

**SK**  
**CZ**



---

**Pôvodný návod na obsluhu | Záručný list**  
**Původní návod k obsluze | Záruční list**

Vážený zákazníku,

děkujeme, že jste si zakoupil kolo značky CTM. Na následujících stránkách získáte potřebné informace, které slouží ke správnému nastavení, údržbě, servisu a také ke zvýšení bezpečnosti při jízdě. V zadní části se nachází obrazová příloha. Poslední částí tohoto návodu je záruční list.

Doufáme, že budete s kolem CTM spokojen a přinese Vám potěšení z každé jízdy.

Team CTM



## **OBSAH**

<b>1. ZÁKLADNÍ INFORMACE</b>	<b>14</b>
<b>2. PŘÍPRAVA NA JÍZDU</b>	<b>15</b>
<b>3. DOPORUČENÍ PRO BEZPEČNOU JÍZDU A VŠEOBECNÉ INFORMACE</b>	<b>15</b>
<b>4. PROVOZ A ÚDRŽBA</b>	<b>17</b>
<b>5. ČIŠTĚNÍ, MAZÁNÍ A SKLADOVÁNÍ</b>	<b>20</b>
<b>6. POSKYTNUTÍ ZÁRUKY</b>	<b>20</b>
<b>7. PRODLOUŽENÍ ZÁRUKY</b>	<b>22</b>
<b>8. POPIS KOLA</b>	<b>23</b>
<b>9. OBRAZOVÁ PŘÍLOHA</b>	<b>26</b>
<b>10. ZÁRUČNÍ LIST</b>	<b>27</b>

## 1. ZÁKLADNÍ INFORMACE

### Způsob používání kola

Existuje hodně typů kol a každý je určen pro jiné použití. Nesprávná volba kola a jeho užívání v nevhodných podmínkách může být nebezpečné. Před koupí doporučujeme konzultovat vaše požadavky na kolo s odborným prodejcem. Popis jednotlivých částí kola najdete v příloze.

### Horská kola (hard tail)

Nejrozšířenějším typem horských kol je stále „pevný“ typ – tedy kolo s neodpruženým rámem. Používá se jenom přední odpružení a to většinou v rozmezí od 80 mm do 120 mm zdvihu. Provedení brzd může být v diskové verzi nebo klasické ráfkové. Tento typ kola se používá na jízdu mimo zpevněné komunikace, kde se mohou nacházet malé překážky a nerovnosti. Není určen pro extrémní zátěž, sjezd, skákání a podobně.

### Horská celoodpružená kola (full suspension)

Na rozdíl od předchozího typu horského kola má toto celkově odpružené kolo odpružení i v zadní části. Existuje více variant tzv. přepákování zadní stavby a uložení zadního tlumiče. Výhodou celkově odpruženého kola je to, že při jízdě lépe kopíruje nerovný povrch a tím zabezpečuje lepší ovládání a brždění. Různá technická provedení těchto kol jsou určena k jízdě v různých terénech. Tento typ se používá na jízdu mimo zpevněné komunikace, kde se mohou nacházet středně velké překážky a nerovnosti. Není určen pro extrémní zátěž, sjezd, skákání a podobně.

### Terénní kola (krosová kola)

Tento typ kol s kolesy o velikosti 28" je určený na asfalt, zpevněné cesty a do lehkého terénu. I tato kola mohou být vybavena přední odpruženou vidlicí, většinou s menším zdvihem než u horských kol. Konstrukce rámu je přizpůsobená vzpřímenějšímu posedu jezdce oproti posedu na horském kole. Krosová kola jsou v poslední době stále populárnější a bývají označovaná i jako nejvhodnější kola pro cykloturistiku. Nejsou vhodná pro skoky nebo terén, ve kterém najde uplatnění horské kolo.

### Trekingová kola

Jízdní kola jsou určena na asfaltové a zpevněné cesty. Jsou podobná krosovým kolům s tím rozdílem, že jsou vybavena doplňky, jako jsou blatníky, nosiče, osvětlení a podobně. Vzhledem k této výbavě jsou vhodná jako dopravní prostředek na veřejných komunikacích. Nejsou vhodná do terénu.

### Jízdní závodní kola

Jsou určena pro jízdu na kvalitních asfaltových (zpevněných) cestách. U těchto kol se používají úzké pláště, popřípadě galusky, které mají nízký valivý odpor a umožňují dosáhnout vyšší rychlosti. Tato kola se vyznačují nízkou hmotností a počet převodů bývá 16 až 30. V žádném případě se nedoporučuje používat tento typ kola v jakémkoli terénu nebo na jízdu s nosičem.

### Městská kola

Vzhledem ke konstrukci a plné výbavě – jakou jsou blatníky, světla, nosič a případně košík na příruční zavazadlo – se tato kola hodí nejvíce na kratší cesty v oblastech s malou členitostí terénu. U městských kol bývá často použito řazení převodů v zadním náboji. Tato kategorie se nehodí pro cykloturistické a sportovní účely.

### Dirt, BMX, Freestyle a DH kola

Jsou to kola s obzvláště odolným rámem a jsou určena na zdolávání velmi náročných překážek na speciálních BMX okruzích, v bike parcích nebo ve speciálních prostorech vhodných pro tyto typy kol. I když jsou tato kola stavěná na velkou zátěž, neexistuje záruka, že se při extrémní jízdě nebo skákání kolo nezlomí, případně že neselže vidlice nebo jiný díl kola. Dodržujte bezpečnostní pravidla, jako je častější prohlídka, výměna dílů, profesionální servis. Nepřeceňujte při jízdě svoje schopnosti. Špatný úsudek může způsobit zranění nebo také smrt. Pro vaši bezpečnost je důležité, abyste měli při jízdě bezpečnostní vybavení, jako je vhodná přilba, chrániče na ruce, lokty a kolena. Není vhodné jezdit na těchto kolech na větší vzdálenosti.

### Dětská kola

Jsou určena na jízdu po asfaltových cestách a do lehkého terénu. Pro různé věkové kategorie odpovídají i různé velikosti rámu a různé průměry kol, 12", 16, 20, nebo 24" palců. Dozor rodičů a nebo odpovědné osoby je po nějaký čas určitě nutný. Vyhýbejte se jízdě v nebezpečných oblastech a nebo v místech se zhuštěnou dopravou. Minimální výška sedla pro dětské kolo je 435mm, maximálně však 635mm. Dětské kolo se musí vybírat s ohledem na věk, výšku a schopnosti dítěte. Děti musí být ponaučení o správném používání kola a především o bezpečném používání soustav brzd (také protišlapné brzdy).

### Elektrobicykle

V případě, že jste si zakoupili CTM elektrokolo, obdrželi jste spolu s ním i další návod na jeho obsluhu a údržbu, který popisuje funkce elektrokola.

## 2. PŘÍPRAVA NA JÍZDU

### Sedlo a sloupek sedla

Správné nastavení sedla poskytuje jezdci pohodlné sezení a zároveň umožňuje dosáhnout maximálního výkonu. Různé druhy kol a způsob jízdy vyžadují jiná nastavení. Doporučujeme, abyste se poradili s prodejcem o správném nastavení a aby vám ukázal, jak si sedlo můžete nastavit sami. Před jízdou je potřeba zkontrolovat dotažení rychloupínací skrutky, anebo maticové sedlové skrutky. Sedlo by se nemělo hýbat žádným směrem.

**UPOZORNĚNÍ:** ujistěte se, jestli je sloupek sedla dostatečně zasunutý do rámu. Na sloupku sedla se nachází označení (ryska), která určuje maximální možné vysunutí. Tato ryska nesmí být za jízdy vidět. Při nedodržení tohoto postupu hrozí poškození (ohnutí) sloupku sedla anebo úraz. (Příloha obr. 1)

#### Představec řídítek, řídítka

Na představci řídítek je ryskou vyznačená maximální přípustná výška jeho vysunutí. Představec řídítek nikdy nevysunujte před jízdu nad rysku, hrozí poškození řídítek anebo v horším případě úraz během jízdy.

#### Brzdy

Na řídítkách se zpravidla nacházejí dvě brzdové páky. Pravá slouží na brždění zadního kola a levá na brždění předního kola. Když se na řídítkách nachází pouze jedna brzdová páka, pak se v ní v tomto případě brzdí přední koleso. Zadní koleso se ovládá protišlapací brzdou. Uvedeme ji do činnosti zpětným chodem pedálů.

Před jízdou je nutné zkontrolovat nastavení a funkčnost brzd. Stiskněte obě brzdové páky a vyzkoušejte účinnost brzd. Je nutné si zvyknout na citlivost a sílu brzd.

**UPOZORNĚNÍ:** před každou jízdou se ujistěte, že žádný ze spojů není uvolněný, že jsou pláště správně nahuštěné, že nejsou poškozené ráfky anebo výplet koles. zkontrolujte funkčnost brzd, činnost odpružených částí, jestli se gripy neprotácejí na řídítkách. Pohledem i hmatem zkontrolujte celé kolo, a když je všechno řádně nastavené, můžete vyjet.

### 3. DOPORUČENÍ PRO BEZPEČNOU JÍZDU A VŠEOBECNÉ INFORMACE

#### Rám

Pro bezpečnou a pohodlnou jízdu je velmi důležité správně zvolit velikost rámu. Doporučujeme vhodnou výšku rámu zkontrolovat s prodejcem.

V případě, že je rám prasklý anebo ohnutý, je potřeba ho ihned vyměnit. Rámy mají svoji životnost, ze které vyplývá stupeň zátěže a doba používání.

#### Přední odpružená vidlice a zadní odpružení

Většina kol CTM je osazena přední odpruženou vidlicí a případně zadní pružící jednotkou. Ty slouží k vyrovnávání nerovnosti vozovky a umožňují stabilnější kontakt kola s povrchem. Některá kola jsou ještě vybavená uzamykáním pružení (lockout), případně nastavením předpětí. Celkově odpružená kola CTM používají zadní pružící jednotku s různým typem pružení – vzduchové, olejové a případně kombinované s vinutou pružinou. Pomocí této pružiny a ostatních nastavovacích prvků se dá regulovat tuhost a funkce pružící jednotky. Systémů na odpružení kol je velké množství a proto tato příručka nemůže obsáhnout všechny druhy a možnosti jejich nastavení. Držte se, prosím, pokynů od výrobce. V případě, že vám takovéto informace chybí, navštivte svého prodejce. Před každou jízdou je důležité zkontrolovat funkčnost a stav přední, případně zadní pružící jednotky. Servisní úkony doporučujeme přenechat kvalifikovanému servisu v prodejně, kde jste kolo zakoupili. Nesprávné nastavení anebo manipulace s pružícími jednotkami může mít za následek zhoršení jízdních a brzdových vlastností kola.

#### Kolesa, pneumatiky, ráfky

Zkontrolujte, zda jsou kola vycentrovaná a jestli ve výpletu koles nejsou některé špice uvolněné, nebo dokonce chybějící. Pokud zjistíte uvolnění anebo chybějící špici, okamžitě tuto závadu odstraňte. Překontrolujte dotažení nábojů v rámě. Při nedostatečném dotažení může dojít k vypadnutí kola a následně k vážnému zranění! Zkontrolujte také tlak v pneumatikách, přičemž maximální tlak výrobce uvádí na boku pneumatiky. Přepočít jednotek tlaku uvedených na boční straně: 100 kPa = 14,22 PSI = 1 ATM. Pokud je pneumatika opotřebovaná anebo vyfřená, vyměňte ji za stejnou anebo jinou kompatibilní s ráfkem. Stejně postupujte i při výměně duše. Dále zkontrolujte i správnost vycentrování kola. Koleso nesmí mít po roztočení výkyvy do stran anebo vykazovat projevy samovolného brždění. Před každou jízdou zkontrolujte ráfky. Různé praskliny, ohnutí a rýhy jsou nežádoucí a v takovém případě se ráfek nesmí používat. Není dovoleno ráfky narovnávat, svařovat anebo lepit. Některé ráfky mají na boku vyfrézovanou rýhu o hloubce cca 0,3 mm, která slouží jako kontrolka opotřebení. (Příloha obr. 2) Jestli se začne tato kontrolka ztrácet, je potřeba ráfek vyměnit. Bezpečné opotřebování ráfku je -0,3 mm z původní tloušťky stěny ráfku. Limit tloušťky stěny ráfku je 1,1 mm. Deformace opotřebení je viditelná okem a můžete ji posoudit i hmatem. Při zjištění deformace opotřebováním změřte skutečný stav anebo dejte kolo na posouzení do servisu.

#### Maximální nosnost / nosič zavazadla a dětská sedačka

Maximální nosnost rámu CTM: Kategorie terénní a horský – 110 kg, cestovní 28" – 100 kg, závodní 28" – 90 kg.

Tyto hodnoty uvádějí maximální nosnost kola. Vypočítáme ji součtem hmotnosti jezdce, zavazadla (nákladu)

a kola. V případě, že je nosič, případně dětská sedačka standardně namontovaná, anebo i když si je namontujete na svoje kolo vy, berte na vědomí, že rám je konstruován na hmotnost jezdce. Převážení příliš těžkých nákladů na nosiči může způsobit zranění, anebo poškození kola, na které se záruka nevztahuje. Dodržujte maximální nosnost jednotlivých typů rámu. Nosnost dodatečně namontovaného nosiče je uvedena v informacích o daném produktu, případně vám ji sdělí prodejce. Nosiče montované na kola CTM mají nosnost max. 25 kg. V případě montáže dětské sedačky dodržujte všechny pokyny (maximální nosnost sedačky, správná montáž, bezpečnostní zásady atd.) uvedené v návodu. Montáž dětské sedačky svěřte do rukou odbornému servisu.



### Řazení a řetěz

V případě, že je řazení špatně nastavené, dochází na pastorkách k přeskokování řetězu. Řetěz je zapotřebí pravidelně čistit a promazávat vhodnými prostředky (více se dozvíte v sekci ČIŠTĚNÍ, MAZÁNÍ A SKLADOVÁNÍ). Také poškozený anebo vytaháný řetěz může vážně poškodit měniče a pastorky a může to vést až k jeho roztržení. Správné řazení snižuje opotřebování pastorků, měničů a řetězu. Hlavní zásadou je řadit tak, aby se řetěz co nejméně křížil. Když máme zařazeno na nižším převodu, volíme větší pastorky a naopak. (Příloha obr.: 3.)

### Měnič, středové složení a pedály

Kliky musí být pevně utažené směrem ke středové ose. Celý šlapací střed by se měl volně otáčet a neměl by mít vůli do stran. Je nutná pravidelná kontrola dotažení klik k ose a také dotažení pedálů. Zabráni se tak poškození středových klik anebo středové osy a následné drahé opravy.

### Brzdy

Po určité době se jednotlivé části brzd opotřebovují, je proto důležité brzdy pravidelně kontrolovat, nastavovat a opotřebované součástky (lanka, brzdové gumičky, kotoučové brzdy, případně plotničky u diskových brzd) včas vyměňovat v odborném servisu. Doporučujeme vyměňovat opotřebované součásti za originální náhradní díly.

Jezděte jen tak rychle, aby jste byli schopni zastavit v různých situacích. Brzděte rovnoměrně oběma brzdami. Přední brzdu nepoužívejte při brždění v zatáčkách, ale pouze před a za zatáčkou.

**UPOZORNĚNÍ:** při deštivém počasí mohou mít brzdy menší účinnost. Nepřiměřeně prudké stisknutí přední brzdy může mít za následek pád přes řídítka s následkem zranění. V případě, že má vaše kolo diskové brzdy, dávejte pozor, abyste se v průběhu brždění nedotkli brzdových kotoučů. Třením se zahřejí na vysokou teplotu a hrozí popálení.

### Představec řídítek, řídítka

Před nastavením je potřeba vědět, jaký typ představce řídítek na svém kole máte. Závitový se zasouvá do krku vidlice a je upevněn pomocí dlouhé skrutky, která prochází podél celého představce. Matice této skrutky má na spodním konci představce kónický tvar anebo tvar šikmě seříznutého kužele. Slouží k dotažení představce řídítek. Představec bez závitů, tzv. A-head set, je upevněn na sloupek vidlice zvenčí. U tohoto typu představce není možné nastavovat jeho výšku. Po nastavení vůle v představci řídítek obě imbusové skrutky pečlivě dotáhněte. Jestli si nejste při nastavování jisti, vyhledejte kvalifikovaný servis.

### Hlavové složení

Vůli v hlavovém složení nejlépe zkontrolujete, když zabrzdíte přední brzdu a současně hýbete kolesem dopředu a dozadu. Nastavení a opravy doporučujeme provádět v kvalifikovaném servise. Hlavové složení je nutné pravidelně kontrolovat a promazávat.

**UPOZORNĚNÍ:** Všechny mechanické součásti kola podléhají opotřebování a jsou vystavovány velikému namáhání. Různé materiály a součásti mohou reagovat na opotřebování anebo únavu namáháním různými způsoby. Když se překročí plánovaná životnost nějaké součástky, může tato náhle selhat a způsobit zranění jezdce. Jakákoli forma trhlin, rýh anebo změna zabarvení velmi namáhaných oblastí znamená, že vypršela životnost součástky a ta se musí vyměnit. Z bezpečnostního hlediska doporučujeme používat jenom originální náhradní díly.

### Pravidla jízdního provozu

Jezdec je povinen obeznámit se s platnou vyhláškou a pravidly jízdního provozu v lokalitách, kde bude kolo používat. Vaše kolo a vybavení musí odpovídat zákonům a vyhláškám platných v dané oblasti.

### Přilba

Při jízdě na kole používejte vhodnou cyklistickou přilbu. Velmi častými nehodami při jízdě na kole jsou právě úrazy hlavy. Proto je zapotřebí, abyste při jízdě používali vhodnou přilbu s atestem dle současných platných právních předpisů.

### Nenamontované díly

V případě, že si zakoupíte kolo spolu s nenamontovanými díly (např. světlo), postupujte při montáži podle přibaleného návodu. V případě nejasností se obraťte na prodejce.

### Všeobecné informace

Každý cyklista si při jízdě bere na sebe i možné riziko zranění a nebo škody. Aby se zmenšilo toto riziko, dodržujte bezpečnostní předpisy, nařízení a dodržujte termíny pravidelné údržby kola.

## 4. PROVOZ A ÚDRŽBA

### Řazení a řídící systém

Řídící systém se skládá z komponentů, které umožňují řadit jednotlivé převodové stupně. Je několik systémů, které se používají na řazení, a proto si nechte od svého prodejce vysvětlit, jaký systém máte na kole vy. Nejpoužívanější systémy se skládají ze zadního měniče a předního přesmykače, řídících páček, případně otočných rukovětí, lankových tahů a řetězu. Na řídítkách jsou dvě řídící páčky anebo otočné rukověti. (Příloha obr. 4 a 5.) Pravá slouží k ovládání měniče, levá slouží k ovládání pře-

smykače. Velmi důležité je uvolnění tlaku na pedálu během řazení. Takovéto uvolnění snižuje možnost poškození řetěze, měniče a přesmykače. Převody měňte jen tehdy, pokud jsou pedály v neustálém pohybu dopředu. Nikdy se nepokoušejte zařadit bez otáčení pedálů, anebo dokonce při jejich pohybu dozadu. Nepokoušejte se zařadit silou. Nikdy neodkládejte kolo na pravou stranu, mohlo by dojít k poškození měniče.

Základní nastavení řídícího systému budete pravděpodobně schopni udělat sami. Zásadní opravy přenechejte kvalifikovanému odborníkovi. Odborný popis jednotlivých oprav a údržby řídícího systému přesahuje rámec tohoto manuálu.

K nastavení měniče a přesmykače slouží nastavovací matice u řídící páčky. Nachází se v místě, kde ústí bowdeny do páček (někdy ji můžete najít na konci bowdeny, který ústí do měniče – příloha obr.: 6 – záleží to na konkrétním modelu). Nastavení většího rozsahu vyžaduje dotažení, anebo naopak povolení samotného lanka. Podrobněji je systém nastavení popsán dále.

#### Měnič

-přehraďte měnič na nejmenší ozubené převodové kolečko a přesmykač na největší. Postavte se za kolo a ujistěte se, že je nejmenší ozubené převodové kolečko, obě kladky přesmykače a řetěz v jedné linii. Pokud tomu tak není, je potřeba správně nastavit měnič. Patka měniče může být také ohnutá. V takovém případě vyhledejte odborný servis. Dvě nastavovací skrutky na těle měniče slouží k vymezení maximálního vychýlení měniče na největším a nejmenším ozubeném kolečku. Tak je zajištěno, aby řetěz nepadal pod nejmenší anebo naopak za největší ozubené převodové kolečko směrem ke špicím kola. Přesné a odborné nastavení doporučujeme přenechat kvalifikovanému servisu.

#### Přesmykač

-pro správnou funkci přesmykače musí být správně nastavené dorazy. Nastavujeme pomocí dvou skrutek umístěných na přesmykači (příloha – obr. 7). Přesné a odborné nastavení doporučujeme přenechat kvalifikovanému servisu.

Lanka a bowdeny řídícího systému pravidelně kontrolujte a ošetřujte vhodným mazivem. Nepřirozené ohyby, praskliny a roztržení snižují optimální funkci celého systému. V případě, že najdete podobný problém, na kole nejezděte. Opravu anebo výměnu poškozených tahů včetně nastavení svěřte kvalifikovanému servisu.

#### Řetěz

Patří mezi nejvíc namáhané komponenty kola. Je velmi důležité udržovat řetěz čistý a promazaný. Před každým mazáním je potřeba řetěz pečlivě vyčistit. Písek a drobné nečistoty, které se nalepí na řetěz během jízdy, snižují velmi rychle jeho životnost. Správná a pravidelná údržba významně prodlužuje životnost ozubených koleček, převodníků, měniče a přesmykače. Namáháním se řetěz časem tzv. „vytahá“ a je potřeba jej vyměnit. Jestli nevyměníte řetěz včas, může dojít k poškození převodníků a pastorků (k deformaci jednotlivých zubů). U kola s měničem zabezpečuje správné napnutí řetěze právě měnič. U kola bez měniče zabezpečíte správné napnutí řetězu posunem kola v patkách rámu.

#### Brzdový systém

Brzdový systém se skládá z brzdové páky, brzdové čelisti, lanka a bowdeny. Na kolech CTM se montuje několik typů brzd. Jsou to brzdy typu „V“ – ráfkové, protišlapací anebo kotoučové brzdy, které mohou být mechanické, anebo hydraulické. Je důležité vědět, jaký typ brzdy je na vašem kole a jaké budou požadavky na údržbu a nastavení. Brždění je působení třecích sil mezi brzdovými povrchy. Proto je nesmírně důležité, aby tyto plochy (ráfky, brzdové klátky, kotouč brzdy a brzdové plotýnky) byly čisté a nenacházely se na nich mastnoty, brzdová kapalina anebo jiné látky (např. leštadlo na pneumatiky apod.), které by snižovaly účinek brzdového systému. Pokud se tak stane, je potřeba plochy očistit speciálním přípravkem na čištění brzd.

**UPOZORNĚNÍ: nedostatečně nastavené anebo opotřebované části brzd mohou zapříčinit selhání brzd s následkem zranění, anebo smrti. Pravidelná odborná kontrola takové riziko snižuje. V případě, že máte jakýkoli problém s brzdami, na kole nejezděte a nechte si je zkontrolovat, nastavit a opravit.**

Brzdová čelist typu „V“ (příloha-obr. 8) – (ráfkové brzdy)

Skládá se ze dvou ramen. Každý cyklista by měl být schopen provést základní nastavení brzd. Větší opravy svěřte odbornému mechanikovi. Lanka brzd se časem vytahají a gumičky se opotřebovávají. Tím se zvětšuje vzdálenost brzdových klátek od ráfku. Tato vzdálenost by neměla přesáhnout 2 mm. Když je vzdálenost větší, je nutné brzdy nastavit dotažením lanka anebo výměnou brzdových klátek. Vzdálenost je možné nastavit dvěma způsoby. Nastavením matice na brzdové páce (anebo jejím uvolněním), čímž se zvětší délka bowdeny. Tím dojde k dotažení brzdy a brzdové klátky se přiblíží k ráfku. V některých případech však tento postup nepostačuje a je zapotřebí dotažení lanka na samotné brzdě. V takových případech postupujte následovně. Nastavovací matici dejte do základní polohy, povolte upevňovací skrutku lanka na čelisti, napněte lanko a dotáhněte upevňovací skrutku lanka.

Kotoučové brzdy (příloha-obr. 9)

Některé modely kol CTM jsou vybavené kotoučovými brzdami, které potřebují určitý čas na rozježdění, než se dostanou do stavu svého maximálního výkonu. Všechny brzdové systémy je nutné nejdříve rozjezdit, až pak dosáhnou svého maximálního výkonu. Po zakoupení kola, nové brzdy anebo po výměně brzdových destiček se na kole projedte na bezpečném místě. Zkuste 20–30 krát zabrzdit. Postupně zvyšujte tlak na brzdu. Kontrolujte stav brzdových plotének. Ty by měly vlivem tepla zesklovatět. Pak je účinek brždění největší. Ujistěte se o jejich rovnoměrném opotřebení. Poškozené ploténky vyměňte. Kontrolujte stav povrchu disků. Nežádoucí jsou hluboké rýhy a drážky. Poškozené kotouče vyměňte. Kotouče by měly běžet uprostřed brzdových plotének. Pokud dochází ke tření na některých místech během otáčení kola, je nutné povolit ukotvení brzd na vidlici, stlačit brzdu a opět ukotvení dotáhnout. U kotoučových brzd je velmi důležité kontrolovat správné napětí špic

v kolesách kol, jsou totiž náročnější na výplet jako standardní ráfkové brzdy. Při větších průměrech brzdových kotoučů mohou vlivem tepelné deformace po delším brždění tyto dočasně třít brzdovou ploténku. Tento zvukový efekt se může objevit i při větším bočním zatížení kola. V případě kotoučových hydraulických brzd svěťte nastavení, údržbu a opravy specializovanému servisu. Jde o úkony, které si vyžadují znalosti a speciální nářadí.

#### Protišlapací brzda

Ovládá se zpětným chodem pedálů. Čím víc tlačíme na pedál, tím je větší brzdná síla. Použití protišlapné brzdy musí být možné v kterékoliv poloze pedálů a zpětný chod nesmí přesáhnout 60 stupňů. Jde o uzavřený mechanismus v zadním náboji kola. Rozebrání a oprava si vyžaduje speciální nářadí a kvalifikovanou osobu. Všechny nastavení a opravy nechte odbornému servisu. Před každou jízdou zkontrolujte funkčnost brzdy. Když brzda nevykazuje žádný problém, stačí ji jednou za rok zkontrolovat v kvalifikovaném servisu.

#### Montáž a demontáž koles

V současnosti se používají tři základní způsoby uchycení kola (případně jejich kombinace) a to pomocí:

Matice – kolo se zajišťuje dotažením šestihranných matic.

Rychloupínací páčky – přes náboj kola přechází osa z jedné strany zakončená upínací maticí a na druhé straně rychloupínací páčkou.

Speciálního rychloupínacího systému, který používají hlavně sjezdová kola. Jde o zajištění kola pomocí imbusové skrutky.

**UPOZORNĚNÍ:** Nesprávně uchycené kolo může při jízdě kmitat, nebo i vypadnout. Je důležité vědět, jaké uchycení má vaše kolo a jak správně uvolnit a uchytit kolo. Nechte si ukázat a vysvětlit od vašeho prodejce, o jaký systém jde, jak správně demontovat kolo z kola a instalovat jej a jakou silou jej zajistit. Při kotoučových brzdách se vyhněte stlačení brzdové páky, pokud kotouč není zasunutý do třmenu brzdy – brzdové destičky by zablokovaly šterbinu třmenu a nebylo by možné správné nasazení. Po zajištění zkontrolujte otáčení kola a funkčnost brzd.

Momentálně nejrozšířenější způsob je uchycení pomocí rychloupínací páčky. Ta umožňuje lehkou a rychlou montáž a demontáž koles bez jakýchkoli nástrojů. Páku rychloupínacího táhla je vhodné zatáhnout směrem k vidlici. Zatažení směrem dopředu může způsobit náhodné otevření, např. větví apod.

Před demontáží koles je potřebné v případě ráfkové brzdy („V“ brake) uvolnění lanka obou brzd. Stlačte obě brzdové čelisti směrem k ráfku a vyhákněte fajfku s bowdenem a lankem.

Demontáž a montáž předního kola:

-otevřete páku rychloupínacího táhla a povolte matici na druhé straně. Tím se přední kolo uvolní z vidlice a stačí pak jen nadzvednout přední část kola. Při montáži vložte náboj kola do úchytů vidlice, našroubujte upínací matici a pákou rychloupínacího táhla dotáhněte směrem k vidlici. Zajistěte rychloupínací táhlo. Roztočením kola zkontrolujte, jestli se brzdové klátky netírou o plášť, případně ráfek, anebo jestli u kotoučových brzd nedochází ke tření ve třmenu brzdy.

Demontáž a montáž zadního kola:

-nejdříve přeřaďte vzadu na nejmenší pastorek. Otevřete páku rychloupínacího táhla a pootočením uvolněte osu. Nadzvedněte kolo za zadní vidlici a pravou rukou napněte měnič za její spodní část dozadu. Tímto se zadní kolo uvolní z vidlice. Při montáži nastavte měnič na nejmenší kolečko. Rychloupínací táhlo musí být v otevřené poloze. Táhněte měnič směrem dozadu a nasadte řetěz. Vložte kolo do zadní vidlice rámu a tahem kola táhněte až na konec. Dostatečně dotáhněte upínací matici a zajistěte rychloupínací páčku. Zkontrolujte správnou činnost kola a brzd.

#### Stabilizační kolečka

Stabilizační kolečka se musí dát připevnit a nebo dát odmontovat bez uvolnění zadní osy kola. Vodorovná vzdálenost mezi svislou rovinou předcházející každým stabilizačním kolečkem a svislou rovinou předcházející osou rámu kola nesmí být menší než 170mm. Vzdálenost mezi každým stabilizačním kolečkem a podlahou nesmí být větší než 25mm s kolem postaveným ve svislé poloze na vodorovném povrchu. Dětská kola se vyrábějí v různých velikostech a k tomu jsou i určené velikosti stabilizačních koleček. Ujistěte se, že při montáži používáte správnou velikost koleček. Na trhu se nachází více druhů stabilizačních koleček a od toho záleží i na jejich montáži. Požádejte Vašeho prodejce o vysvětlení montáže a demontáže koleček. Tato příručka nemůže obsahovat všechny druhy montáží a demontáží.

Nejbezpečnějším systémem uchycení je:

Na osu náboje připevněnou k rámu nasadíme pojistnou podložku.

Nasunete držák na kterém je připravené stabilizační kolečko.

Na osu náboje nasuňte podložku a dotáhněte matku.

Při demontáži postupujte opačným způsobem.

#### Hlavové složení

Hlavové složení se závitem se skládá z pevných misek, věnečkových ložisek, nastavitelné misky, pojistné podložky, kónusu a pojistné matice. Hlavové složení by se mělo alespoň jedenkrát ročně rozebrat, promazat a opět sestavit. Během jízdy může vlivem namáhání dojít k povolení hlavového složení. Správné dotažení zkontrolujete nejlépe následovným způsobem – stlačte pevně přední brzdu a pohněte kolesem dopředu a dozadu. Jestli ucítíte vůli v hlavovém složení, je potřeba jej nastavit a dotáhnout. Základní nastavení provedete takto: povolte pojistnou matici montážním klíčem, pak citlivě dotáhněte nastavitelnou miskou (řídítka by se měly volně otáčet). Dotáhněte pojistnou matici.

Hlavové složení bez závitu (A-headset) je velmi podobné závitovému složení. Ovšem na rozdíl od závitového, kde dochází k dotažení celého hlavového složení pomocí matice se závit, drží hlavové složení bez závitu představec samotný. Pokud

chcete hlavové složení bez závitů dotáhnout, povolte obě skrutky na představci. Dotáhněte citlivě skrutku s tzv. „ježkem“ v představci, který se nachází v horní části představce, na konci sloupku vidlice. Nakonec srovnajte představec souměrně s předním kolem a dotáhněte dvě skrutky na představci. Ujistěte se, jestli je všechno dobře dotaženo. Utahovací moment pro dotažení je max. 45 Nm.

### **Řídítka a představec řídítek**

Nastavení a kontrola představce a řídítek jsou popsány výše. Maximální síla dotažení v objímkách řídítek je pro skrutky M4 – 8Nm, M5 – 12Nm, M6 – 15Nm. Maximální síla dotažení na upevnění představce v sloupku vidlice je 15Nm.

### **Sedlo a sedlovka**

Nastavení a kontrola sedla a sedlovky byla popsána výše. Maximální síla dotažení upevnění sloupku sedla v rámech je 25Nm. Upevnění sedla v podsedlovém zámku je při dvou skrutkách 10Nm a při jedné 16Nm.

### **Kolesa a pneumatiky**

Kontrolujte tlak v pneumatikách. Dodržujte maximální možný tlak, který je uvedený na boku pláště. Je celkem běžné, že vzduch z duší časem unikne, a proto je zapotřebí tlak pravidelně kontrolovat. Vysokotlakové kompresory (na čerpacích stanicích) mohou pláště a duše velmi lehce přehustit a tak je poškodit. K defektu může dojít kdykoli. Je vhodné s sebou vozit materiál na opravu defektů, který obsahuje návod na opravu defektu. Maximální síla dotažení matic koles je 40-50Nm a rychloupínacích závěrů 11Nm.

### **Pedály**

Pravý a levý pedál mají odlišný směr závitů. Proto je potřeba namontovat správný pedál do správné kliky. Pedále bývají zpravidla označeny písmeny L a R. Pedál s označením L je levý a patří do levé kliky (bez převodníků). Pedál s označením R je pravý. Utahovací moment pro dotažení pedálů ke klice je max. 80Nm.

### **Náboje**

Ohybem koles do stran zkontrolujte, jestli nejsou náboje uvolněné. Pokud se náboj vzhledem k ose pohybuje, je potřeba jej dotáhnout a nastavit. K údržbě a nastavení je potřeba použít speciální nástroje. Z tohoto důvodu se obraťte na profesionálního mechanika. V případě, že jsou použity maticové náboje předního a zadního kola, dotahujte je utahovacím momentem 50-60Nm.

### **Středové složení**

Kola CTM jsou vybavena zapouzdřeným středovým složením. Pokud se středové složení neotáčí plynule anebo má vůli, případně slyšíte nepřirozené zvuky, je nutná včasná výměna. Utahovací moment pro dotažení středové kliky k středové ose je 55-64Nm.

### **Odpružená vidlice a zadní odpružení**

Při běžné údržbě dbáte na to, aby kluzné plochy vidlice anebo tlumiče byly čisté. Špínu odstraňte měkkým hadříkem a promastěte doporučeným mazivem od výrobce. Pravidelný servis, přičemž četnost určuje výrobce, svědčí odbornému servisu. Neměňte nastavení odpružení, pokud jste se neseznámili s pokyny od výrobce. Změnou nastavení odpružení se mění i brzdící charakteristika kola. Po změně nastavení si vyzkoušejte chování kola na bezpečném místě, až pak se vydejte do terénu. Více informací najdete v sekci – DOPORUČENÍ PRO BEZPEČNOU JÍZDU A VŠEOBECNÉ INFORMACE.

Překlad textu na nálepce umístěné na odpružené vidlici: „UPOZORNĚNÍ! Před manipulací si přečtěte návod. Záruka je neplatná bez nálepky.“ Neodstraňujte ji.

Překlad textu na nálepce umístěné na pružící jednotce: „Prosím proveďte před jízdou, jestli je pružina zajištěná pojistnou maticí.“

### **Jízdní kola s elektrickým asistenčním systémem**

V případě, že je Vaše kolo vybaveno elektrickým asistenčním systémem, postupujte podle informací poskytovaných výrobcem elektrického asistenčního systému. Při koupi elektrického kola jste obdrželi i další manuál na jeho obsluhu a údržbu. Jestli Vám chybí jiné informace, navštivte prosím svého prodejce.

### **Všeobecné podmínky**

Údržba a servis kola závisí na různých faktorech, jako jsou například styl jízdy, náročnost terénu, zatížení kola, až po klimatické podmínky ve kterých jezdíte. Požádejte vašeho prodejce aby Vám vysvětlil a upřesnil požadavky na údržbu v podmínkách, ve kterých budete svoje kolo používat.

### **Příslušenství**

U kola, na kterém se nachází příslušenství jako výbava (např. světlo), najdete dodatečné informace o vhodném provozu, údržbě. Pokud tam takové informace chybí, poskytne vám je prodejce. **UPOZORNĚNÍ: Z důvodu bezpečnosti doporučujeme používat u všech komponentů a součástí kola jen originální náhradní díly od autorizovaných prodejců.**



## 5. ČIŠTĚNÍ, MAZÁNÍ A SKLADOVÁNÍ

Pro zachování funkce kola je důležité udržovat jej čisté. Špína a prach poškozují nejvíce pohyblivé části kola (jde hlavně o řetěz, převodníky, pastorek). Méně vhodné na čištění jsou vysokotlakové vodní čističe. Ruční čištění kola je nejlepší. Věnujte pozornost všem pohyblivým součástkám na kole. Doporučené mazací prostředky: teflonové mazivo na řetěz a ostatní pohyblivé části, lithiová vazelína na ložiska, náboje, střed, hlavové složení, nebo jiné podobné výrobky dostupné na trhu. Mazací prostředky určené pro automobily nejsou pro kola vhodné. Vyvarujte se nanášení mastných prostředků na ráfky, brzdové gumičky anebo na rotor kotoučové brzdy. Vhodné je občas promazat otočné čepy brzdových pák a čelistí. Při dlouhodobém skladování nenechávejte kolo pod vlivem povětrnostních podmínek, a nebo ve vlhkém prostředí. Kolo chraňte před deštěm, sněhem a sluncem. **Dlouhodobé působení slunečního záření a nebo jiných povětrnostních vlivů může způsobit barevné změny laku.**

Po ujetí cca 100 km od koupi, je potřeba udělat odborní garanční prohlídku, kterou provede váš prodejce.

Po každé jízdě je nutné:

- zkontrolovat funkčnost brzd, řízení, odpružené vidlice
- zkontrolovat rychloupínací skrutky a táhla

Po cca 200 km je nutné:

- zkontrolovat tlak v pneumatikách
- zkontrolovat dotažení všech skrutek
- promazat řetěz vhodným mazivem

Každé 3 měsíce je nutné:

- zkontrolovat dotažení skrutek
- promazat vnitro sedlové trubky a hlavové trubky

Jednou za rok by měl zkušený mechanik vykonat celkový servis a kontrolu. Případné opotřebené anebo poškozené díly je potřebné vyměnit a nahradit součástkami, které splňují potřebné parametry.

## 6. POSKYTNUTÍ ZÁRUKY

**Rám a vidlice**

-záruka se vztahuje na vadu materiálu, jeho spoje a případné prorezavění. Nedá se uplatnit na poškození způsobené vlastní havárií, nesprávným skladováním (viz odsek 5.), anebo neodbornou opravou. Je potřeba, aby rám měl původní lak.

**UPOZORNĚNÍ:** vaše kolo není konstruované na skoky. Dopady mohou kromě jiného poškodit hlavně rám anebo pružení. Na poškození rámu, přední a zadní pružící jednotky, jakož i ostatních komponentů následkem skákání a nepřímého zatížení se záruka nevztahuje.

**Odpružená vidlice a zadní odpružená jednotka**

-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 noh. Není možné uplatňovat závady jako vznik vůle, pokud je ve vidlici nečistota a voda, která způsobuje poškození, dále ohnutí sloupku vidlice anebo poškození korunky kvůli pádu anebo skákání.

U zadní pružící jednotky není možné uznávat závady, při kterých je poškozena geometrie jednotky následkem pádu, nevhodného nastavení anebo neúměrného zatížení, a také unikání vzduchu nebo oleje způsobeného nedostatečnou údržbou a následným vniknutím nečistot a vody pod těsnění, rýhy na kluzných částech a korozi.

**Řízení**

-záruka je na materiálové vady, není možné uplatnit záruku na deformace sloupku vidlice při nadměrném dotažení představce anebo deformaci představce po vysunutí nad značku maximálního vysunutí. Provoz kola vyžaduje kontrolu a vymezení vůle hlavového složení – vytlučené, zrezavělé anebo znečištěné ložiskové dráhy není možné reklamovat.

**Středové složení, převodník**

-do záruky spadají vady materiálu. Běžné nastavování vůle není předmětem garančních oprav. Stejně tak není možné uznat zdeformované anebo vytržené závity dílů a poškozený čtyřhran klik vlivem nedostatečného přitažení anebo přetížení při skocích. Vybíhané ložiskové dráhy a zkorodované díly nejsou předmětem záruky. Kontrolujte případné uvolnění a včas na ně reagujte.

**Pedály**

-záruka se vztahuje na prokazatelnou vadu materiálu. Opotřebením provozem, uvolněním nebo prasknutím spojů rámečků anebo ohyb čepu způsobený nárazem není důvodem k uznání reklamace. Hlučnost pedálů a nastavování vůle není předmětem garance, ale pozáručního servisu. Pozor na uvolňování pohyblivých částí pedálů, kontrolujte jejich správné dotažení. Na ztrátu uvolněných částí se nevztahuje záruka.

## Kola

-do běžné záruky spadají vady materiálu (prasklý ráfek, náboj, pastorek, osa) včetně vad povrchových úprav. Kritériem pro přijetí záruky na provozní vůli a hlučnost chodu pastorku je jeho funkčnost. Vydřené ložiskové dráhy, vniknutí nečistot do volnoběžného tělesa a ložisek náboje a zkorodované díly nejsou předmětem záruky. Zdeformovaný anebo rozcentrovaný ráfek nemůže být předmětem reklamace.

## Brzdy, řízení, měnič a přesmykač

-do záruky spadají vady materiálu. Na nastavení se záruka nevztahuje. Skladováním, manipulací a jízdou se nastavení může změnit a jeho doladování patří k běžné údržbě. Řízení zejména páčkami přepřadovače vyžaduje cit. Na případné stržení mechanismu nemůže být uplatněná záruka.

## Sedlo, sedlová trubka

-uznává se vada materiálu, posuzuje se z hlediska plnění funkce. Rýhy způsobené posunem sedlovky v sedlové trubce není možné reklamovat. Reklamace na sedlovou trubku se neuznává, pokud byla vysunuta nad značku maximálního vysunutí, následkem čehož se zdeformovala. Také není možné uplatnit záruku na ohyb sedlovky vlivem pádu, přetížení anebo skoku, také ohyb saní sedla, roztržení anebo prodření potahu sedla.

## Řetěz

-předmětem záruky je materiálová vada. Na opotřebení provozem se záruka nevztahuje. Záruka se nevztahuje na přetržení řetězu vlivem necitlivého řízení (rozpojení na čepu), deformace vzniklé provozem (přetočení), provozní opotřebení (vytahání) a při zanedbání údržby (koroze, zadření vlivem nečistoty apod.).

## Odrázky, kryt převodníku, kryt špic

-ulomené anebo rozbité díly nejsou předmětem záruky.

## Brzdy

-záruka se vztahuje na výrobní anebo materiálové vady. Není možné uplatnit záruku na poškození způsobené nehodou, zanedbáním údržby anebo neodbornou opravou. Vždy používejte náhradní díly té samé značky, jako je brzda namontovaná na vašem kole. Jenom tak bude zaručena její bezchybná funkce. Vlivem brždění opotřeбенé brzdové klátky anebo brzdové ploténky nejsou předmětem reklamace.

## Záruční list

Prodávající poskytne prvnímu majiteli kola záruku dle občanského zákoníku a předpisů uvedených v tomto záručním listě. Na rám se vztahuje záruka pouze tehdy, pokud má původní lak od výrobce. Prodejce nemůže ručit za technologické postupy jiných výrobců. Záruka na rám a komponenty se nevztahuje na závady, které vznikly vinou uživatele, nedodržením pokynů v návodu, opotřebením a používáním k účelům, pro něž kola CTM nejsou určena: vrcholové závody, skoky a podobně. Výrobce a distributor nenese žádnou odpovědnost za zranění vzniklé při nesprávném používání kola.

Dovozce prohlašuje, že kolo uvedeného typu a výrobního čísla odpovídá platným normám a technickým v předpisům v České republice a EU. Kolo je určeno výhradně pro sportovní účely. Není určeno k provozu na pozemních komunikacích, ale v případě, že bude takto používáno, musí být dodatečně vybavené dle všeobecně závazných právních předpisů.

V době záruky firma odstraní na svoje náklady závady, které se na kole vyskytly a jejichž příčinou je vada materiálu, jeho zpracování nebo nesprávná montáž. Záruka se nevztahuje na poškození vzniklá nesprávným používáním anebo výměnou originálních dílů, opotřebením, přetěžováním, nedostatkem péče o kolo, nesprávnou údržbou a neodbornou opravou.

**UPOZORNĚNÍ:** velmi důležité pro kladné posouzení případné reklamace na jednotlivé díly je vykonání garanční prohlídky u prodejce po ujetí cca 100 km. Garanční prohlídka je důležitá z důvodu kontroly funkčnosti a dotažení spojů jednotlivých dílů.

## Podmínky záruky

Kolo musí být při prodeji kompletně smontované, nastavené prodejcem, předvedené a připravené na jízdu. Výrobek musí být používán výhradně k tomu účelu, ke kterému byl vyroben. Při uplatňování záruky předkládá zákazník kompletní čisté kolo, platný a řádně potvrzený záruční list od prodejce.

## Nárok na uplatnění záruky zaniká

V případě, že bylo zjištěno, že k poškození výrobku nedošlo vinou výrobce, ale uživatele (neodbornou opravou, extrémním zatížením, špatným uskladněním apod.). Neuplatněním nároku ze záruky v záruční době. V případě, že výrobek není řádně používán a udržován dle návodu. V případě, že nebyl při uplatnění nároku ze záruky předložený řádně vyplněný záruční list s vyznačeným datem garanční prohlídky. Závady vzniklé běžným opotřebením, výměnou originálních dílů, zanedbáním kontroly a údržby také nemohou být předmětem reklamace.

## 7. PRODLOUŽENÍ ZÁRUKY

Belve s.r.o. po uplynutí zákonné 24 měsíční záruky poskytuje prodloužení záruky na rám o dalších 36 měsíců. Prodloužením záruky se rozumí smluvní dohoda mezi kupujícím a prodávajícím, která nepodléhá ustanovením Obchodního ani Občanského zákoníku. Práva a povinnosti týkající se prodloužení záruky na rám kola se řídí výhradně touto dohodou a jejími podmínkami.

- Podmínkou prodloužení záruky je registrace na webové stránce [www.ctm.sk](http://www.ctm.sk) do 30 dní od zakoupení kola.
- Prodloužení záruky se vztahuje výlučně na kola CTM zakoupená na území Slovenské republiky a České republiky.
- Prodloužení záruky se vztahuje výlučně na kola CTM zakoupená výhradně u maloobchodních prodejců značky CTM a jen pro prvního majitele.
- Prodloužení záruky se vztahuje jen na rám kola. Nevztahuje se na povrchovou úpravu rámu, jeho příslušenství, čepy a ložiska, ani na ostatní komponenty, které jsou součástí kola.
- Prodloužení záruky se nevztahuje na karbonové rámy.
- Při záruční reklamaci musí být kolo doručeno maloobchodnímu prodejci značky CTM, kde bylo reklamované kolo zakoupeno. Kolo musí být dodáno složené a s původními komponenty. V případě, že bylo nutné vlivem opotřebení a nebo z jiných důvodů některé komponenty vyměnit, nové komponenty musí být kompatibilní a vhodné pro daný rám. Při reklamaci je ke kolu nutné přiložit originální doklad o jeho koupi a záruční list.
- Reklamovaný rám musí být v původní povrchové úpravě, barvě a laku. Výrobce nezodpovídá za chyby způsobené při jejich změně (např. pískováním, vypalováním apod.)
- Prodloužení záruky se nevztahuje na poruchy způsobené hrubým zacházením, zanedbáváním údržby, nesprávnou údržbou a nebo opravami, jakýmkoli úpravami, nehodami a nebo jiným nevhodným, nepřiměřeným a nebo nesprávným skladováním a používáním. Stejně tak se toto prodloužení záruky nevztahuje na poškození způsobené běžným opotřebením, včetně poškození následkem únavy materiálu.
- Během trvání prodloužené záruky Belve s.r.o. poškozený rám opraví, a nebo ho podle možností nahradí za stejný a nebo porovnatelný rám s podobnými parametry dostupný v čase uplatnění záruční opravy. Všechny náklady na zprovoznění kola z důvodu odlišností nového rámu hradí majitel kola. Barva rámu nemusí být stejná.
- Doba vybavení smluvního prodloužení záruky na rám kola se neřídí ustanoveními Obchodního ani Občanského zákoníku a vzhledem na možnou těžší dostupnost původního a nebo odpovídajícího rámu může být v některých případech delší než 30 dní. Proávající se zavazuje uplatněnou záruku řešit bezodkladně.



## 8. POPIS BICYKLA / POPIS KOLA

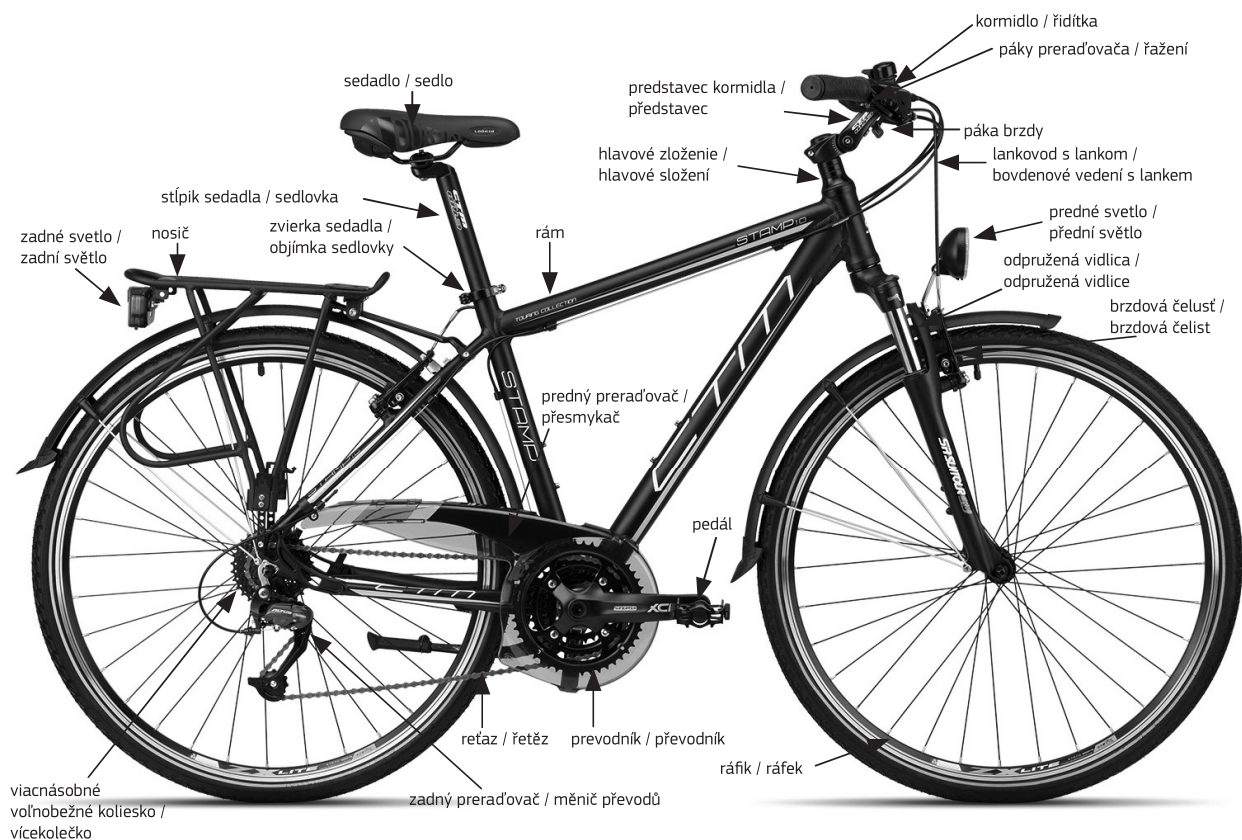
### Celoodpružený bicykel / Celoodpružené kolo



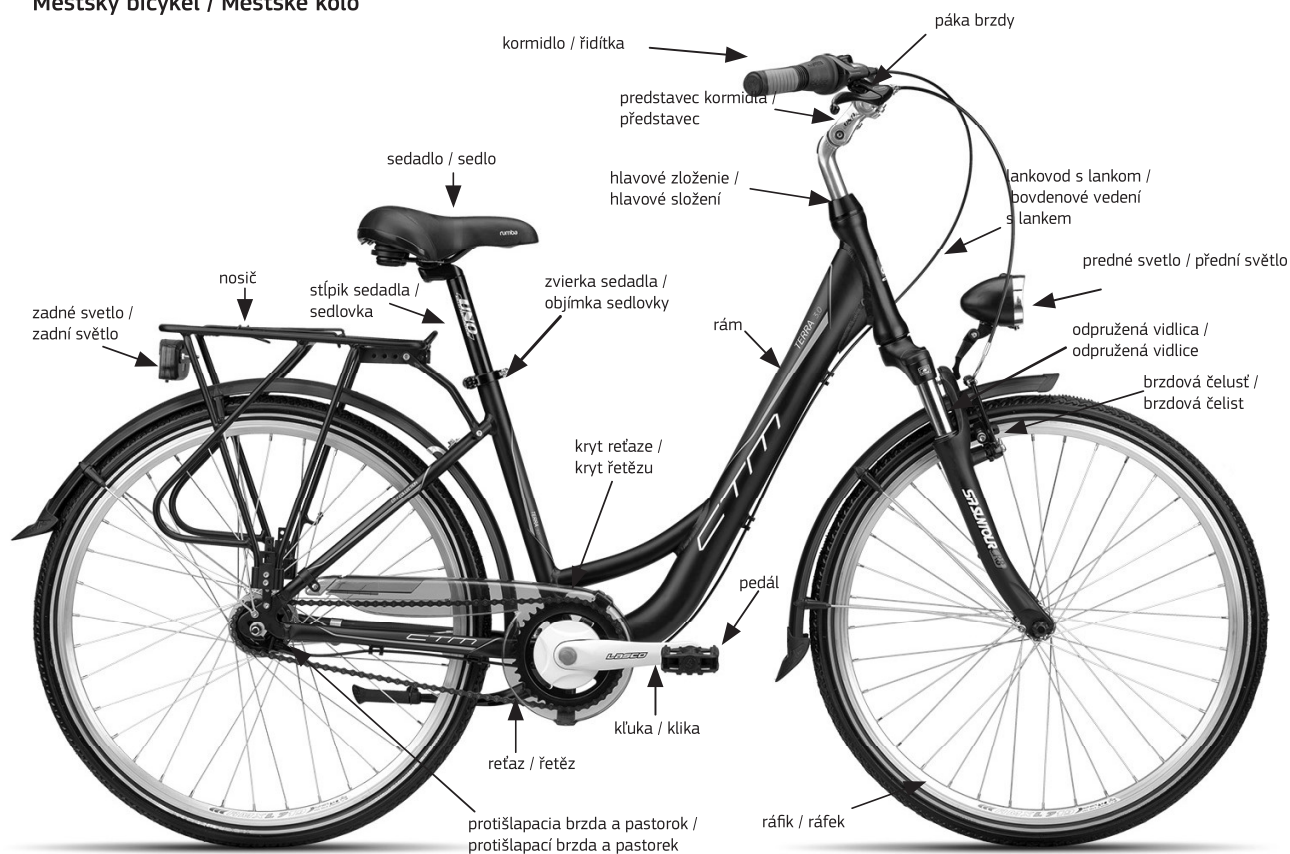
### Horský bicykel / Horské kolo



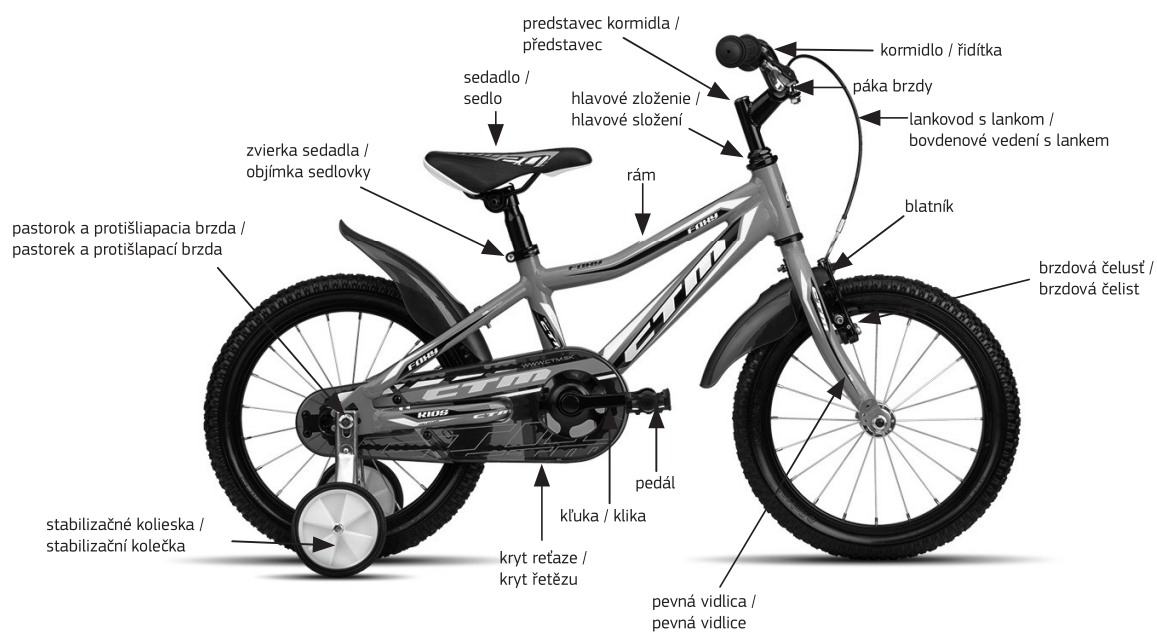
## Trekingový bicykel / Trekingové kolo



## Mestský bicykel / Městské kolo

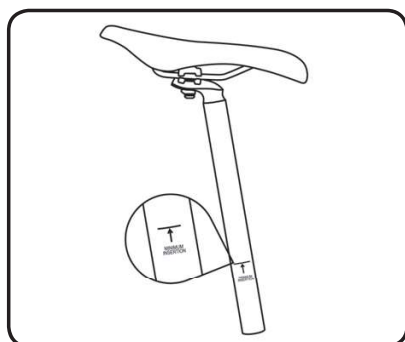


## Detský bicykel / Dětské kolo





## 9. OBRAZOVÁ PŘÍLOHA / OBRAZOVÁ PŘÍLOHA



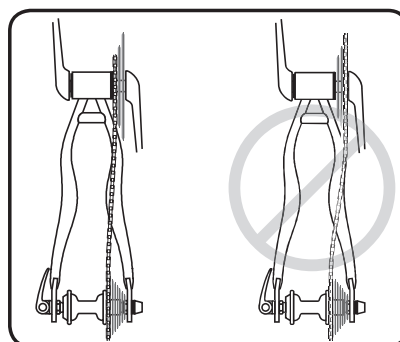
Obr. 1 Označenie ktoré určuje maximálne možné vysunutie z rámu.

Obr. 1 Značka ktorá vyznačuje maximálny vysunutí z rámu.



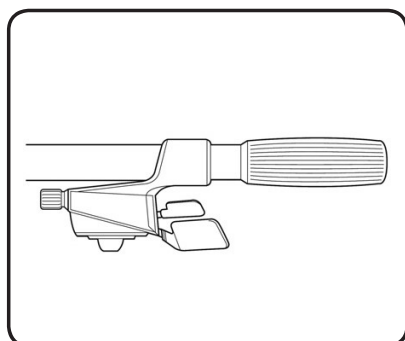
Obr. 2 Kontrolná drážka stavu opotrebovania ráfika.

Obr. 2 Kontrolní drážka stavu opotřebení na ráfku.



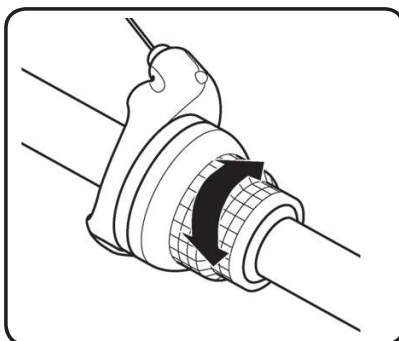
Obr. 3 Ukážka správnej a nesprávnej techniky radenia.

Obr. 3 Ukázka správné a nesprávné techniky řazení.



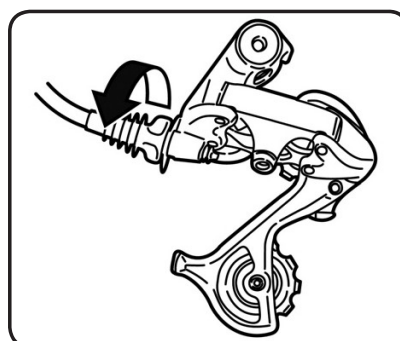
Obr. 4 Dve radiace páčky pod kormidlom slúžiace na zmenu prevodov.

Obr. 4 Dvě páky řazení na změnu převodů.



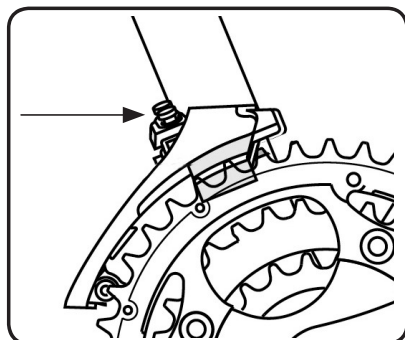
Obr. 5 Otočný ovládač na zmenu prevodov.

Obr. 5 Otočné řazení na změnu převodů.



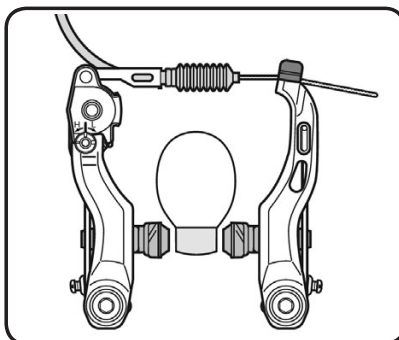
Obr. 6 Nastavovacia matica pri zadnom preradovači.

Obr. 6 Nastavovací matice měniče převodů.



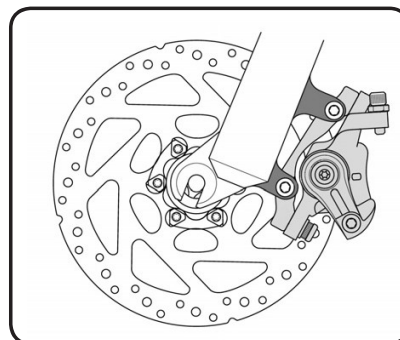
Obr. 7 Nastavovacie skrutky predného preradovača.

Obr. 7 Šrouby nastavení dorazů přesmykače.



Obr. 8 Ráfiková brzda typu „V“.

Obr. 8 Ráfková brzda typu „V“.



Obr. 9 Predná kotúčová brzda.

Obr. 9 Přední kotoučová brzda.

## 10. ZÁRUČNÝ LIST / ZÁRUČNÍ LIST

Model: .....

Výrobné číslo rámu / Výrobní číslo rámu: .....

Výrobné číslo odpruženej vidlice / Výrobní číslo vidlice : .....

Výrobné číslo tlmiča / Výrobní číslo tlumiče: .....

Farba rámu / Barva rámu: .....

Dátum predaja / Datum prodeje: .....

Pečiatka a podpis predajcu / Razítko a podpis prodejce:

Meno a priezvisko zákazníka / Jméno a příjmení zákazníka: .....

Dátum 1. garančnej prehliadky / Datum 1. garanční prohlídky: .....

Pečiatka a podpis mechanika / Razítko a podpis mechanika:

Servisné záznamy / Servisní záznamy: .....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

# www.ctm.sk

---

**Výrobca:**

Belve s.r.o.  
Holubyho 295  
Stará Turá  
916 01  
Slovensko

**Distribúcia SR, EU:**

Belve s.r.o.  
Holubyho 295  
Stará Turá  
916 01  
Slovensko  
tel.: + 421 32 7763363  
email: ctm@ctm.sk

**Distribúcia ČR:**

CTM NEFRIT Trade s.r.o.  
Hlavní 177  
Hluk  
687 25  
Česká Republika  
mob.: + 421 905 702 668  
ctmcz@ctm.sk

