípade, že nespadá do záručných opráv.

**Doporučené sťahovacie momenty šraubových spojení**

Komponent	Šraubové spojenia	Nm
Kľuky	Upevňovacia skrutka kľuky (s štvorhranovou hlavou, bez mazania)	34 - 44
	Upevňovacia skrutka kľuky	35 - 50
	Skrutka reťazového kolesa	8 - 11
Stredové zloženie	Utesnená kazeta v puzdre	49 - 69
	Miska a poistný krúžok	49 - 78
Pedále	Osa	34
Brzdy	Upevňovacia skrutka pre montáž k rámu (V-brzdy)	5 - 9
	Otočný čap (čelust'ové brzdy)	8 - 10
	Upevňovacia skrutka lanka	6 - 8
	Upevňovacia skrutka brzdových doštičiek	5 - 7
	Upevňovacia skrutka pre vloženie obložených brzdových doštičiek	1 - 2
Prehadzovačka	Montážna skrutka (skrutka úchytku)	8 - 10
	Upevňovacia skrutka lanka	4 - 6
	Skrutka kletky s kladkami	3 - 4
Prešmykač	Montážna skrutka	5 - 7
	Upevňovacia skrutka lanka	5 - 7
Páčka brzdy a meniče	Montážna skrutka držiaka (imbus)	6 - 8
	Montážna skrutka držiaka (šraubovák)	2,5 - 3
	Montážna skrutka zarážky (rám) - šraubovák	1,5 - 2
	Upevňovacia skrutka riadenia	2,5

Náboj	Rýchlopínacia páčka	9 - 12
	Matica pre nastavenie ložiska rýchlopínacieho náboja	10 - 25
Voľnobežný náboj	Upevňovacia skrutka voľnobežky	35 - 49
	Upevňovacia skrutka matice voľnobežky	35 - 44
	Poistný krúžok bloku reťazového kolesa	29 - 49
Predstavec	Zvierajúca skrutka riadítok (M5)	10 - 12
	Zvierajúca skrutka riadítok (M6)	14 - 16
	Rozovierajúci kónus predstavca	19,6
	Aheadset pre upevnenie vidlice (M5)	10 - 12
	Aheadset pre upevnenie vidlice (M6)	14 - 16
Sedlová trubka	Sedlová skrutka (systém dvoch skrutiek) M5/M6	9 - 11
	Sedlová skrutka riadítok (systém jednej skrutky) M7/M8	16 - 19
	Upnutia sedla	12
Košík na fľašu	Skrutky	5
Nadstavce (rohy)	Zvierajúca skrutka nadstavca (M5)	11 - 13
	Zvierajúca skrutka nadstavca (M6)	15 - 17

**(pl) Karta gwarancyjna – instrukcja**

Typ Roweru		
Nr. produkcyjny		
Data sprzedaży	Rok	
produkcji		
Montaż przeprowadził		
Notatka producenta – Gwarancja 24 miesiące	Gwarancja na ramę 12 lat – z zastrzeżeniem wymiany ramy na aktualny model danego roku.	
Informacje o naprawach		
Data	Rodzaj naprawy	Podpis mechanika

Szanowny Kliencie!

Dziękujemy za zakup naszego roweru „OLPRAN”, życzymy Ci przyjemnie spędzonych chwil na nowym rowerze.

Owa instrukcja posiada wiele ostrzeżeń związanych z eksploatacją roweru, przestrzeganie instrukcji, zwiększy bezpieczeństwo użytkownika roweru.

Proszę o zapoznanie się z instrukcją przed pierwszą jazdą.

Instrukcje zawarte w tym dokumencie na pewno pomogą Państwu przy drobnych usterkach Państwa roweru.

#### KONTROLA PRZED JAZDĄ I REGULACJA

Pomimo, że zakupiony produkt jest wyregulowany i przygotowany do jazdy przez producenta, należy przed pierwszą jazdą wykonać kontrolę wszystkich ważnych złącz, nastawienie hamulców, funkcjonowanie elementów kierujących. Przeprowadzenie kontroli jest szczególnie ważne podczas 1 miesiąca użytkowania, po upływie 30 dni należy sprawdzić połączenia gwintowe, luzy i przeprowadzić ponowną regulację.

Nie należy jeździć na nie wyregulowanym rowerze, z wadami czy nie dokręconymi częściami! Do naprawy lub regulacji roweru używaj jedynie wysokiej jakości specjalnie do tego przeznaczonych narzędzi. Naprawa z nie odpowiednimi narzędziami może doprowadzić do uszkodzenia roweru.

Każda usterka roweru może być usunięta po przez specjalistyczne warsztaty lub wymianę odpowiednich części.

Rowery odpowiadają normom PN ISO 4210.

Opis rowerów:



K opona P przerzutka tył

L wkład suportu Q wolnobiegi

M przednia przerzutka R tylny hamulec

D kierownica I wentyl

N łańcuch

S spinka do siodła

E manetki

J przedni widelec

O pedały

T rama

1 amortyzator tył    2 hamulec tarczowy przód    3 hamulec tarczowy tył

## WAŻNE INFORMACJE

Wyposażenie:

- a) dwa niezależne hamulce
- b) odblaski
  - przedni odblask biały
  - tylny odblask czerwony
  - pomarańczowe odblaski w pedałach oraz wplecione w szprychy koła.

Informacja: owe odblaski mogą być zastąpione odblaskowym materiałem na ubraniu rowerzysty bądź na obuwiu.

- c) dla zwiększenia widoczności
  - lampka przednie świecąca białym światłem
  - lampka tył świecąca czerwonym światłem

## INSTRUKCJA UŻYTKOWANIA I KONSERWACJA CZĘŚCI

- Rama i widelec: Rama jest tak skonstruowana, aby była wytrzymała i można ją było eksploatować w różnych warunkach. Rama i widelec współpracują z sobą i w przypadku wymiany widelca na widelec innej firmy, OLPRAN nie ponosi odpowiedzialności za powstałe usterki w ramie.
- Widelec amortyzowany i inne amortyzatory: większość rowerów OLPRAN posiada amortyzowany widelec, niektóre posiadają dodatkowo amortyzowany wspornik siodła lub amortyzowany tylny widelec.
- Amortyzowany wspornik siodła: poprawia znacznie komfort jazdy. Podobnie jak u wszystkich amortyzatorów należy utrzymywać go w czystości. Części ruchome amortyzatora należy nawilżyć olejem.



- Amortyzowany widelec: służy do wytłumienia nierówności terenu oraz co najważniejsze poprawia przyczepność roweru do podłoża. Mnóstwo rowerzystów po pierwszym sezonie jazdy na rowerze z amortyzowanym widelcem stwierdza, iż widelec jest zbyt miękki. Pamiętaj, że sposób konstrukcji amortyzatora jest taki, aby zwiększyć komfort jazdy, pokonywania nierówności. Twardszy widelec będzie potrzebny w przypadku eksploatacji roweru po płaskiej nawierzchni. Zmianę twardości amortyzatora u wybranych typów amortyzatorów można regulować za pomocą pokrętła na czole amortyzatora. Do sprawnej pracy amortyzatora należy utrzymywać go w czystości oraz należy go smarować (nie należy używać smarów teflonowych i silikonowych). Do czyszczenia amortyzatora nie należy stosować żadnego typu rozpuszczalnika, gdyż wypłukał by on olej, który służy do smarowania. Jakikolwiek inne czynności związane z amortyzatorem należy przedłożyć specjalistycznemu serwisowi.

- Amortyzator tył: rowery (full) posiadają dwa amortyzatory i są wyposażone w jeden z dwóch modeli amortyzatorów tylnych: tłumieniem sprężynowym, (rys. 1) lub tłumieniem powietrznym (rys. 2). W wybranych modelach amortyzatorów można ustawić wielkość tłumienia dostosując ją do wagi ciała, terenu, po jakim będziemy jeździć bądź stylu jazdy. Aby amortyzator pracował poprawnie niezbędne jest utrzymanie go w czystości. Jakiegokolwiek inne czynności związane z amortyzatorem należy przedłożyć specjalistycznemu serwisowi.

Rys. 1



Rys. 2



- Połączenia gwintowe: należy kontrolować łączenia gwintowe, aby nie doprowadzić do wypadku. Podczas transportu rowerów należy zwrócić uwagę na owe łącza gwintowe. Śruby i nakrętki należy kontrolować 1-2 tygodni.

- Hamulce:

Uwaga: Przed każdą jazdą należy skontrolować system hamulcowy czy aby na pewno poprawnie funkcjonuje. W przypadku błędnego funkcjonowania systemu hamulcowego, bądź, gdy jakiegokolwiek element został uszkodzony nie należy korzystać z roweru!!!

Hamulce i klamki hamulcowe

Najczęściej wykorzystywane hamulce:

- hamulce typu „V“
- hamulce tarczowe Rys. b)

Hamulców i ich eksploatacja:

- Klamka hamulcowa: musi być pewnie zamocowana do kierownicy w takim położeniu, aby łatwo można ją było użyć. W przypadku przestawienia klamki hamulcowej należy odkręcić śrubę dociskającą klamkę hamulcową następnie dostosować położenie klamki i zakręcić śrubę. W wybranych typach klamek hamulcowych można ustawić odległość klamki od kierownicy (pomocne dla dzieci), należy dokręcić stalową śrubkę tak, aby klamka po naciśnięciu nie wracała do pozycji przed regulacją. Po zmianie położenia klamki hamulcowej jest konieczna regulacja linki.



- Hamulce typu „V“: hamulce muszą być pewnie zamocowane do ramy lub widelca. Koła roweru nie mogą być scentrowane. W prawidłowo wyregulowanym hamulcu po naciśnięciu klamki hamulca klocki powinny równomiernie się zacisnąć na obręcz koła, a dźwignia nie powinna przekroczyć 2/3 skoku. Klocki hamulcowe powinny znajdować się w odległości 1-3 mm od obręczy koła. Należy kontrolować zużycie klocków, a gdy są już zużyte należy je wymienić. Podczas hamowania należy hamować obiema hamulcami, gdyż zmniejsza to zużycie klocków jak i również koła są mniej narażone na przeciążenia.



- Tarcze hamulcowe: wybrane modele rowerów są wyposażone w hamulce tarczowe, które są podzielone na dwie kategorie: mechaniczne i hydrauliczne



W hamulcach mechanicznych należy kontrolować

4. Mechaniczne hamulce potrzebują czasu, aby uzyskać sprawność, jest to związane z docieraniem się klocków).
2. Kontroluj linki i pancerze czy nie są załamane lub pęknięte. Klamki hamulcowe przy maksymalnym nacisku nie mogą dotykać kierownicy.

Dotyczy wszystkich hamulców tarczowych – instrukcja użytkownika:

1. Wszystkie systemy hamulców tarczowych muszą się dotrzeć, więc na początku eksploatacji nie uzyskamy 100% mocy hamulca. Po zakupie nowego roweru z hamulcami tarczowymi należy 20 do 30 razy wykonać awaryjne hamowanie w celu dotarcia hamulców.
2. Hamulce należy utrzymywać w czystości. Dbaj, aby na tarczy lub docisk nie dostał się smar. W przypadku, gdy smar dostanie się na tarczę bądź docisk należy rozkręcić hamulec i wyczyścić go preparatem zawierającym alkohol, bądź specjalnym preparatem do czyszczenia hamulców tarczowych. Jeśli to nie pomoże należy wymienić klocki hamulcowe.
3. Kontroluj stan tarczy hamulcowej nie powinna ona mieć rys zadrapań a co najgorsze pęknięć. Uszkodzoną tarczę należy wymienić.
4. Kontroluj grubość klocków hamulcowych. Pamiętaj, aby klocki równomiernie dociskały tarczę hamulcową. Zużyte klocki należy wymienić.

Nigdy nie naciskaj klamki hamulcowej, gdy tarcza hamulca nie jest w zacisku.

Pancerz i linki przerzutek

Linki wraz z pancerzem należy utrzymywać w czystości oraz odpowiednio konserwować. W przypadku rozwarstwienia się linki należy ją wymienić.

- Główne części –układu kierowniczego: przed przystąpieniem do czynności należy wiedzieć, jakiego typu jest wasz rower. Rozróżniamy dwa typy sterów.

1. Stery nakręcane 1” : wykonane z dwóch łożysk i misek, które umożliwiają kierownicy obracanie poprzez mostek i sterują widelcem. Długą żywotność sterów zapewni odpowiednie skręcenie i przynajmniej raz na sezon wymiana smaru.



Na sterach mogą powstać luzy poprzez wibracje powstające wskutek jazdy. Dlatego należy je kontrolować. Aby sprawdzić czy stery są odpowiednio skręcone: pierwszym krokiem będzie kontrola poprzez podniesienie przedniej części roweru za pomocą kierownicy i skręcanie (lewo, prawo) kierownica powinna chodzić płynnie, drugi krok – należy nacisnąć przedni hamulec i poprzez energiczne ruchy spróbować pchnąć rower to w przód to w tył, tym to sposobem sprawdzimy czy nie są wyczuwalne luzy na kierownicy.

2. Stery 1,125 - Ahead: są bardzo podobne do sterów skręcanych 1”. Sposób kontroli prawidłowego działania sterów jest taki sam jak w skręcanych 1”. W sterach typu AHEAD korekta powstawania luzu jest zupełnie inna: należy odkręcić śruby w mostku kierownicy a następnie śrubką znajdującą się na kapturku redujemy powstały luz i dokręcamy śruby mostka kierownicy.



- Kontrola kół: przed każdą jazdą należy skontrolować obręcze: czy nie mają rys, są pęknięte, i czy hamulec jest uszkodzony. W przypadku wykrycia jednej z tych wad na rowerze nie należy się poruszać do czasu usunięcia usterki poprzez serwis. Kontrolę przeprowadzić



należy (1x na 14 dni): piast dokręcenie kół oraz ułożenie koła w widelcu. Łożyska piasty powinny być tak dokręcone, aby nie było luzów oraz koło powinno się płynnie obracać. Brak szprychy oraz nieodpowiedni naciąg ma duży wpływ na bezpieczeństwo jazdy. Wymianę szprych zalecamy w renomowanym serwisie rowerowym.



- Opony i dętki: należy zadbać, aby w oponach było odpowiednie ciśnienie powietrza zgodnie z tabelą podaną niżej. Nie należy przekraczać wartości granicznej ciśnienia gdyż doprowadzi to do szybkiego zużycia opony. W przypadku nowej opony należy przejechać na rowerze ok 50 km aż opona ułoży się idealnie na obręczy. Przed każdą jazdą należy skontrolować oponę czy nie została naruszona jej oryginalna struktura. W przypadku wyłapania usterki oponę należy wymienić.

- Oś suportu: należy kontrolować, gdy eksploatacja na rowerze jest w ciężkich warunkach (deszcz). Suport nie powinien mieć luzów oraz powinien się lekko kręcić. W przypadku powstania luzów należy zlikwidować luz poprzez dokręcenie suportu. W przypadku braku płynności podczas obracania należy poluzować suport.

- Pedał (Rys. a): należy kontrolować luz na pedałach, pedały muszą się płynnie kręcić. Podczas montażu pedałów należy pamiętać iż prawy pedał posiada prawy gwint i analogicznie lewy pedał ma lewy gwint. Pedały są oznaczone poprzez litery( prawy – R, lewy – L). Wybrane rowery posiadają pedały SPD (Rys. b). Do tego typu pedałów niezbędne są odpowiednie buty dostosowane wyłącznie do jazdy na rowerze.



Rys. a



Rys. b



- Łańcuch: jest narażony na największe siły z wszystkich części roweru. Dlatego trzeba przywiązać wiele uwagi do konserwacji. Po każdej jeździe należy łańcuch oczyścić i nasmarować olejem. Zanieczyszczenia należy oczyścić szczotką z twardym włosiem, następnie resztki starego smaru należy oczyścić specjalnym środkiem (np. benzyną) i ponownie nasmarować przypadku naciągnięcia łańcucha (eksploatacja ok 1.500 km) należy łańcuch wymienić, ponieważ może dojść do uszkodzenia korby oraz wolnobiegu (kasety).



wolnobiegi (kasety)



korba

- Kierownica i mostek: kontroluj łącza gwintowe. Mostek typ 2 musi być wsunięty do widelca najmniej do znaku max. wysunięcia.



typ 2

kierownica



mostek typ 1



mostek



- Siodło i wspornik siodła: siodło należy ustawić tak wysoko, aby podczas jazdy na rowery przy max. wyprostowanej nodze kolano było lekko ugięte. Wspornik siodła nie należy wysuwać wyżej niż znak max. wysunięcia.



siodło



wspornik siodła

- Przerzutka przód i tył: do sprawnego funkcjonowania należy odpowiednio eksploatować. Zmiana biegów może nastąpić jedynie podczas jałowej jazdy – nigdy nie zmieniajcie biegu podczas agresywnej jazdy (np. pod górę). Roweru nigdy nie należy kłaść na stronę gdzie znajduje się przerzutka mogłoby dojść do jej uszkodzenia.

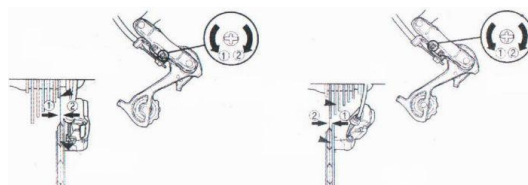


przerzutka tył

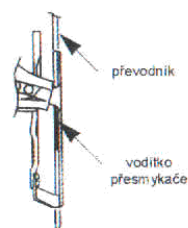
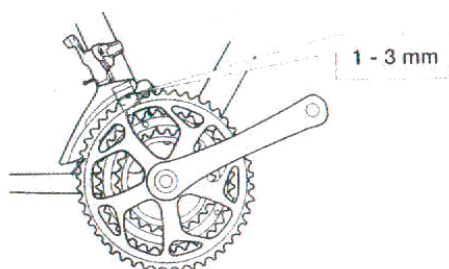


przerzutka przód

- Regulacja przerzutki tył
  5. Ustaw przerzutkę na najmniejszą zębatkę.  
Dokręć dolną śrubkę regulacji przerzutki, tak, aby górne zębatka ramienia przerzutki zrównała się z najmniejszą zębatką wolnobiegu.
  6. Ustaw przerzutkę na największą zębatkę wolnobiegu.  
Dokręć górną śrubkę regulacji przerzutki, tak, aby górne zębatka ramienia przerzutki zrównała się z największą zębatką wolnobiegu..



- Instrukcje przerzutki przód
  7. Wrzucamy największą tarczę.
  8. Sprawdzamy odległość między prowadnikiem (wodzikiem) przerzutki a największą tarczą – powinna wynosić 1 – 3 mm patrz Rys. 1
  9. W razie potrzeby odkręcamy śrubę mocującą przerzutkę kluczem nr 9.



- Ustawienia linki przerzutki tył
  5. Ustawiamy przerzutkę na najmniejszą zębatkę wolnobiegu tak, aby wewnętrzna strona przerzutki była w odległości 0-0,5 mm od łańcucha
  6. Ustawiamy przerzutkę na największą zębatkę wolnobiegu tak, aby wewnętrzna strona przerzutki była w odległości 0-0,5 mm od łańcucha

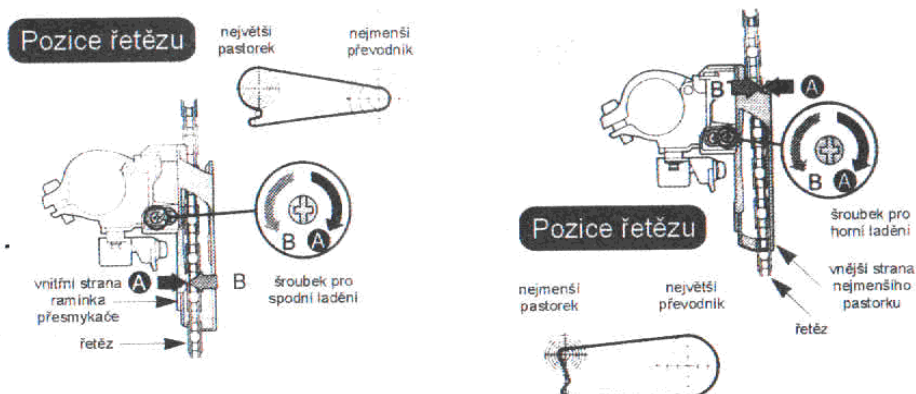


Tabela ciśnień powietrza w oponach

Model roweru	Rozmiar koła	Waga rowerzysty	Max ciśnienie
Trekking Trekking	28"	90 kg	max. 50 PSI = 350 kPa
Szosowy	20-622	90 kg	max. 70 PSI = 490 kPa
Górski	26"	90 kg	max. 40 PSI = 280 kPa
Dziecięcy	24"	50 kg	max. 35 PSI = 250 kPa
	20"	40 kg	max. 35 PSI = 250 kPa
	16"	25 kg	max. 35 PSI = 250 kPa
	12"	15 kg	max. 35 PSI = 250 kPa

## WARUNKI GWARANCJI

Podczas korzystania z gwarancji klient powinien dostarczyć rower do placówki handlowej, w której zakupił produkt. Rower powinien być czysty w przypadku nie spełnienia tego warunku serwis bądź placówka handlowa ma prawo nie przyjąć roweru.

1. Okres gwarancji wynosi 24 miesięcy od daty zakupu.  
Warunkiem ważności gwarancji jest wypełnienie karty gwarancyjnej przez sprzedawcę oraz jej podpisanie przez sprzedawcę i użytkownika.
2. Gwarancja obejmuje uszkodzenia wynikające z niewłaściwego montażu lub ukrytych wad materiałowych.
3. Naprawy dokonuje sprzedawca lub punkt serwisowy wskazany przez sprzedawcę w terminie 14 dni. Jeżeli sprzęt wymaga wykonania ekspertyzy przez producenta termin ten ustala się na 28 dni.

4. Uszkodzony rower wraz z ważną kartą gwarancyjną należy dostarczyć do sprzedawcy lub punktu serwisowego wskazanego przez sprzedawcę. Do dokonywania wpisów w karcie gwarancyjnej upoważnione są wyłącznie autoryzowane punkty napraw oraz serwis techniczny gwaranta.
5. Gwarancją nie są objęte:
  - a) materiały i elementy ulegające naturalnemu zużyciu w czasie eksploatacji takie jak: opony, dętki, ręczki kierownicy, linki i pancerze, okładziny hamulcowe, żarówki, łańcuchy.
  - b) mechaniczne uszkodzenia i wywołane nim wady.
  - c) uszkodzenia i wady wynikłe z niewłaściwego lub niezgodnego z przeznaczeniem użytkowania lub przechowywania.
  - d) uszkodzenia powstałe na wskutek niewłaściwej obsługi lub braku konserwacji.
  - e) centrowanie kół likwidacja luzów.
  - f) czynności przewidziane w instrukcji obsługi, do wykonywania, których zobowiązany jest użytkownik (regulacja, czyszczenie, bieżąca konserwacja).
6. Zakupiony rower jest przeznaczony do jazdy turystyczno-rekreacyjnej.  
Nie jest przeznaczony do jazdy wyczynowej.
7. Nabywcy przysługuje prawo do wymiany roweru na nowy lub zwrot gotówki w przypadku, gdy stwierdzono wadę fabryczną niemożliwą do usunięcia.
8. Gwarancja traci swą ważność w przypadkach:
  - a) upływu terminu gwarancji
  - b) samowolnego dokonywania wpisów do karty gwarancyjnej lub jakichkolwiek zmian w istniejących wpisach
  - c) samodzielnej nie właściwej naprawy lub wprowadzenia zmian konstrukcyjnych przez użytkownika
  - d) nieprzestrzegania zasad prawidłowej eksploatacji
  - e) używanie roweru niezgodnie z jego przeznaczeniem
9. Serwis ma prawo odmowy przyjęcia roweru do naprawy, gdy rower jest brudny
10. Wymienione w ramach naprawy gwarancyjnej części są własnością gwaranta
11. Przy odbiorze roweru po naprawie gwarancyjnej, użytkownik ma obowiązek sprawdzić zgodność
12. dokonanych wpisów ze stanem faktycznym

Niniejsza karta jest jedynym dokumentem uprawniającym do napraw gwarancyjnych. Duplikaty zagubionych kart nie będą wydawane

(si) **Garancijski list za kolo**

OLPRAN d.o.o.

Žig prodajalca:

Datum:

Žig trgovine:

Datum:

TIP KOLES		DATUM PRODAJE
SERIJSKA ŠT. OKVIRJA		
DATUM PROIZVODNJE		
MONTAŽER		
BELEŽKE PROIZVAJALCA	garancijski rok za okvir: - 12 mesecev garancijski rok za dele: - 12 mesecev	
<u>OLPRAN</u> <u>PREGLED</u> <u>GARANCIJSKIH POPRAVIL</u>		
DATUM	VRSTA POPRAVILA	PODPIS MEHANIKA



**GLAVNI DELI**

A sedež  
B sedežna opora

C krmilo  
D ročice

E menjalnik prestav  
F zabodne ročice  
G prednja zavora  
H prednja os  
I ventil  
J obroč  
K plašč

L pogon  
M Predni menjalnik  
N veriga  
O pedali  
P menjalnik prestav  
R zadnja zavora  
S ročni vijak za sedež

## **KONTROLA PRED VOŽNJO, NASTAVITEV**

V ceno kolesa je všteti nulti servis, ki ga mora kupec kolesa opraviti pri pooblaščenem serviserju. Le ti so navedeni na zadnji strani garancijskega lista.

Opravljanje kontrole je pomembno za novo kolo tudi takrat, ko se prilegajo mehanizmi v zglobe, ki jih je potrebno optimalno naravnati. Priporočamo, da se kolo redno kontrolira v pravih intervalih tudi po vožnji. Kolo nikoli ne uporabljajte nenastavljeno, z napačnimi ali nezategnjenimi deli! Za popravilo in nastavitev vašega kolesa uporabljajte kvalitetno orodje. Delo s slabim orodjem lahko povzroči okvaro na vašem kolesu. Vsako napako na kolesu je mogoče odstraniti z strokovnim popravilom ali menjavo delov. Z menjavo delov ali popravilom je mogoče izdelek še naprej normalno uporabljati.

Kolo ustreza osnovnim predpisom ČSN – ISO 4210.

### **VAŽNO OPOZORILO ZA LASTNIKA 12" KOLES**

- to kolo ni namenjeno za vožnjo po javnih površinah in to niti v spremstvu osebe starejše od 18 let
- pri vožnji s kolesom mora otrok nositi zaščitno čelado
- za vožnjo s kolesom je potrebna določena spretnost, zato priporočamo vožnjo v spremstvu starejše osebe

### **NAVODILA ZA UPORABO IN KONTROLO GLAVNIH DELOV**

#### **OKVIR IN VILICE**

Konstruirani so tako, da zdržijo vožnjo tudi v oteženih pogojih. Oba ta dela bi morala zdržati tudi manjši padec. V primeru težjega padca ali trčenja, pri čemer lahko pride do deformacije, poka okvirja ali vilice, takoj zamenjajte poškodovane dele. Nadaljnja uporaba je nevarna in dobavljalec kolesa OLPRAN ne odgovarja za škodo, ki se zgodi pri uporabi takega kolesa.

#### **VIJAČNI STIKI (SPOJI)**

Vse vijačne stike kontrolirajte. Matice in vijake je potrebno zategniti vsakih 1-2 tedna, v primeru večje uporabe pa pogosteje.

#### **NASTAVITVE IN SKRB ZA ZAVORE**

Zavore vašega kolesa morajo biti nastavljene tako, da se zavorne gumice pri pritisku zavorne ročice, največ do ene tretjine, dotikajo roba okvirja (platišča) s celo površino. Prileganje mora biti istočasno. Simetričnost zavornih gumic zagotovite s približevanjem ali odmikanjem zavornih gumic.

Vzdržujte zavorne gumice postavljene 2 – 3 mm od platišča. Kontrolirajte njihovo kvaliteto in če je potrebno, jih zamenjajte. Čistoča zavorne površine na platišču daje večjo učinkovitost zaviranja. Pri zaviranju uporabljajte obe zavori istočasno.

#### **ŽICA ZAVOR IN MENJALNIK PRESTAV**

Žico pravilno napnite in jo vzdržujte čisto in nekonzervirano. Samo tako boste zagotovili pravilno delovanje zavor in menjalnika prestav. V primeru poka ali druge okvare žico zamenjajte.

#### **PREDNJE IN ZADNJE KOLO**

Pravilno (enkrat v 14 dneh) prekontrolirajte, če so matice dobro zategnjene in če je kolo dobro postavljeno na vilici. Ležaji osi morajo biti zategnjeni tako, da ne pride do premikov ter se morajo rahlo vrteti.

#### POGON

Pogon kontrolirajte pogosteje pri vožnji po blatu ali po mokrem. Ne sme biti napet in se mora z lahkoto obračati. Pri uporabi kolesa je važno, da se redno kontrolira, če so kljukice dobro zategnjene na pogonski osi. V primeru, da so le rahlo pričvrščene, jih je potrebno zategniti.

#### PEDALI

Pogosto kontrolirajte premik na pedalih. Pedali se morajo z lahkoto obračati in biti brez odmika. Pri vožnji v deževnem vremenu jih kontrolirajte pogosteje. Kontrolirajte zategnjenost osi pedal.

#### VERIGA

Po vsaki vožnji ga temeljito očistite in namažite s primernim oljem. Verigo očistite od mehaničnih nečistoč s posebnim sredstvom (npr. Cyklostar) in ga po čiščenju ponovo namažite.

#### ZOBNIK

Zobnik vzdržujte, njegovo popravilo pa prepustite serviserju.

#### KRMILO

Kontrolirajte, če so vijaki dovolj zategnjeni. Pazite, da se ročice ne bi prosto obračale ter bile poškodovane. Krmilo mora biti vstavljeno v označeno praznino do limitirane višine.

#### SEDEŽ

Sedež postavite tako visoko, da kolesar s stopalom doseže pedal z iztegnjeno nogo v kolenu v sedečem položaju. Cev sedeža postavite v okvir najmanj do najnižje označene meje.

#### MENJALNIK PRESTAV

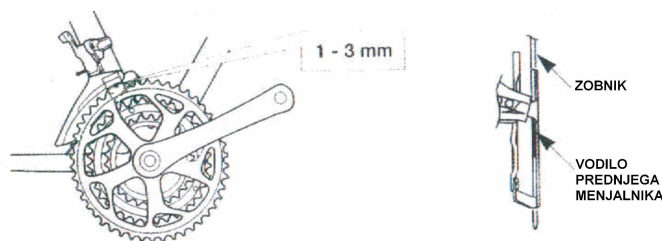
Za pravilno funkcioniranje je važna njegova nastavitvev. Prestave menjavajte samo med poganjanjem. Ne menjajte prestav kadar stojite in nikdar na silo. Kolo nikoli ne naslanjajte na stran kjer je menjalnik, da ne bi prišlo do poškodb.

#### PLAŠČ IN ZRAČNICA

Polnite zračnice do predpisane vrednosti, ki je navedena na bočni strani gume. Če je navedenih več možnosti, priporočamo naslednje:

- za mehki teren – do spodnje vrednosti
- za trde površine – do zgornje vrednosti

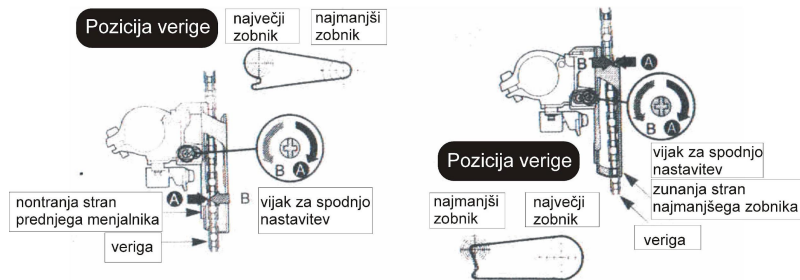
Za novi plašč je potrebno cca. 50 km vožnje, da se pravilno prileže platišču. Potrebno je kontrolirati plašč, da se ne pojavijo izbokline. Če jih nejdete, plašč zamenjajte. Nadaljnja uporaba bi bila nevarna..



#### SESTAVLJANJE PREDNJEGA MENJALNIKA

1. sestavite ga tako, da bo razmak med največjim zobnikom in vodilom prednjega menjalnika 1 – 3 mm.

2. zunanja stran vodila prednjega menjalnika bi morala biti istočasno z največjim zobnikom in točno nad njim
3. uporabljajte ključ št. 9.

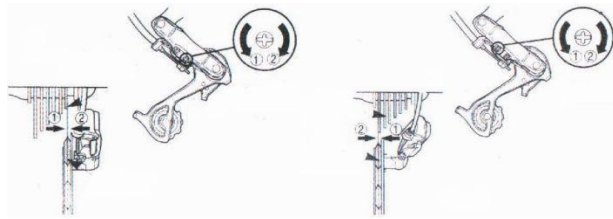


## NASTAVITEV MENJALNIKA

## PREDNJEGA

1. Nastavitev na najmanjši zobnik  
Nastavite tako, da bo med notranjo stranjo vodila prednjega menjalnika in verige 0 – 0,5 mm.
2. Nastavitev na največji zobnik  
Nastavite tako, da bo med zunanjo stranjo vodila prednjega menjalnika in verige 0 – 0,5 mm

## NASTAVITEV ZADNJEGA MENJALNIKA



1. Nastavitev na najmanjši zobnik  
Zategujte spodnji vijak tako dolgo, dokler zgornji kolešček zadnjega menjalnika ne bo točno pod najmanjšim zobnikom.
2. Nastavitev na največji zobnik  
Zategujte zgornji vijak tako dolgo, dokler zgornji kolešček zadnjega menjalnika

ne bo točno pod največjim zobnikom.

Kolo ne preobremenjujte in vzdržujte priporočeno nosilnost kolesa

Tip kolesa	Velikost kolesa	Nosilnost kolesa	Priporočena vrednost za polnjenje gum
TREKKING	28"	90 kg	Max. 50 PSI = 350 kPa
CESTNI	20 – 622	90 kg	Max 70 PSI = 490 kPa
PLANINSKI	26"	90 kg	Max 40 PSI = 280 kPa
OTROŠKI	24"	50 kg	Max 35 PSI = 250 kPa
	20"	40 kg	Max 35 PSI = 250 kPa
	16"	25 kg	Max 35 PSI = 250 kPa
	12"	15 kg	Max 35 PSI = 250 kPa

## **GARANCIJA ZA DELE**

Pri uporabi garancije kupec odda kompletno čisto kolo in prodajalcu potrjen garancijski list. Garancijsko popravilo izkoristite izključno pri prodajalcu.

Pravica na garancijo preneha:

- pri običajni izrabljenosti delov
- če se ugotovi, da je do škode prišlo zaradi napake uporabnika (nestrokovno ravnanje, nestrokovno popravilo itd.)
- s prenehanjem veljavnosti garancije
- če se izdelek ni normalno uporabljal in vzdrževal po navodilih
- če je garancijski list nepopolno ali napačno izpolnjen

## **OKVIR IN VILICE**

Garancija velja za material, njegove stike ter korozijo. Ne sme se izkoristiti za poškodbe povzročene s trčenjem ali nestrokovnim ravnanjem. Zglob in amortizerji okvirja spadajo v dele ter za njih velja garancija 12 mesecev.

## **POGON**

Garancija velja za material.

## **KOLESA**

Garancija se lahko izkoristi za poškodovan material (počen okvir, os, zobnik). Špice ne spadajo v garancijo.

## **ZAVORE, MENJALNIK PRESTAV**

Garancija se lahko izkoristi za poškodovan material. Nastavitve ne spadajo pod garancijo. V primeru razpada mehanizma ni mogoče uporabljati garancijo.

## **SEDEŽ**

Garancija velja za material, presoja se s stlišča funkcionalnosti. Poškodbe povzročene s premikom sedeža ne spadajo v reklamacijo. Reklamacija se ne prizna tudi, če je bil sedež dvignjen nad maksimalnim nivojem.

## **VERIGA**

Garancija se lahko izkoristi za poškodovan material. Na izrabljenost zaradi vsakodnevne uporabe, poka ali znanih funkcij pod vplivom zanemarjenega vzdrževanja ali nepravilnega ravnanja, garancija ne velja.

## **MAČJE OČI**

Poškodovane ali razbite mačje oči niso pod garancijo.

## **PLAŠČ IN ZRAČNICA**

Garancija velja za poškodovan material, vendar ne velja za izrabljenost plašča pri vsakodnevni uporabi ali poškodbi zaradi nestrokovnega ravnanja in skladiščenja.

V primeru, da oddana reklamacija ne spada v garancijske pogoje, serviser Olprana lahko opravi popravilo in računa plačilo. Cenik popravil in rezervnih delov Olpran se nahaja pri vsakem prodajalcu.



### Kerékpár jótállás

Kerékpár típusa		Eladás napja
Gyártási szám / vázsám		
Gyártás ideje		
Szerelő		
Gyártói bejegyzés – jótállási idő 24 hónap	Váz jótállási ideje 2 év	
Jótállási idő alatt végzett javítások áttekintése		
Dátum	Javítás jellege	Szervizelő aláírása

MEGJ. Eltulajdonítás esetében történő visszakeresés céljából a kerékpár vásárlásakor a GYÁRTÁSI SZÁM / VÁZSZÁM rubrikába írassa be a váz számát. A váz száma a váz alsó felén található - a hajtókarkarok rögzítésénél.

### **Tisztelt vásárló!**

Köszönjük, hogy az OLPRAN márkájú kerékpárt választotta, és kívánunk sok kellemes kilométert új kerékpárján.

Jelen útmutató az Ön biztonságos közlekedéséhez tartalmaz fontos figyelmeztetéseket és utasításokat, a kerékpár utánhangolásához és karbantartásához nyújt szükséges tájékoztatást.

Az útmutatót figyelmesen tanulmányozza át, mielőtt először útra kel, és tartsa meg további használatra.

Vegye figyelembe, hogy jelen útmutatóban összefoglalt instrukciók további magyarázatra szorulhatnak a munkát elvégző személy tapasztalataitól és képességeitől függően, és hogy egyes műveletek csak speciális szerszámokkal végezhetők el.

## ÚT ELŐTTI ELLENŐRZÉS, BEÁLLÍTÁS

Annak ellenére, hogy a kerékpár az üzletből a gyártó által beállított állapotban, útra készen kerül eladásra, első útra kelést megelőzően szükséges ellenőrizni a fontosabb kötéseket, a fékek beállításait, és valamennyi irányító elem működőképességét. Az ellenőrzéseket elsősorban a kerékpár használatának kezdeti időszakában szükséges végezni, amikor is a menetes kötések mechanizmusai a helyükre állnak. A kerékpározás gyakoriságától függően ajánlatos átnézni a kerékpárt rendszeres időközökben. A kerékpárt soha ne használja, ha nincs beállítva, vagy hibás, illetve elégtelenül behúzott alkatrészekkel! A kerékpár javításához és beállításához jó minőségű szerszámot használjon, a nem megfelelő szerszámok használata rongálást okozhat az Ön kerékpárján. Akármilyen hiba kijavítható a hibás alkatrész szakszerű beállításával vagy cseréjével.

Gyermek-kerékpárokkal történő közlekedés esetén elengedhetetlen, hogy a gyermek szülei vagy gondozói gondoskodjanak a gyermek megfelelő kioktatásában a gyermek-kerékpár használatáról, fő hangsúllyal a fékek biztonságos használatára (főleg a vissz irányú taposófékeknél).

A kerékpár, típus szerint, megfelel a CSN EN 14764, CSN EN 14765, CSN EN 14766 szabványok alapvető előírásainak. Biztonság szempontjából a Strojirenský zkušební ústav [Gépészeti Minősítő Intézet] végezte el tesztelésüket.

## FONTOS FIGYELMEZTETÉS A GYERMEK-KERÉKPÁROK TULAJDONOSAI RÉSZÉRE

A gyermek-kerékpárokkal szilárd felületű utakon ajánlatos közlekedni.

Gyermekek részére kerékpározásnál a védősisak viselete kötelező.

A kerékpározás bizonyos ügyességet igényel, ezért ajánlatos, hogy a gyermekek felnőtt felügyelete mellett közlekedjenek.

Minden kerékpár el van látva két, egymástól függetlenül működtethető fékkel. A vissz irányú taposófékkel ellátott kerékpárok első kerekén bowdenes pofás fék is van. Az elülső pofás féket működtető kar bal oldalt van a kormányon, és a bal kéz ujjainak azt mindenképpen el kell érniük.

A fékezés helyes módszere az első és a hátsó fék együttes használata.

A vissz irányú taposófék a hátsó kerékagyba van beépítve, a hajtókarok előrehajtó irányával ellentétes taposásával működik

Fékezzen érzéssel, hogy ne blokkoljon a hátsó kerék, mert az felborulást és sérülést vonhat maga után

## Segédkerekek

A gyermek-kerékpárok egyes típusaira a biztonság növelésének érdekében segédkerekek vannak felszerelve, amelyek kerékpározáskor segítenek az egyensúly megtartásában.

FIGYELMEZTETÉS: A segédkerekek csak olyan típusú kerékpárokhoz használhatók, amelyeknek azok tartozékait képezik, és csak a számukra meghatározott célból.

Minden indulás előtt ellenőrizze, nem sérültek-e a segédkerekek, vagy nincs-e meglazulva valamelyik részük.

Minden indulás előtt ellenőrizze, nem sérültek-e a segédkerekek, vagy nincs-e meglazulva a kerékpár valamelyik része.

Segédkerekekkel történő közlekedéskor ügyeljünk, hogy a kis kerékpáros túlságosan oldalra ne dőljön – eldőlés veszélye áll fenn.

Segédkerekek felszerelése: A segédkerekeket helyezzük a hátsó tengelyre, amelyen már elő van készítve az alátét, majd rögzítsük a hátsó kerék felerősítésére szolgáló csavaranyákkal.

Segédkerekek leszerelése: Csavarjuk ki a hátsó kerék felerősítésére szolgáló csavaranyákat, vegyük le a segédkerekeket és az alátéteket, majd helyezzük vissza és ismét húzzuk be a csavaranyákat.  
**FIGYELMEZTETÉS:** A segédkerekek levétele után ügyeljünk a fokozott biztonságra, ilyenkor a kerékpározás immár más jellegű lesz és a kerékpárvezetőnek szükséges önállóan megtartania az egyensúlyt – eldőlés veszélye áll fenn.



<b>FŐ RÉSZEK</b>				
<b>A</b> nyereg	<b>F</b> fékkar	<b>K</b> gumi	<b>P</b> hátsó váltó	<b>U</b> első lánckerék
<b>B</b> nyeregcső	<b>G</b> első fék	<b>L</b> hajtókartengely	<b>Q</b> racsni	
<b>C</b> kormányzár	<b>H</b> első kerékagy	<b>M</b> első váltó	<b>R</b> hátsó fék	
<b>D</b> kormány	<b>I</b> szelep	<b>N</b> lánc	<b>S</b> nyereg gyorsrögzítő	
<b>E</b> váltókar	<b>J</b> első villa	<b>O</b> hajtókar	<b>T</b> váz	
<b>1</b> hátsó lengéscsillapító	<b>2</b> első tárcsafék	<b>3</b> hátsó tárcsafék		

## FONTOS FIGYELMEZTETÉS

Kötelező tartozékok:

- Két, egymástól független fék
- Megfelelő látási viszonyok között
  - Fehér fényű, nem háromszög alakú első prizma
  - Vörös fényű, nem háromszög alakú hátsó prizma
  - Két borostyán színű prizma az első keréken, valamint a pedálokon

Megjegyzés: A prizma helyettesíthető a kerékpáros ruházatára, vagy lábbelijére rögzített, hasonló tulajdonságú fényvisszaverő sávokkal.
- Rossz látási viszonyok között
  - b) pont szerint
  - Fehér fényű első lámpa (150m-ről látható)
  - Állandó vörös fényű hátsó lámpa (150m-ről látható)

## UTASÍTÁS A FŐ RÉSZEK HASZNÁLATÁHOZ ÉS KARBANTARTÁSÁHOZ

- Váz és villa: konstrukciója oly módon van kialakítva, hogy igényesebb feltételek mellett is helytálljon. Mindkét alkatrésznek ki kéne bírnia a kisebb eséseket is. Egy komolyabb, a váz vagy a villa deformációját illetve megrepedését okozó bukás vagy ütközés esetén, a sérült részt azonnal ki kell cserélni. A további használat veszélyes. és az OLPRAN társaság nem vállalja a felelősséget a sérült elemekkel közlekedő kerékpár használatából eredő károkért.

- **Lengéscsillapított nyeregcső:** a kerékpáros közlekedésének magasabb komfortját jelenti. A többi lengéscsillapított részhez hasonlóan, a nyeregcsövet szintén tisztán szükséges tartani. Minden mozgó részt rendszeresen kenni kell.



- **Lengéscsillapított villa:** a terep egyenetlenségeinek elnyelésére alkalmas, és lehetővé teszi a kerékpár jobb fekvését a felszínen. Sok kerékpáros a lengéscsillapított villás kerékpárra első alkalommal ülve úgy gondolja, hogy az túl lágy. Szükséges figyelembe venni azt a tényt, hogy a lengéscsillapított villás megoldású konstrukció nagyobb mértékű komfortot képes biztosítani kerékpározásnál, elnyeli a terep egyenetlenségeit. Egyes villatípusoknál beállítható a csillapítás mértéke, a visszalökő mozgás sebessége, vagy netán lehetséges a villa teljes "ledermesztése". A villa helyes működéséhez a villa csúszó részeit szükséges állandóan tisztán tartani és rendszeresen kenni (ne használjon teflon tartalmú kenőanyagokat). Ha a villa el van látva porfogókkal, azokat meg kell emelni. A csúszó részeket tisztítsa meg puha ronggyal, ne használjon oldószereseket, se egyéb tisztítószereseket - azok negatívan befolyásolhatják a használt kenőanyag tulajdonságait. Ellenőrizze és tisztítsa meg a tömített helyeket. Bármilyen további javítás és karbantartás a profi szerviz dolga.



- **Hátsó lengéscsillapító:** egyes kerékpárok teljes mértékűleg lengéscsillapítottak, el vannak látva a kétfajta használatos lengéscsillapító rendszer egyikével: rugós lengéscsillapítóval (1. kép), vagy légtompító lengéscsillapítóval (2. kép). Bármilyen beállítás előtt bizonyodjon meg, melyik lengéscsillapító típusal van az Ön kerékpárja ellátva. A teljes mértékűleg lengéscsillapított kerékpárok optimális funkciójához fontos elérni az első és a hátsó lengéscsillapító járatának megegyezését. A lengéscsillapított villákhoz hasonlóan, egyes kerékpártípusoknál a lengéscsillapító beállítható a kerékpáros testsúlya, a kerékpározás stílusa, a terep jelleme szerint. A lengéscsillapító helyes működésének érdekében elengedhetetlen annak tisztán tartása és csaprogzítási rendszeres ellenőrzése. Bármilyen további javítás és karbantartás a profi szerviz

dolga.



1. kép



2. kép

- **Csavarkötések:** ellenőrizzen át minden csavarkötést, a csavaranyák és a csavarok utánhúzósa minden 1-2 hét után aktuális, nehéz körülményekben történő közlekedés esetén akár gyakrabban is.
- **Fékek:**

Figyelmeztetés: Minden kerékpárral való elindulás előtt ellenőrizze a fékrendszer működőképességét. Ha a fékek nem működnek rendesen, vagy a fékrendszer bármely alkotóeleme sérült illetve elhasználódott, ne üljünk a kerékpárra!!!

Fékek beállítása, rendben tartása

### A fékek leggyakrabban használt típusai:

- „V” típusú fékek
- tárcsafékek

A fékek alapbeállítását Ön is elvégezheti:

- **Fékkar:** mindig eléggé rögzítve legyen a kormányra, olyan helyzetben, hogy könnyen elérhető legyen. Ha szükséges a fékkar helyzetén módosítani, először lazítsa fel a rögzítőcsavart, állítsa a fékkart a megfelelő helyzetbe, majd húzza be szorosra a rögzítőcsavart. A fékkar általában 45°-os szögben van beállítva. A jobb fékkar a hátsó féket, a bal fékkar az első féket kezeli. Bizonyos típusú fékkarok beállíthatók az ujjak hossza szerint egy állítócsavarral, amellyel a fékkar kormánytól mért távolsága állítható át. A fékkar helyzetének beállítását követően szükséges a bowden utánaállítása.



- **„V” típusú fékek:** a fékpofákat szükséges szorosra rögzíteni a váz vagy a villa csapkötéseihez. Vigyázni kell a kiközpontosításukra. Kerékpárja fékjeit úgy legyenek beállítva, hogy a fékkar max. 1/3-nyi behúzásakor a fékpofák betétjei teljes felülettel a felni oldalfelületeire feküdjenek. A felfekvés mindkét oldalon egyidejű legyen. A fékpofák betétjeinek szimmetriája a fékek mozgókarjain található beállítócsavarokkal érhető el. A fékpofák betétjeinek távolsága a felni oldalfelületétől 1-3 mm, amit tartson be a kopásuk ellenőrzésével, s ha szükséges, cserélje le azokat. A felni oldalfelületeinek (vagyis az aktív fékező felület) tisztasága befolyásolja a fékezés hatékonyságát.



- **Tárcsafékek:** egyes típusok nagyteljesítményű, technológiailag magas fejlettségű fékekkel vannak ellátva, amelyeket két alapvető csoportba sorolhatunk: mechanikus és folyadékkal működő (hidraulikus).



Mechanikus fékek esetén ellenőrizze a következőket:

5. A mechanikus fékeknél bizonyos időbe telik, míg azok szokásos használatban normál helyzetbe nem állnak, amikor maximális hatékonysággal képesek ellátni feladatukat. Lásd az alább feltüntetett utasításokat.
2. Ellenőrizze a bowdeneket, nincsenek-e elgörbülve vagy megpattanva. A fékkaroknak teljes behúzásakor nem lenne szabad a kormányra feküdniük.

Hidraulikus fékek esetén ellenőrizze a következőket:

1. Fékkar mozgása. Ha túl lágy, levegő került valahol a rendszerbe, és azt szakszerűen légteleníteni kell. Ez a munka a profi szerviz dolga.
2. Vizsgálja át a fékrendszer csővezetékeit, nincsenek-e valahol elhajolva, nincs-e rajtuk valahol repedés, és hogy nem szökik-e valahol a fékfolyadék. A fékek helytelen működését a csövek elhasználódása, illetve megrongálódása okozhatja. A hidraulikus fékrendszer javítása, karbantartása speciális szerszámokat igényel, tehát ez szintén a profi szerviz dolga.
3. A hidraulikus fékrendszerbe történő szakszerűtlen beavatkozás magas fokú veszélyeket idézhet elő.

Minden tárcsafék esetén az alábbi ellenőrzéseket szükséges végrehajtani:

1. Mindkét fékrendszert először hagyjuk bizonyos ideig, amíg normál állapotba nem állnak, mivel csak ezt követően képesek feladatukat teljes mértékben, maximális teljesítőképességgel ellátni. A kerékpár megvásárlását, vagy a fékek, illetve a fékpofák cseréjét követően tegyen egy próbatutat egy biztonságos, sík helyen, ahol nincs közlekedés. Próbálja ki a fékeket 20szor-30szor, a féknyomást fokozatosan növelve.
2. A féktárcsákat tartsa tisztán. Ügyeljen, hogy ne kerüljön rájuk zsírtartalmú anyag. Ha mégis, a féktárcsákat és a fékpofákat speciális tisztítószerrel le kell tisztítani (alkoholtartalmú, vagy speciális összetételű féktisztító készítmény).
3. Ellenőrizze a tárcsa felületének állapotát. A vastagabb barázdák, karcolások rosszat jeleznek. A sérült tárcsát cserélje le.
4. Ellenőrizze a fékbetétek állapotát. Ezek a hő hatására kikeményednek, ami fokozza a fékhatást. Ügyeljen a betétek és a tárcsák tisztaságára. Vizsgálja át, egyenletesen kopnak-e. A sérült betétet cserélje le.
5. A tárcsáknak a fékbetétek között, középhezvetben kéne futniuk. Ha dobást észlel, fel kell oldani a fék rögzítését a villán, meghúzni a fékkart, és a rögzítést ismét becsavarni.
6. A (hidraulikus) tárcsafékek esetén igen fontos ellenőrizni, hogy a kerék küllői helyesen vannak-e feszítve, mivel itt a fűzés igényesebb, mint a szokásos felnis fékek esetén.
7. Amennyiben a fent említett problémák bármelyikét észleli, ne üljön a kerékpárra, hanem ellenőrzés, beállítás, ill. javítás céljából keressen fel egy profi szervizt.

Semmi esetben ne próbálja a fékkart meghúzni, ha a tárcsa nincs a helyén. A fékbetétek egymáshoz viszonyítva önállóan beállnak, s ekkor túl szűk rés marad, és a tárcsát nem lehet visszahelyezni.

- **Fékek és hátsó váltók működtetéséhez használatos huzalok, bowdenek**

A bowden huzalát feszítse meg megfelelő mértékben, tartsa tisztán, konzervált állapotban (legmegfelelőbb a kenőzsír). A jól megkent huzal a bowdenben könnyen csúszik, s így könnyebb a működtetés. Ügyeljen, hogy a huzalvég ne legyen szétfoslott, a bowden ne legyen megpedve vagy megtörve. Ha ilyen jellegű hibásodást észlel, ne üljön a kerékpárra, és csere, ill. javítás céljából keressen fel egy profi szervizt.

- **Kormánycsapágy – beállítás:** a kormánycsapágy beállítását megelőzően szükséges tudni, milyen típus használatos az Ön kerékpárján. Kétfajta kormánycsapágy különböztethető meg:

1. **Menetes kormánycsapágy:** csapágyak olyan elrendezésben, ami lehetővé teszi a kormány, a kormányzár és a villa elfordítását a vázban. Hosszú élettartamának előfeltétele a kenés, a csapágyak kellő tömítése, és a játék helyes beállítása. Évente legalább egy alkalommal végezze el a kormánycsapágy alapos karbantartását.



A kormánycsapágy a közlekedés folyamán ható vibrációk következtében idővel fellazulhat. Ezért szükséges helyes beállításának ellenőrzése. A kormánycsapágy játéka a következőképp állapítható meg: Húzza be erősen az első féket, majd a kerékpárt előre-hátra mozgatva próbálja megállapítani a kormánycsapágy bármilyen játékát. A kormány elforgatásával megállapítható, nem túl szoros-e a kormánycsapágy szorítása. A villának elforgatáskor nem szabad szorulnia. Ha a villa forgatása nem eléggé szabad, vagy a kormánycsapágy játéka túl nagy, utána kell állítani. Amennyiben Ön nem biztos benne, hogy ezt a műveletet képes önállóan elvégezni, keressen fel egy profi szervizt.

**2. Menet nélküli kormánycsapágó** - Ahead: nagyon hasonlít a meneteshez. Az alapvető különbség a behúzás módjában van. A menet nélküli kormánycsapágó szorítása a kormányszárnak a kormánycsapágó tárcsaiba történő lenyomásával jön létre. A kormányszárat egy, a kormány szár felső részén található kupakos állítócsavar szorítja be. Minden esetben győződjön meg, hogy a kormány szár rendesen be van-e szorítva!



- **Kerekek ellenőrzése:** minden egyes kerékpározás előtt ellenőrizze a felniket: nincs-e rajtuk barázda, horpadások, repedések, vagy nincsenek-e túlságosan kikopva a fékfelületek. Ha ilyen jellegű hibát észlel, ne üljön a kerékpárra, amíg a hibás részt ki nem cserélik egy profi szervizben. Rendszeresen (hetente egyszer) ellenőrizze a küllők feszességét, a kerékagyak csavaranyáinak szorosságát, a kerék merev rögzítését a villában. A kerékagyak csapágóit játéktelen behúzású, könnyen elfordítható állapotban legyenek. Az elégtelenül megfeszített, esetleg hiányzó küllők lényeges befolyással vannak az Ön személyi biztonságára. Cseréjüket ajánlatos egy profi szervizben elvégeztetni.



Kétfalás felnik elhasználódása:

- a felnik kopásával a fékfelület deformálódik és a felni üregei megsérülnek
- nagy dobást mutat, viszont a gumi biztosan ül

Kétfalás felnik elhasználódásának jelei:

- fékfelület deformálódása
- fékezések által átütött felni üreg
- kerék nagy dobása

### **A FÉKFELÜLET MEGENGEDETT KOPÁSA 0,35mm.**

Egyfalás felnik elhasználódása:

- a felnik szélességének változása a kerék kéretlen fékezését vonja maga után, viszont a gumi biztosan ül
- a fékfelület kopásával az oldalfal kifordul, a fékfelület deformálódik, és a felni széttárul

Egyfalás felnik elhasználódásának jelei:

- fékfelület deformálódása
- oldalfal kifordulása
- kerék kéretlen fékezése

### **A FÉKFELÜLET MEGENGEDETT KOPÁSA 0,35mm.**

MEGJ: Egyes felni típusoknál használatos a kopás jelzésére alkalmas rendszer. A felnin egy pontos bevágást ejtenek, ami a kopás maximális mértékét jelzi; amikor a jel már nem látható, a felni kikopott. Ne üljön kerékpárra, hanem keressen fel egy profi szervizt.



- **Gumi és gumibelső tömlő:** a gumibelső tömlőt tartsa az előírt, a gumi oldalán feltüntetett nyomás alatt. Ha a nyomás bizonyos tűréshatáron belül van megadva, a gumibelső tömlőt a következő ajánlás alapján sűrítse fel: lágy terephez a legalacsonyabb értékre - kemény terephez akár a legmagasabb értékre. Új gumi esetén kb. 50 km befuttatásra van szükség, hogy az a felnire jól ráüljön.



Minden kerékpárra ülés előtt ellenőrizze a gumik állapotát, nincs-e rajtuk hasadás, idegen tárgy, vagy a gumi merevítésének sérüléséről árulkodó kidudorodás. Sérülés esetén gumicsere szükséges.

- **Hajtókartengely:** sárban, vizes terepen történt közlekedéskor ellenőrizze. Játék nélkül, könnyen körbefordíthatóan kell működnie. Szükséges a hajtókarok hajtókartengelyre erősítésének folyamatos ellenőrzése, az esetleges játékot utánahúzni. Továbbá szükséges ellenőrizni és beállítani a hajtókartengely játékát, aminek beállításához fel kell lazítani a biztosító anyacsavart, ezt követően a jobbmenetes bal tárcsa utánahúzható megfelelő játékértékre, végül visszahúzni a biztosító anyacsavart.



- **Pedálok** - lásd az a) képet: rendszeresen ellenőrizze a pedálok játékát, könnyen forogjanak, és ne mutassanak ki játékot. Ellenőrizze, be vannak-e rendesen húzva a pedálok tengelyei. A jobb és a bal pedálnak eltérő irányú menete van. Ezért fontos, hogy mindkét pedál esetleges szerelésekor a megfelelő oldalon található hajtókarra kerüljön. A pedálok meg vannak jelölve „L” - bal pedál és „R” - jobb pedál. Egyes kerékpárok lábtámaszos pedálokkal ellátva kerülhetnek forgalomba - lásd a b) képet. Ennél a típusnál elengedhetetlen beállítani az előfeszítést. Az előfeszítés azt az erőhatást jelenti, ami szükséges a speciális sportcipő pedálba történő becsúsztatáshoz, illetve feloldásához.



a) kép



b) kép

- **Lánc:** a kerékpár legnagyobb mértékben igénybevett részeihez tartozik. Ezért szükséges rendkívüli figyelmet szentelni karbantartásának. Minden kerékpározás befejeztével gondosan tisztítsa meg és megfelelő olajjal kenjük meg. A mechanikus szennyeződések a láncról speciális készítménnyel távolítsa el, majd tisztítás után ismét kenje meg. Az igénybevétel következtében egy idő után a lánc tágulása tapasztalható, és lecserélésére lesz szükség. Ha nem kerül időben lecserélésre, megsérülhet az első lánckerék. A lánc kopása egyöntetűen egyéni, a kerékpározás stílusától, a terep jellegétől, a használt lánc típusától függően. Ajánlatos rendszeres időközönként a láncot átmérni egy speciális, kerékpárboltokban kapható idomszerrel. A mérés ennek segítségével egyszerű, könnyen felismerhető a lánc felső határértéket túlhaladó tágulása. A kenéshez inkább folyékonyabb olajat használjon, például a GT 85 márkájút, mert azok nem veszik fel olyan mértékben a szennyeződések, még ha esőben hamarabb kimosódnak is. Minden kerékpárra ülés előtt ellenőrizze a lánc kenését és állapotát. Ha a láncon pizsokréteget talál, azt kenés előtt takarítsa le. Jó segítség az ún. láncmosó, amelyet oldószerrel - pl. mosóbenzin - feltöltve a láncre helyez, és a hajtókarok hátraforgatásával a lánc körül forgó kefék azt alaposan kitisztítják. Ha nincs láncmosója, elég egy egyszerű, lánc tisztítószerbe mártott rongydarab, vagy egy használt fogkefe, amivel könnyen hozzáfér minden hajlathoz. A helyesen megkent lánc felülete teljesen tiszta, az olaj a lánc belsejében, a munkafelületeken kell hogy maradjon. Kenés befejeztével ne feledje a külsejét megtörölni, hogy ne ragadhasson rá a por, és tiszta maradjon. A korszerű kerékpárok láncának lecseréléséhez elengedhetetlen a lánc-szegeccselő



használata; összekötésekor fontos, hogy a szegecset ne toljuk be teljesen, mert akkor már lehetetlen kihúzni.

A lánc összekötését követően jó, ha a kötés helyén alaposan megmozgatja, és ezen a helyen újból már lehetőleg ne szakítsuk meg, mert ekkor spontán szétkötődés veszélye áll fenn!

### A lánc kifeszítése, beállítása

A lánc kifeszítése részben elvégezhető a racsnis hátsó kerék kerékagyának vázvégződésnél történő elmozdításával. A hátsó váltós kerékpárok láncának kifeszítése a vezetőrészek helyes beállítását jelenti. A nagyobb eltérések megoldhatók egy-egy láncszem hozzáadásával, illetve levételével. Az elhasználódott, túlságosan megkopott láncot cserélje ki egy újra.

Egy bizonyos idő elteltével jó lesz figyelmet szentelni a racsninak és az első lánckeréknek is. Ebbe a két alkatrészbe a lánc behordja a szennyeződések. Jó szolgálatot nyújt egy rongydarab, amivel bejuthat a lánckerék, illetve a racsni fokozatai közé.



racsni



első lánckerék

- Kormány és kormányoszár: ellenőrizze a csavarkötések szorosságát. Ügyeljen, hogy a kormányoszár ne forogjon el szabadon és ne legyen megsérülve. A kormányoszár a villába legalább a minimális befogási szintjelig legyen becsúsztatva.

Kormány beállítása: a kormány beállítható a kormányoszár magassága és illesztése szerint. A kormány magasságát úgy válassza meg, hogy vízszintes irányban mérve a kormány felső éle a nyereg felső élétől 2 – 5 cm-rel lejjebb legyen. Az alacsonyabbra lehelyezett kormányt főleg sportversenyzők használják. Ezzel ellentétben, a feljebb húzott kormány kényelmesebb, s így a kerékpározás élvezetesebb.

A nyereg és a kormány közti távolság: ezt a beállítást elsősorban a kormányoszár elhelyezése szerint, valamint a kerékpáros testmagasságtól, ill. karjainak hosszúságától függően kell elvégezni. A távolságot enyhén hajlított kezek melletti testhajláshoz kell alkalmazkodnia, vízszintes síkban mért, kb. 50°-os dőlésszögnél. Ha az előredőlés mértéke ennél nagyobb, a kerékpáros ülőhelyzete kevésbé kényelmes, viszont ennek megvannak az előnyei is - ilyenkor a lábak munkája könnyítve van, és a testhelyzet jobb aerodinamikus tulajdonságokkal rendelkezik, bár a hegyi túrázáshoz ez kevésbé lényeges. A kormány minimális szélességét úgy válassza meg, hogy a karok ne okozzák a mellkas összenyomását. Szélesebb kormányval alacsonyabb sebességeknél jobban tartható a menetirány és kényelmesebb is. Keskenyebb kormányval pedig jobban lehet reagálni a haladási irány változásaira.



kormány  
kormányoszár



1. típusú kormányoszár



2. típusú

Nyereg és nyeregcső: A nyeregcsövet csúszassuk a vázba legalább a minimális rögzítés jeléig. A nyeret olyan magasra állítsa, hogy a kerékpáros térdben enyhén behajlított lábainak talpai elérjék a pedálokat, mialatt oldalirányban ne kelljen kihajlítani, és a pedál legalsó helyzetben van. Az enyhén behajlított láb több izommunkát képes elvégezni, mint a túl kifeszített láb.

A nyereglehajlás beállítása: itt két lehetőség van - enyhén felfelé, vagy lefelé hajtva a kormány irányába. A leggyakrabban használatos beállítás a dőlésmentes vízszintes helyzet. Az enyhén lefelé megdöntött nyereg enyhíti a vázról a testre átadott rázkódásokat. Az enyhén felfelé megdöntött nyereg pedig a karok igénybevételét enyhíti. Ami a nyereg és a kormány közti távolságot illeti, azt egy alapfeltétel alapján válassza meg, miszerint a térdtől merőlegesen mért irány átszeli az elülső helyzetben lévő hajtókaros pedál tengelyét. A nyereg elmozdítása főleg a taposásra van kihatással. A nyereg hátrafelé történő elmozdítása a taposást könnyebbé teszi, ahhoz kisebb erő kifejtésre lesz szükség. A nyereg előre felé történő elmozdítása a taposást ugyan nehezebbé teszi, viszont a hajtókarra ható erő így nagyobb és ezért a nyereg ilyen módon történő elmozdítása előnyös hosszú, meredek emelkedésekhez, amikor nagyobb erővel szükséges taposni.



nyereg



nyeregcső

▪ Hátsó váltó és első váltó: helyes működésükhöz fontos mindkettőt beállítani. A sebességek átkapcsolását folyamatosan, csak taposás közben végezze. Soha ne váltson át erőszakkal! A kerékpárt semmi esetre ne engedje le a hátsó váltós és az első váltós oldalára, nehogy azok károsodjanak.



hátsó váltó



első váltó

## Eredeti pótalkatrészek

**NYOMATÉKOSAN** ajánljuk eredeti pótalkatrészek használatát, amelyek kerékpározáskor alapvetően befolyásolják az Ön biztonságát. Eredeti pótalkatrészek használatával Ön biztos lehet, hogy kerékpárja teljes mértékben működőképes és biztonságos. Amennyiben nincs lehetőség eredeti pótalkatrészek használatára, azok pótolhatók kielégítő mértékben megegyező, egyenértékű és megfelelő minőségű, ugyanazon tulajdonságokat kimutató pótalkatrészekkel.

**FIGYELMEZTETÉS:** Olyan eredeti pótalkatrészek nem eredetire történő lecserélésének szüksége esetén, amelyek befolyással vannak az Ön biztonságára, keressen fel egy profi szervizt!

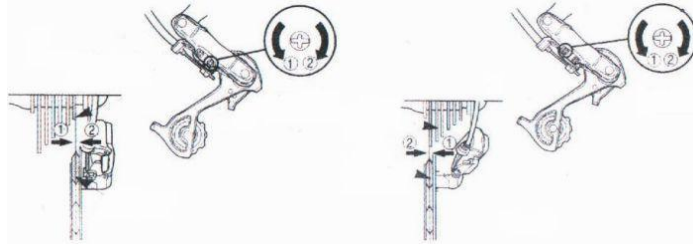
### ▪ A váltó bowden beállítása

#### 7. Beállítás a racsni legkisebb kerekén

Az alsó beállítócsavart húzza befelé mindaddig, míg a váltókar felső görgője pontosan a racsni legkisebb kereke alá nem kerül.

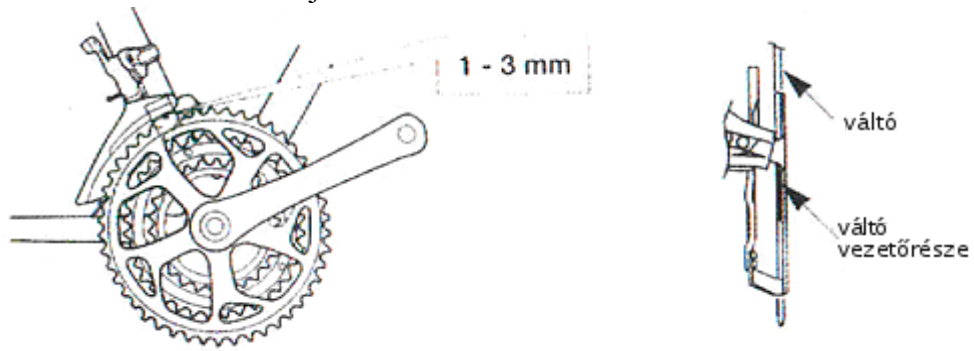
#### 8. Beállítás a racsni legnagyobb kerekén

A felső beállítócsavart húzza befelé mindaddig, míg a váltókar felső görgője pontosan a racsni legnagyobb kereke alá nem kerül.



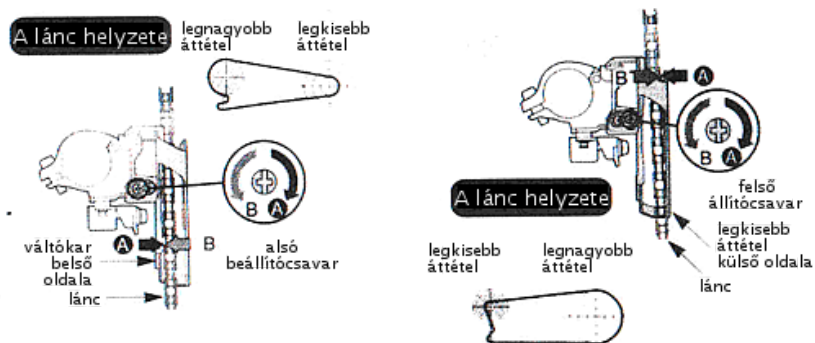
▪ **Első váltó felszerelése**

10. Oly módon szerelje fel, hogy az első lánckerék legnagyobb tányérja és az első váltó vezetőrésze között 1-3 mm legyen.
11. Az első váltó vezetőgörgője külső oldalának párhuzamosnak kéne lennie az első lánckerék legnagyobb tányérjával, és pontosan az fölötti helyzetben.
12. Ehhez a 9. sz. kulcsot használja.



▪ **Első váltó bowden beállítása**

7. Beállítás az első lánckerék legkisebb tányérján  
Úgy állítsa be, hogy az első váltó belső oldala és a lánc között 0-0,5mm rés maradjon.
8. Beállítás az első lánckerék legnagyobb tányérján  
Úgy állítsa be, hogy a vezető rész külső oldala és a lánc között 0-0,5mm rés maradjon.



**A kerékpárt ne terhelje túl, és tartsa be a teherbírások ajánlott értékeit.**

Kerékpár típus	Kerékpár méret	Kerékpár teherbírása	Gumik ajánlott nyomásértékei
Trekking	28"	90 kg	max. 50 PSI = 350 kPa

Közúti	20-622	90 kg	max. 70 PSI = 490 kPa
Hegyi	26"	90 kg	max. 40 PSI = 280 kPa
Gyermek	24"	50 kg	max. 35 PSI = 250 kPa
	20"	40 kg	max. 35 PSI = 250 kPa
	16"	25 kg	max. 35 PSI = 250 kPa
	12"	15 kg	max. 35 PSI = 250 kPa

### A gumiknál tartsa szem előtt a következő lehetőségeket:

7. Kerékpáros testsúlya: az, hogy hogyan fognak a megegyező nyomású gumik viselkedni, a kerékpáros testsúlyától függ. Például egy 66 kg testsúlyú kerékpáros 26x2,25" méretű, 35 PSI nyomású gumitömlők esetén nem fogja érzékelni a húzóerőt, és a gumikat túl keményeknek fogja vélni. Ellenben egy 113 kg testsúlyú kerékpárosnak ugyanazok a gumik túl puhának tűnhetnek.
8. Gumi mérete: 35 PSI egy 700x25mm és 26x2,25" méretű gumiban alapvető különbséget mutat. Amíg egy keskenyebb guminál ez egy pont elfogadható érték, szélesebb gumi esetén nem lehetséges az egyenetlenségek elnyelése.
9. Terep: ha Ön főleg széles, kavicsos utakon és gyorsan lekarikázható földutakon közlekedik, megengedheti magának a gumik nagyobb nyomásra felfújását, mintha köves terepen, nehéz lejtőkön járna.
10. Kerékpározás stílusa: a biztonságosabb, mindkét keréken való kerékpározás híve, vagy tán imádja az ugrásokat? Minél agresszívebb bicajozás híve, annál nagyobb sűrítésű gumikkal kell elindulnia. De ha netán képes beletalálni a leereszkedések legtisztább nyomtávjaiba, és a tiszta menettípus híve, akkor a csökkentett nyomású gumik is megfelelnek.
11. Felni szélessége: a szélesebb felnik jobban megtartják a gumikat, mint a keskenyebbek, ezért a szélesebb felnihez húzott gumit gond nélkül alásűrítetheti.
12. Gumi összetétele: magasabb TPI érték (a szálak sűrűsége a gumikülső vázban) rugalmasabb és simulékonyabb gumikülsőre utal, mivel gyártásakor kisebb keresztmetszetű szálakat használtak, melyek között kevesebb a gumianyaggal kitöltött tér. Más szóval, a magasabb TPI értékkel rendelkező gumikülső könnyebb és vékonyabb, emellett nagyszerű szilárdsággal és ellenálló képességgel rendelkezik. A kisebb TPI értékekkel összevetve, az ilyen gyártmányú gumikon a kerékpározás kényelmesebb. A sűrítést illetően könnyen rájön, hogy a magasabb TPI értékű gumik inkább jobban túlsűríthetők, miközben azok megtartják ugyanazon gördülési paramétereiket. Ezen kívül kaphatók olyan gumibelső nélküli tubeless/UST gumik, amik alacsony nyomásértékekre vannak kialakítva.

### AZ OLPRAN KERÉKPÁR KARBANTARTÁSI ÜTEMTERVE

Minden esetben tartsa be jelen utasítás további részében előírt meghúzónyomaték-értékeket.

Minden egyes kerékpárra felülés előtt ellenőrizze:

- Valamennyi csavart, csavaranyát, főleg a kerekek gyorsrögzítő rendszerét.
- A kormányszárat, a kormányt és a kormánycsapágyat repedés vagy sérülés esetén azonnal cserélje le.
- A fékrendszert és a kivilágítást.
- A gumik sűrítését (a gyártó által előírt értékek alapján).
- A kormány fogantyúit – elég szoros-e a rögzítésük.
- A hátsó lengéscsillapító valamennyi részét, rögzítését.
- Az első villa működését.

- A felnik állapotát (repedezések, fékfelület).
- A gumik állapotát (mechanikus károsodás, idegen tárgy).

Havanként ellenőrizze:

- A váltókar és az első váltó működését, a láncot - utánakenni.
- A kormánycsapágyat – szükség esetén beállítani, utánahúzni.
- A fék- és a váltóbowdeneket, huzalokat, esetleg a hidraulikus rendszert.

Félévenként ellenőrizze:

- A lánc kopását (átmérni speciális idomszerrel).
- A hajtókartengely állapotát.
- A pedálok csapágait.
- A küllők feszítését.

Évente egyszer ellenőrizze (gyártónál):

- A lánc kopását.
- A hajtókartengely állapotát.
- A pedálok csapágait.
- A váltó beállítását, behangolását.
- A kormány állapotát, a kormányoszár és a kormány fogantyúit, a csavarok és csavaranyák szorosságát.
- A fékrendszert teljes ellenőrzése, beállítása, az elhasználódott alkatrészek lecserélése.
- A felniket és a küllők feszítését.
- A gumik állapotát.
- A hátsó lengéscsillapító és az első villa működését.
- A váz teljes ellenőrzése.

## **EGYES ALKATRÉSZEKRE NYÚJTOTT GARANCIA**

Jótállási követelmény igazolásához a vásárló behozza a hiánytalan, tiszta kerékpárt és felmutatja az eladó által nyugtázott garancialevelet. Jótállási idő alatt végzett javításokat mindig az értékesítőnél igényeljen.

- Jótállási idő alatt végzett javítások nem igényelhetők
  - a szokásosan elhasználódott alkatrészekre
  - ha kiderült, hogy a meghibásodás nem gyártó általi hibából, hanem a felhasználó hibájából származik (szakszerűtlen használat, szakszerűtlen javítás stb.)
  - jótállási idő alatt be nem nyújtott igénylés esetén
  - ha a termék használata és karbantartása nem a használati utasításnak megfelelően történt
  - ha a javításra irányuló igényléshez nem lett benyújtva a megfelelően kitöltött garancialevél
- Váz és villa

A jótállás az anyagra, annak kötéseire és korróziójára vonatkozik. Nem érvényesíthető balesetből, vagy szakszerűtlen javításból következő meghibásodásokra. A teljes mértékben lengéscsillapított vázak csuklói és lengéscsillapítói tartozéknak számítanak.

- Lengéscsillapított villa és rugózó részek

A jótállás az átvétel időpontjában észlelt anyag- és gyártási hibákra vonatkozik. A repedt lengéscsillapított villa reklamált visszafogadásának feltétele a belső és külső szár geometriájának épsége. Nem érvényesíthető az olyan, játék kikeletkezését előidéző meghibásodás, amikor a villába a

meghibásodást előidéző szennyeződés és víz kerül, továbbá a villaszár meghajlása, vagy baleset, ill. túlterhelés általi meghibásodása.

- **Kormány**

A jótállás az anyaghibákra vonatkozik. A kormány szorulása nem érvényesíthető jótállási meghibásodásként, mivel azt a helytelen karbantartás, vagyis a kormány túl nagy játékanak meghagyása stb. eredményezi.

- **Hajtókartengely**

A jótállás a bizonyítható anyaghibákra vonatkozik. A játék méretének beállításai nem képezik tárgyát a jótállási idő alatt végzett javításoknak. Szintén nem reklamálhatók sem az alkatrészek kiszakított vagy deformálódott menetei, sem a hajtókartengely deformálódott szögletes végződése.

- **Pedálok**

A jótállás a bizonyítható anyaghibákra vonatkozik. A használatkor keletkező kopás, a pedáltest kilazulása vagy megrepedése, a tengely ütközés okozta meggömbülése nem ismerhetők el reklamáció tárgyának.

- **Kerekek**

A szokásos jótállás tárgyát az anyaghibák képezik (megrepedt felni, kerékagy, tengely, racsni), a felszínkezelési hibákat is beleszámítva. A küllők feszítése nem tartozik a jótállási idő alatt végzett javítások közé. A racsni üzemi játékmértékének és zajosságának reklamációja annak működőképességéhez kötött.

- **Fékek, váltókar, hátsó váltó, első váltók**

A szokásos jótállás tárgyát az anyaghibák képezik. Beállításukra jótállás nem vonatkozik. Raktározáskor, mozdításakor, menet közben a beállítások elváltozhatnak, és újonnan beállításuk a szokásos karbantartási munkálatokhoz sorolható be. A mechanizmus esetleges megszakítása nem reklamálható.

#### Tárcsafékek

A jótállás a gyártási- és anyaghibákra vonatkozik. A jótállás nem érvényesíthető baleset okozta, karbantartás elhanyagolásából, vagy szakszerűtlen javításból származó hibára. Csak az Ön kerékpárjára felszerelt fékek gyártójának fékfolyadékát használja. Csak így lesz garantált az Ön fékjeinek hibátlan működése. A fékfolyadékok olyannyira eltérő tulajdonságokkal rendelkeznek, hogy az a teljes fékmechanizmus komoly sérülését idézheti elő.

- **Nyereg, nyeregcső**

Elismerhető az anyaghiba, elbírálás rendeltetésszerűség alapján. A nyereg nyeregcsőben történő mozdításából eredő karcolások nem reklamálhatók. Amennyiben a nyeregcső a maximális kihúzás jelenél bizonyíthatóan feljebb lett kihúzva, a nyeregcső reklamációja nem jogos.

- **Lánc**

A jótállás az anyaghibákra vonatkozik. A szokásos kopás, a szakadás, valamint a karbantartás elhanyagolásából, vagy helytelen használatból adódó csökkent működőképesség nem képezheti jótállás tárgyát.

- **Prizmák**

A letört vagy megrepedt fényvisszaverők nem tartoznak jótállás alá.

- **Gumikülsők, tömlők**

A jótállás a bizonyítható anyaghibákra vonatkozik, nem érvényesíthető szokásos használatban keletkező elhasználódás, vagy helytelen használatkor, illetve raktározáskor keletkező meghibásodás esetén. Defekt nem tekinthető reklamáció tárgyának.

Amennyiben a reklamáció tárgya nem sorolható be a jótállási feltételek által meghatározott esetek közé, az OLPRAN szerviz szakembere a javítást elvégezheti fizetett szolgáltatás gyanánt. A javításokat és pótalkatrészeket tartalmazó árjegyzék megtalálható minden értékesítőnél. A vevő jogosult a reklamáció elintézésének értékesítőnél megtörtént benyújtásakor a javítást elutasítani, amennyiben az nem képezi jótállási idő alatt végzett javítás tárgyát.

### **Csavarkötések behúzónyomatékainak ajánlott értékei**

<b>Alkatrész</b>	<b>Csavarkötés</b>	<b>Nm</b>
Hajtókar	Hajtókar rögzítőcsavar (négyszög fejű, kenés nélkül)	34 - 44



	Hajtókar rögzítőcsavar (megkent octalink)	35 - 50
	Lánckerék csavar	8 - 11
Hajtókartengely	Tömített, perselyes kazetta	49 - 69
	Körszegmens, biztosítógyűrű	49 - 78
Pedál	Tengely	34
Lábbeli	Pedálstopli csavar	5 - 8
	Csap	4
Fék	Rögzítőcsavar vázra szereléshez (V-fék)	5 - 9
	Forgó csap (pofás fék)	8 - 10
	Huzal rögzítőcsavar	6 - 8
	Fékbetét rögzítőcsavar	5 - 7
	Lamellás fékbetét rögzítőcsavar	1 - 2
Váltó	Felszerelő csavar (tartócsavar)	8 - 10
	Huzal rögzítőcsavar	4 - 6
	Futógörgős kar csavar	3 - 4
Első váltó	Felszerelő csavar	5 - 7
	Huzal rögzítőcsavar	5 - 7
Fékkar, hátsó váltókar	Tartó felszerelő csavar (imbusz)	6 - 8
	Tartó felszerelő csavar (csavarhúzó)	2,5 - 3
	Ütköző felszerelő csavar (váz) - csavarhúzó	1,5 - 2
	Váltókar rögzítőcsavar	2,5
Kerékagy	Gyorsrögzítő kar	9 - 12
	Gyorsrögzítő kerékagy csapágy beállító csavaranya	10 - 25
Racsni kerékagy	Racsni rögzítőcsavar	35 - 49
	Racsni rögzítő csavaranya	35 - 44
	Lánckerék-blokk biztosítógyűrű	29 - 49
Kormányoszár	Kormány szorítócsavar (M5)	10 - 12
	Kormány szorítócsavar (M6)	14 - 16
	Kormányoszár terpesztőkónusz	19,6
	Aheadset villarögzítő (M5)	10 - 12
	Aheadset villarögzítő (M6)	14 - 16
Nyeregcső	Nyeregcsavar (kétszavas rendszer) M5/M6	9 - 11
	Kormány nyeregcsavar (egyszavas rendszer) M7/M8	16 - 19
	Nyeregcső	12
Palacktartó	Csavar	5
Markolat (kormányoszár)	Kormányoszár szorítócsavar (M5)	11 - 13
	Kormányoszár szorítócsavar (M6)	15 - 17