

BeneCYKL® - kola pro radost



NÁVOD K OBSLUZE KOLA PRO VOZÍČKÁŘE HANDBIKE - BENE CYKL® - KOZOROH

Vážený zákazníku, děkujeme Vám za zakoupení handbiku – kola pro vozíčkáře značky BENE CYKL® – Kozoroh.

Přejeme Vám mnoho příjemných okamžiků prožitých na cestách s kolem naší značky.

Naše kola jsou vyráběna s ohledem na maximální pohodlí při běžném užívání a s důrazem na ergonomiku všech prováděných pohybů. Pro dlouhodobé zachování všech užitečných vlastností kol naší značky je však třeba věnovat náležitou péči a pozornost pravidelným prohlídkám a údržbě.

V případě zakoupení libovolného modelu kola BENE CYKL® u některého prodejce, dbejte prosím před odebráním na řádné sestavení a předvedení všech funkcí, nutných pro správné užívání kola (především rozkládání a sestavení pro případ přepravy a nastavení řídicí tyče). Kolo v žádném případě nepřevzmete v nefunkčním stavu. Pokud Vám bude kolo předáno nesmontované nebo v nefunkčním stavu, ztrácíte nárok na záruku. Za správnost předvedení a montáže odpovídá prodejce, u kterého jste kolo zakoupili.

PŘED CESTOU

DOPORUČENÍ :

- I přes značnou stabilitu našich kol Vám doporučujeme při jízdě používat cyklistickou přilbu (zejména v členitém terénu).
- Vzhledem k nízké výšce celého kola doporučujeme zvýraznění kola praporkem o výšce minimálně 150 cm.

UPOZORNĚNÍ : naše kola nejsou určena pro provoz na veřejných komunikacích ani vybavena veškerým příslušenstvím tak, aby mohla být používána v běžné silniční dopravě. Jsou určena pro použití mimo veřejné komunikace. Chcete-li je používat na veřejných komunikacích, je nutné je vybavit odrazkami, předním a zadním světlometem a zvonkem a řídit se pravidly silničního provozu.

PŘED KAŽDOU JÍZDOU PROSÍM ZKONTROLUJTE :

- **pneumatiky**, zda mají správný tlak a nejsou poškozeny. Podhuštěné pneumatiky výrazně zvýší odpor jízdy a tím i Vámi vynaloženou námahu.
- **kola, jejich správné uchycení** (tlakem ze strany na stranu zjistíte, zda nemají vůli v uchycení) a správné vycentrování (špatně vycentrované zadní kolo snižuje účinnost brzd V-brake).
- **rychloupínací náboje**, zda jsou aretovány pevně a ve správné poloze jak u zadního kola, tak především u předních kol. Neúplně zasunutý rychloupínací náboj-oska předního kola (pozná se podle nedostatečně vysunutých kuliček a vnitřního pohyblivého kolíku) může vést k vypadení kola během jízdy a k nevratnému poškození rychloupínacího mechanismu.
- **přední kotoučové brzdy**, správné zasunutí kolíků náboje předního kola do otvorů v brzdovém disku. Nesprávně uchycené přední kolo vyřadí z činnosti přední kotoučové brzdy. Funkčnost brzd ověřte zkusmým zabrzděním.
- **zadní brzdy**, jejich správnou funkčnost ověřte zkusmým zabrzděním, správné vedení bovdenů s lanky a nastavení brzdových špalíků zadní brzdy (jejich vzdálenost od ráfku by neměla být větší než 3 mm)
- **táhla řízení** předních kol, jejich správné uchycení a funkčnost
- po nasednutí dostatečně pevně **aretování řídicí tyče** pomocí rychloupínacích šroubů ve zvolené optimální poloze (řídicí tyč příliš odtažená nebo naopak přitažená k tělu má za následek zvýšenou námahu). Řídicí tyč by měla být v takové poloze, aby paže zůstaly při „šlapání“ mírně pokrčené i v nejjzdálnější poloze.
- správně zvolený **sklon opěradla**. Opěradlo by mělo být sklopeno tak, aby nedocházelo k přepadání dopředu při předpažení ani k přílišnému záklonu (dochází k přetěžování krčních svalů). Obecně platí, že při volné jízdě po rovině je pohodlnější větší záklon, než při jízdě do kopce s nutností větší námahy. Sklonu opěradla je nutno přizpůsobit i přitažení řídicí tyče.

POPIS JEDNOTLIVÝCH KOMPONENTŮ A OVLÁDACÍCH PRVKŮ

RYCHLOUPÍNACÍ NÁBOJE

- **Náboje pro uchycení předních kol** – jsou speciálně konstruované náboje používané standardně pro uchycení kol u invalidních vozíků. Skládají se z rychloupínací osky a speciálního dílu – „protikusu“ s přesně vyvrtanou dírou, do níž se oska zasouvá. Oska je dutá, s vnitřním pohyblivým kolíkem vysouvaným pružinou a aretovacími kuličkami. Zatlačením kolíku osky proti odporu pružiny dojde k uvolnění aretovacích kuliček, což umožní vytažení celé osky. Celá oska je seřízena pomocí samodotahovací matice tak, aby aretovací kuličky po úplném zasunutí osky s kolem do protikusu byly dostatečně vystouplé (zamezovaly vysunutí kola) a přitom kolo bylo dostatečně pevně přichyceno ke kostře (nemělo při bočním tlaku žádnou vůli). Případné seřízení se provádí přitážením nebo uvolněním samodotahovací matice.
- **Náboje-šrouby pro aretaci řídicí tyče** – jsou taktéž standardní cyklistické rychloupínací šrouby. Uchycení se provádí „zašroubováním“ uvolněné páčky o jednu nebo dvě otáčky a následným překlopením. Uvolnění probíhá opačným postupem. Šrouby rychloupínacích nábojů je možné při větším uvolnění nastavit tak, aby překlápění páčky probíhalo v neoptimálnější poloze. Optimální uchycení nastane tehdy, pokud při překlápění začne páčka klást odpor přibližně v polovině.

SEDAČKA

- **Nastavení sklonu** – se provádí uvolněním tlaku na opěradlo, odklopením opěrky a nastavením vzpěry opěradla do příslušného zářezu opěrného hřebene. Nastavení lze provádět dle aktuální potřeby kdykoli během jízdy.
- **Potah** – je ušitý z materiálu „Kortexin“, který nevyžaduje žádnou speciální údržbu a je odolný proti vlhkosti nebo případnému zmoknutí. Je možné jej čistit běžnými čistícími prostředky. Pomocí šněrovadla je možné nastavit případné prohnutí nebo naopak vypnutí opěrky nebo sedačky.
UPOZORNĚNÍ : materiál není odolný vůči ohni a případnému zvýšenému tepelnému záření (hrozí nebezpečí propálení cigaretou apod.)
- **DOPORUČENÍ** : pro vyšší komfort sezení je vhodné vybavit sedačku podložkou z měkčeného materiálu (molitan, latex, případně ROHO®-sedačka apod.) Podložka není součástí výrobku.

ŠLAPÁTKA A ŘÍDICÍ TYČ

- **„Šlapátka“ – ručky** - jsou vyrobeny soustružením (případně ručním dlabáním u speciálních tvarů) z bukového dřeva a povrchově ošetřeny vepřovým sádlem. Toto provedení a úprava jsou maximálně šetrné pro pokožku rukou a zajišťují při užívání dlouhodobý komfort bez nutnosti používání speciálních cyklistických rukavic (sání potu, nezpůsobují otlaky apod.). Postupným užíváním dojde k „vyleštění“ povrchu při zachování schopnosti sání potu.
DOPORUČENÍ : vzhledem k provedení a zachování užitečných vlastností je vhodné (při znečištění) občasné odstranění nečistot tamponem navlhčeným v technickém benzínu nebo lihu a následně opětovně namazání tukem (klasické vepřové sádlo apod.). **Ručky doporučujeme chránit před vodou.**
UPOZORNĚNÍ : na pravé klice je oska šlapátka upevněna ke klice levým závitem, na levé pravým závitem.
- **Řídicí tyč** – slouží k řízení a současnému pohonu celého kola.
 - **Pohon** probíhá „souručným“ otáčením šlapátek kolem osy středového složení klik. Souručný pohon je vhodnější vzhledem k větší stabilitě při řízení a síle záběru při zapření o opěradlo sedačky. Střídavý pohon (jako na klasickém kole) je možné nastavit uvolněním matic u klik a otočením jedné kliky na ose středového složení o 180°.
 - **Řízení** se provádí otáčením celé řídicí tyče kolem její svislé osy. Oba dva pohyby je možné provádět současně v jakémkoli momentě jízdy.
 - **Nastavení** polohy řídicí tyče se provádí pomocí aretace rychloupínacími náboji v její spodní třetině. Optimální poloha řídicí tyče zaručuje vynaložení minimální námahy při jízdě a ergonomii pohybu. Při jízdě po rovině (bez nutnosti zvýšené námahy) je vhodnější mírnější odtažení řídicí tyče a naopak při nutnosti vynaložení větší námahy její přitážení. Optimální polohu si musí každý uživatel pro různé režimy jízdy postupně vyhledat sám, obecné nastavení by mělo při pohodlném posazení ponechat paže mírně pokrčené i při nejvzdálenější poloze šlapátek, bez nutnosti nepřirozeného předklánění. Optimální poloha samozřejmě souvisí s nastavením sklonu opěrky.
DOPORUČENÍ : při delších jízdách je vhodné častější střídání polohy sedu jak sklonem opěrky, tak nastavením sklonu řídicí tyče. Zamezí se tím svalové únavě jednostrannou zátěží a následně i možnému zranění.

KOSTRA

- **osa předních kol** – uchycení osy předních kol k hlavní kostře je provedeno pomocí tří šroubů vedených v různých rovinách. Jejich dostatečně pevné dotažení zajistí spolehlivě pevné spojení obou dílů kostry. Na obou koncích jsou v ložiskách uloženy držáky předních kol – protikusy - s integrovanými držáky brzdových čelistí a kotoučů. Kotouče jsou uchyceny volně na kluzných solidurových ložiskách. K jejich přesnému vymezení dojde až po správném nasazení předních kol. Všechny součásti nevyžadují krom pravidelné údržby žádnou další pozornost.
- **táhla řízení** se skládají ze tří táhel. Centrální táhlo vede od spodního konce řídicí tyče ke středovému trojúhelníku. Speciální tvarování centrálního táhla je nutné z důvodu správné funkce táhla ve všech polohách. Další dvě táhla vedou ze středového trojúhelníku k držákům kol. Tyto táhla jsou na koncích opatřena levým a pravým závitem pro snadné seřízení sbíhavosti předních kol. Nastavení táhel je seřízeno od výrobce a není nutné jej měnit.
- **Stupačka** – je uchycena ve stavitelných držácích k ose předních kol na hlavní kostře. Nastavení se provádí volitelně dle požadavků uživatele zajištěním stavěcími kolíky v patřičných otvorech a nastavením sklonu.
- **Kardanova hřídel – křížový kloub** – slouží k zabezpečení možnosti současného řízení i pohonu kola. Je umístěna mezi převodovými koly svislého a vodorovného řetězu.
UPOZORNĚNÍ : Hřídel je nutné udržovat v čistotě. Je od výrobce ošetřena mazacím tukem s dlouhou životností. Při náhodném zašpinění je nutné ji očistit a následně opět promazat vhodným mazacím tukem (k dostání v cyklistických prodejnách).
- **Hlavní kostra** – je tvořena esovitě prohnutou trubkovou konstrukcí. Nevyžaduje žádnou zvláštní údržbu.
- **Zadní vidlice** – je pomocí kyvného odpruženého systému pohyblivě spojena s hlavní kostrou. Taktéž nevyžaduje žádnou zvláštní údržbu.
- **Odpružení** – je zajištěno klasickým cyklistickým tlumičem Centrálním šroubem – miskou pod pružinou – je možné nastavit předpnutí pružiny a tím i tuhost tlumiče. Optimální parametry tlumení jsou nastaveny výrobcem.

PŘEVODOVÝ SYSTÉM

Převodový systém je značky SRAM a je Shimano-kompatibilní. Tento systém převodů umožňuje maximálně komfortní způsob řazení a volbu převodů z několika stupňů (dle typu) na převodových pastorcích podobně jako u klasického kola pomocí přesmykače. Dále umožňuje volbu tří režimů jízdy pomocí integrovaného převodového systému v zadním náboji. Tyto režimy jízdy – rovina, zvlhčený terén, kopcovitý terén – v podstatě nahrazují tradiční „trojpřevodník“ na klasickém kole. Výhodou tohoto systému je možnost volit tyto režimy i za klidu, bez nutnosti částečného „přešlápnutí“ jako při tradičních převodech. Systém navíc sestává z důvodu zabezpečení extrémně lehkých převodů ze dvou řetězů a v případě potřeby umožňuje volbu ještě lehčích nebo naopak obtížnějších převodů.

Typ SRAM DUAL DRIVE 3x9 umožňuje celkem 27 použitelných převodů.

- **Volba režimů jízdy – „Přesmykač“** – se ovládá posuvnou páčkou na řídicí rukojeti a volí převody pro režim jízdy v zadním náboji kola. Umožňuje manipulaci i v klidu, bez nutnosti „přešlápnutí“. Seřízení vypnutí lanka se provádí stavěcím šroubem, umístěným na spodním konci bovdeny vedoucího do adaptéru, těsně před zadním nábojem kola tak, že při zařazeném středním stupni musí být pohyblivá ručička v okénku adaptéru mezi ryskami.
- **Přehazovačka** – se ovládá otočným tělesem na rukojeti – „shift grip“ – a volí převody jako na standardním kole na jeden z devíti pastorků na zadním kole. Vyladění rozteče chodu přehazovačky se provádí stavěcími šrouby na těle přehazovačky, vypnutí lanka provádí stavěcí šroub na konci bovdeny u přehazovačky.
- **Principy řazení převodů** – k plynulému a přesnému řazení jednotlivých stupňů pomocí přehazovačky je nutné **uvolnit** při změně převodů krátkodobě **tlak na šlapátka**. Při pokusu o řazení převodových stupňů při záběru dochází k podstatnému opotřebení jednotlivých komponent a může dojít i k přetržení řetězu. Režim jízdy pomocí integrovaného systému v zadním náboji je možné volit i za klidu. Celý systém je výrobcem přesně nastaven a seřízen. Po několika prvních kilometrech dojde k jemnému rozladění. Opětovné seřízení se provádí pomocí stavěcích šroubů na bovdenech a doporučujeme je svěřit odbornému cyklistickému servisu.
- **Režim volení převodů za jízdy** – při jízdě je třeba volit takové převody, aby vynaložená námaha nebyla extrémně nízká ani vysoká a pohyb rukou byl pokud možnou plynulý. Při rozjezdu a v členitém terénu je vhodné volit převody „lehčí“ – režim jízdy pro kopcovitý terén, velké pastorky na zadním kole.
- **Údržba převodového systému**
 - celý převodový systém je nutné udržovat v čistotě a mírně namazaný. Svislý řetěz (vzhledem k tomu, že není zpřevodovaný) může zůstat sušší. Čištění je vhodné provádět otřením běžným hadrem po nastříkání speciálními mazacími cyklistickými spreji, které provedou současně uvolnění nečistot i následně promazání (např. WD-40). Odborné seřízení případně výměnu částí při opotřebení svěřte odbornému cyklistickému servisu.
 - zvláštní pozornost je třeba věnovat správnému zapadení konců bovdenů do koncovek při manipulaci s řídicí tyčí nebo při skládání kola po přepravě. Jejich vyskočení může zapříčinit nesprávnou funkci řazení.

!!! UPOZORNĚNÍ !!!

Při překonávání jakékoli překážky (obrubník apod.) s nutností maximálního záběru je bezpodmínečně nutné včasné přeřazení na nejlehčí možný převod – režim jízdy pro kopcovitý terén a na zadním kole největší pastorek !

V jiném případě může dojít k poškození převodového a řídicího systému
a výrobce neručí za škody způsobené takovým postupem !!!

BRZDY

- **Přední kotoučové hydraulické brzdy** se skládají ze dvou hlavních částí – brzdových čelistí a brzdového disku. Brzdový efekt je dosažen stlačením brzdných kotoučků uvnitř čelistí na brzdový disk. Vlastní uchycení disků pomocí trnů na středu předních kol je provedeno „plovoucím“ mechanismem. Jejich částečná vůle je proto záměrná a není na závadu funkce. Veškeré seřízení předního brzdového systému vyžaduje odborný servis. Vyvarujte se proto zásahům především do hydraulického systému, mohlo by dojít k úniku kapaliny nebo k zavzdušnění a tím ke ztrátě brzdícího efektu.
UPOZORNĚNÍ :
- dosažení maximálního brzdícího efektu u diskových brzd se plně projeví až po jejich „zajetí“, které nastane po jejich několikerém opakovaném zabrzdění (zajetí kola v průběhu prvních cca 50 km).
- brzdící efekt u zajetých diskových brzd je řádově dvakrát vyšší než u běžných brzd ráfkových. Nedoporučujeme náhle plně zabrzdění při prudké jízdě pouze předními brzdami. Nejvhodnější postup při nutnosti náhlého zastavení je zabrzdění naplno nejdříve zadní brzdou a následně pozvolněji brzdami předními. Tento postup je vhodné nacvičit na dostatečně prostorném prostranství.
- **Zadní brzdy V-break** jsou klasické cyklistické ráfkové brzdy s centrálním tahem a s vysokou účinností. Brzdy jsou od výrobce správně seřízeny a zaručují spolehlivou funkci. Brzdové gumičky se činností opotřebovávají, částečné opotřebení lze kompenzovat stavěcím šroubem u brzdové páčky. Výměnu opotřebovaných gumiček a opětovné seřízení světlé cyklistickému servisu.
- **Údržba** – celý brzdový systém je základním článkem bezpečné jízdy na Vašem kole značky BENE CYKL®. Nikdy nevyjíždějte, dokud nemáte jistotu, že brzdový systém je v pořádku. Před každou jízdou ověřte zkusným zabrzděním správnou funkci všech brzd a důkladně zkontrolujte jejich správný technický stav. Případnou závadu si nechte opravit v odborném servisu. Nezasahujte neodborně do nastavení brzdového systému. Oba brzdící systémy jsou od výrobce odborně seřízeny a zaručují správnou funkci. Jejich případné další seřízení světlé cyklistickému servisu. Brzdové bowdeny mají speciální teflonové vložky a nevyžadují zvláštní údržbu.

KOLA

Kola mají rozměr 20 palců a jsou opatřena pneumatikami s duší. Obě přední kola lze jednoduše vyjmout z rámu a opětovně připevnit pomocí rychloupínacích nábojů

- **Přední kola** – pomocí stlačení kolíku ve středu rychloupínacího náboje kolo uvolníme a vysuneme ve směru osy kola ven z kostry. Nasazení se děje stlačením středového kolíku a vsunutím osky do otvoru v kostře. Uvolněním kolíku dojde k dostatečné aretaci kola v kostře.
UPOZORNĚNÍ :
- při nasazování kola zvlášť dbejte na dostatečné zpětné vysunutí vnitřního kolíku rychloupínací osky a tím k dostatečnému vysunutí aretovacích kuliček na konci osky. Špatně vysunutá aretovací kuličky mohou mít za následek uvolnění celého kola za jízdy, poškození rychloupínacího mechanismu a k případnému pádu.
- taktéž je **nutné dbát na správné zapadení tří vodících kolíků brzdového disku**, umístěných ve středech kol, do otvorů v brzdovém disku, zajišťujících správnou funkci předních diskových brzd. Splnění obou podmínek se vzájemně podmiňuje.
- **Zadní kolo** je do rámu upevněno klasickým cyklistickým nábojem. Uvolnění se provádí překlopením páčky náboje a povolením matice náboje. Nasazení kola probíhá opačným postupem. Dostatečně pevné uchycení zadního kola je podmíněno dotažením nastavovací matice rychloupínacího náboje tak, aby následné překlopení rychloupínací páčky začalo klást mechanický odpor asi v jedné polovině překlápění.
- **Údržba** – pro optimální jízdu a malý valivý odpor je nutné správné vycentrování kol a jejich optimální nahuštění. Pro provoz na zpevněném povrchu volíme tlak vyšší, při jízdě v terénu volíme tlak nižší. Nikdy však nepřekračujte maximální tlak uvedený na každé pneumatice. Centrování a případnou výměnu pneumatik nebo duší světlé odbornému servisu.

SYSTEM SKLÁDÁNÍ KOLA

Každé kolo značky **BENE CYKL®** lze jednoduše rozložit a přepravovat v kufru běžného automobilu. Systém skládání lze nejlépe provádět v těchto krocích :

- Při „quadru“ úpravě vysuneme brzdové páčky ze sedačky. Páčku a bovden přední brzdy propleteme kostrou a uvolníme rozdělovač lanek z držáku v kostře. Páčku zadní brzdy ponecháme u kostry.
 - V „para“ úpravě je nutné při potřebě plného rozložení uvolnit ovládací páčku přední brzdy ze šlapacích ruček povolením úchytných šroubů nebo po uvolnění přední osy kol ponechat tuto při uložení v kufru auta poblíž hlavní kostry.
 - sklopíme opěrku sedačky a vzpěru přiklopíme na opěrku, následně vysuneme sedačku z otvorů v kostře
 - uvolníme pérovou pojistku na čepičce kulového kloubu u centrálního táhla řízení a mírným, ale rázným tlakem ji odtlačíme z hlavy kulového kloubu na řídicí tyči. Poznamenejme si nastavení čepičky na závitové tyči, aby se nám při zpětné montáži nerozladilo nastavení geometrie řízení.
 - povolíme rychloupínací šrouby řídicí tyče, tyč sklopíme směrem k zadnímu kolu a mírně upneme rychloupínací šrouby.
 - odšroubujeme všechny tři šrouby spojující osu předních kol s hlavní kostrou, začínáme krajními šrouby, středový šroub odšroubujeme poslední
 - odepneme přední kola z osy předních kol
- UPOZORNĚNÍ :** po odepnutí předních kol z osy kol a při přepravě dáváme zvýšenou opatrnost na brzdové disky a na jejich možné poškození.
- takto rozebrané kolo poskládáme libovolným způsobem do kufru auta
 - skládání kola probíhá opačným postupem.
 - **UPOZORNĚNÍ :** výrobce nezaručuje možnost umístění takto rozloženého kola do kufru každého auta.

Nerolozžené kolo se běžně vleze do zadního prostoru „kombi auta“ při sklopení „pátého sedadla“. Nejvýš postačí pouhé vysunutí sedačky z čepů, sklopení řídicí tyče a případné odepnutí předních kol, bez nutnosti demontáže přední osy včetně brzdového systému.

ÚDRŽBA KOLA

pro bezproblémovou funkci kol **BENE CYKL®** je nutná jejich pravidelná údržba. Budete-li dodržovat následující servisní intervaly bude Vám Váš **BENE CYKL®** dlouho sloužit k plné spokojenosti a poskytne Vám vynikající zážitky z uskutečněných cest.

Doporučené úkony a intervaly údržby (provádějte v závislosti na četnosti používání)

- **týdně** vyčistit kolo od hrubých nečistot, vyzkoušet tlak v pneumatikách, přezkoušet funkci brzd.
- **měsíčně** očištění a jemné promazání převodového systému a kulových kloubů táhel řízení teflonovým sprejem. Platí zásada méně je lépe. Na příliš namazané části se chytá špína a prach.
- **čtvrtletně** přezkoušení vycentrování kol (servisní dílna), kontrola brzdových gumiček, případně výměna, vyčištění a promazání převodového systému, kontrola lanek a bovdenů, celkové vyčištění kola.
- **ročně** (servisní dílna) kompletní rozebrání kola, vyčištění a promazání všech ložisek, nábojů, středové a hlavové složení, opětovné poskládání a seřízení kola.

všechny úkony a intervaly je nutné přiměřeně přizpůsobit intenzitě a náročnosti používání kola. Při delším nepoužívání kola je vhodné jej vyčistit, mírně ošetřit všechny části mazacím sprejem, kolo zavěsit a snížit tlak v pneumatikách. Nenechávejte kolo těsně vedle elektromotorů, protože činností elektromotorů vzniká ozón, který narušuje gumu a povrchový lak.

POUŽITÍ KOL BENE CYKL®

KOLA **BENE CYKL®** NEJSOU URČENA PRO :

- tažení (zvířetem, psem, jiným kolem...)
- tahání (dalších břemen, kol, invalidních vozíků...)
- jízdu do a ze schodů a přes překážky vyšší jak 10 cm.
- přepravu více osob
- přepravu nepřiměřeně těžkých břemen
- jízdu ve vyšších rychlostech – maximálně do cca 15 km/hod (především v zatáčkách)

NEBEZPEČÍ BOČNÍHO PŘEVŘÁCENÍ HROZÍ PŘEDEVŠÍM V TĚCHTO SITUACÍCH :

- jízdu v příliš svažitém terénu
- prudké zatáčení ve vyšších rychlostech
- sjíždění a vyjíždění kolmých překážek vyšších jak 10 cm

ZPŮSOB ZDOLÁVÁNÍ PŘEKÁŽEK (obrubníků apod.)

Vyjždění :

- zařadíme nejlehčí převodový stupeň (velký pastorek na zadním kole a režim jízdy pro kopcovitý terén)
- najedeme k překážce kolmo oběma předními kolama současně, srovnáme řízení do přímé jízdy
- pomocí zpětného chodu šlapátek nastavíme šlapátka do té polohy, abychom měli možnost po co možná nejdelší dráhu silný záběr
- překonáme překážku nejprve předním, poté zadním kolem
- **UPOZORNĚNÍ** : při zdolávání překážek při zařazeném jiném než nejlehčím převodovém stupni může dojít k poškození převodového mechanismu. Výrobce neručí za poškození způsobené takovým postupem.

Sjíždění :

- zařadíme nejlehčí převodový stupeň
- přijedeme k překážce kolmo oběma předními kolama současně
- při opatrném přibrzdování zadní brzdou sjedeme překážku

UPOZORNĚNÍ :

- výrobce nedoporučuje zdolávání vyšších překážek než 10 cm, hrozí nebezpečí převrácení.
- vzhledem k možnosti extrémně nízkého poloměru zatáčení a náhonu na zadní kolo je třeba dbát na to, aby nedocházelo k překonávání překážek při natočených předních kolech.
- Taktéž při pohybu po nezpevněném terénu hrozí při maximálním natočení předních kol a následném záběru k zablokování kol, poškození kostry a řídicího systému.

Těmto situacím je třeba se vyvarovat !!!

ZÁRUČNÍ PODMÍNKY

NA KOLA BENE CYKL® JE POSKYTOVÁNA ZÁRUKA DVA ROKY ODE DNE ZAKOUPENÍ, VČETNĚ VŠECH DÍLŮ A SOUČÁSTÍ.

PODMÍNKY ZÁRUKY :

- kolo musí být prodáno smontované, v bezvadném stavu, předvedeno zákazníkovi a připraveno k jízdě.
- kolo musí být používáno výhradně k tomu účelu, ke kterému bylo vyrobeno a opatřeno registračním listem
- záruka může být uplatněna pouze tam, kde jste kolo zakoupili.

ZÁRUKA SE NEVZTAHUJE NA :

- mechanické poškození způsobené pádem, nárazem, přetěžováním, havárií nebo prodřením
- součástí, jejichž opotřebení je dáno běžným provozem kola
- závady vzniklé špatným seřizením, špatnou manipulací, špatnou údržbou, špatnou opravou, záměnou nebo odstraněním dílů, jakož i nedodržením návodu k používání a údržbě
- používáním k jinému než určenému účelu

REKLAMACE

- mají vždy charakter odstranitelné vady, která se řeší výměnou vadné součástky nebo odborným seřizením.
- opravou je zajištěno, že zákazník může výrobek řádně užívat.

**Sdružení BENE CYKL® prohlašuje,
že kolo uvedeného typu a výrobního čísla odpovídá státním normám a technickým předpisům,
je při stanoveném použití bezpečné
a je pro ně v souladu s §13, odst.5 zákona č.22/1997 Sb. vystaveno**

PROHLÁŠENÍ O SHODĚ

ŠŤASTNOU CESTU VÁM PŘEJE TÝM BENE CYKL®

ZÁRUČNÍ A REGISTRAČNÍ KARTA

Jméno	
Adresa	
Model - Výrobní číslo	
Datum prodeje	
Prodejce – razítko a podpis	