

ORIGINÁL
NÁVODU K OBSLUZE

KTM
BIKE INDUSTRIES





KTM
BIKE INDUSTRIES

Obsah

Obecná upozornění	2	Kola a pláště	39
Upozornění k bezpečné manipulaci	2	Obecná upozornění	39
Před první jízdou	4	Manipulace s pevnými osami	39
Před každou jízdou	4	Manipulace s rychloupínáky	40
Po pádu	5	Plášť, ráfek, duše	41
Podrobný náhled – jízdní kolo	6	Napětí špic a obvodová házivost ráfku	43
Podrobný náhled – EPAC	8	Defekt pláště	43
Použití ke stanovenému účelu	9	Prvky odpružení	46
Kategorizace	9	Vymezení pojmů	46
Speciální omezení	12	Odpružené vidlice	47
Přeprava zavazadel	13	Zadní tlumič	48
Nosič	13	Údržba prvků odpružení	49
Použití dětských sedaček	15	Odpružená sedlovka	50
Použití vozíků	16	Výškově nastavitelná sedlovka	50
Systém pohonu EPAC	17	Osvětlení	51
Obecná upozornění	17	Osvětlení na EPAC	51
Normy, směrnice a shoda	17	Osvětlení na jízdním kole	51
Bezpečnostní upozornění	18	Hlavové složení	52
Bezpečnostní upozornění k dětským kolům		Kontrola vůle ložiska	52
EPAC	19	Držák na lahve	52
Montáž baterie	19	Zvláštnost materiálu Carbon	53
Čištění a ošetřování	21	Přeprava jízdního kola	54
Údržba a opravy	21	Přeprava kola autem	54
Přeprava a nakládka	22	Přeprava kola železnicí	54
Dojezd	23	Přeprava kola letadlem	54
Likvidace	23	Vybavení kola	55
Úpravy na kole	24	Cyklistická přílba	55
Výběr správné výšky rámu	24	Obuv a pedály	55
Výška a poloha sedla	25	Pokyny pro údržbu a ošetřování	56
Výška řídítek a nastavení představce	26	Čištění a ošetřování	56
Brzdový systém	27	Skladování a uchovávání	56
Obecná upozornění	27	Intervaly údržby a ošetřování	57
Dosahy brzdových pák	27	Doporučené utahovací momenty	58
Mechanické ráfkové brzdy	28	Ručení a záruka	60
Hydraulické ráfkové brzdy	29	Rám, rámové sady a pevné vidlice	61
Kotoučové brzdy	30	Opotřebitelné díly	62
Zpáteční brzdy	31	Rytí na rámu	62
Pohon	32	Předávací protokol	63
Obecná upozornění	32	Bike Pass	64
Středové složení a kliky	32	Doklad o servisní prohlídce	65
Přehazovačka	33		
Vicerychlostní náboj	36		
Řetěz	37		
Řemen	38		
Kontrola fungování	38		

Obecná upozornění

Koupi tohoto jízdního kola jste se rozhodli pro kvalitní výrobek od firmy KTM. Jsme si jisti, že Vaše nové jízdní kolo Vaše očekávání ohledně funkce, designu a kvality bude nyní i v budoucnu více než splňovat. Všechna naše kola jsou vyráběna se zohledněním nejmodernějších výrobních postupů a za použití nejkvalitnějších materiálů a jsou vybavena těmi nejlepšími součástmi. Vaše kolo smontoval Vaš prodejce KTM a prošlo podrobnou funkční kontrolou.

Vysvětlení symbolů:



NEBEZPEČÍ: Označuje bezprostředně hrozící nebezpečí. Pokud mu není zabráněno, vede k úmrtí nebo velice těžkým zraněním.



VÝSTRAHA: Označuje možné hrozící nebezpečí. Pokud mu není zabráněno, může vést k úmrtí nebo velice těžkým zraněním.



UPOZORNĚNÍ / POZOR: Označuje možnou škodlivou situaci. Pokud jí není zabráněno, může dojít k poškození kola nebo něčeho v jeho okolí.

Pečlivě si přečtěte originální návod k obsluze. Pokud byste mu plně neporozuměli, obraťte se přímo na svého prodejce KTM. Všechna kola, která jsou vybavena elektrickým systémem pohonu, jsou v tomto návodu označována jako EPAC (Electrically Power Assisted Cycle – kola s přídatným elektrickým pohonem). Pokud jste se rozhodli pro koupi EPAC, je potřeba, abyste si před prvním použitím přečetli EPAC – Dodatek k originálnímu návodu k obsluze. Pokud přenecháte EPAC k užívání třetí osobě, musí si i tato před prvním použitím přečíst tento dodatečný návod.

Kolo používejte pouze v souladu s danou oblastí použití. K tomu si přečtěte kapitolu "Použití ke stanovenému účelu". Nesprávné použití může mít za následek materiální škody a vážné úrazy nebo pády.

Přejeme vám vždy dobrou jízdu.

Váš tým **KTM Fahrrad GmbH**

Upozornění k bezpečné manipulaci



- Pečlivě si přečtěte veškerá bezpečnostní upozornění a pokyny, uvedené v tomto originálním návodu k obsluze a ve všech dodaných návodech k různým komponentům a tyto návody uschovejte.
- Nechte si své kolo připravit k jízdě svým prodejcem KTM. Pro veškeré seřizovací práce, ošetřování a údržbu kola jsou potřeba odborné znalosti a speciální nářadí. Nechte veškeré práce provést svým prodejcem KTM.
- V případě dotazů k bezpečnému použití a manipulaci se rovněž obraťte na svého prodejce KTM.

▪ **Dodržujte příslušné platné vnitrostátní zákony.**

Pro používání v silničním provozu musí jízdní kolo splňovat vnitrostátní zákony a předpisy. Přesně se informujte o platných dopravních předpisech v dané zemi.

▪ **Zajistěte bezpečný stav svého jízdního kola.**

Přečtěte si následující části "Před první jízdou", "Před každou jízdou" a "Po každém pádu". Mnohé komponenty zabudované na kole jsou vystavené silnému opotřebení. Nechte své kolo pravidelně kontrolovat svým prodejcem KTM – viz kapitola "Intervaly údržby a ošetřování"

▪ **Dávejte pozor na nebezpečí rotujících součástí.**

Brzdové kotouče, řetězová kola a kola se během provozu otáčejí (při pravidelném používání a údržbě) a mohou způsobit rozsáhlá zranění, až po amputaci končetin.

- **Maziva a prostředky pro ošetřování jízdního kola**

Mějte na paměti, že určité součásti Vašeho kola byly předběžně ošetřeny mazivem. Maziva a prostředky pro ošetřování mohou mít vlastnosti ohrožující zdraví. Informujte se podrobně o vlastnostech a bezpečném používání příslušného výrobku. Při používání a údržbě zabraňte přímému styku s kůží a očima, ale také spolknutí, popř. vdechnutí, a důsledně používejte osobní ochranné prostředky (ochrana očí a rukou). Ohledně vhodných a bezpečných maziv a prostředků pro ošetřování Vám ochotně poradí Váš prodejce KTM.

- **První zkušenosti se svým kolem získávejte v bezpečném terénu, mimo provoz.**

Před používáním kola se seznáme se všemi funkcemi, zejména u brzd a řazení. To platí i pro děti.

- **Dětská kola**

Ujistěte se, že Vaše dítě porozumělo veškerým pokynům pro bezpečné používání kola a manipulaci s ním. Dbejte na to, aby dítě nosilo helmu.

- **V noci a za špatné viditelnosti jezděte pomalu a nikdy bez osvětlení.**

Světlo, zadní světlo, reflektory a způsob jízdy přizpůsobený situaci jsou nezbytnosti.

- **Při používání kola vždy noste oděv vhodný na cyklistiku, testovanou cyklistickou přilbu, ochranné vybavení a vhodnou pevnou obuv.**

Cyklistická přilba by měla mít kontrolu podle DIN EN 1078 – viz kapitola "Vybavení jízdního kola".

- **Zejména při vyšších rychlostech jezděte zvláště předvídavě.**

Dvojitá rychlost = čtyřnásobná brzdná dráha. Zejména v případě úleku nebo při silném brzdění může dojít k zablokování kol a k přemetu. Předvídavá jízda a dobře dávkované brzdění jsou nezbytné.

- **Vždy přizpůsobte svůj styl jízdy daným podmínkám.**

Za vlhka se brzdná dráha podstatně prodlužuje, předčasné zablokování kol může vést k pádu.

- **Dbejte na to, aby velikost rámu a ovládací prvky odpovídaly Vaší výšce.**

Špatně zvolená velikost rámu může ztěžovat obsluhu a kontrolovatelnost kola – například není možné správně ovládat brzdy – viz kapitola "Úpravy na kole".

- **Berte ohled na ostatní účastníky silničního provozu, chodce a děti.**

Vždy počítejte s chybou jiných. Jezděte ohleduplně a neohrožujte ani neprovokujte ostatní účastníky silničního provozu.

- **Používání mobilního telefonu a poslechu hudby přes sluchátka je třeba se za jízdy vzdát.**

Může to odvádět Vaši pozornost a budete své okolí vnímat jen omezeně.

- **Cyklostezky, které vedou rovnoběžně se silnicí, představují zvláštní zdroj nebezpečí.**

Odbočující auto Vás může přehlédnout.

- **Železniční koleje a kryty kanálu přejíždějte opatrně, abyste předešli pádu.**

Železniční koleje pokud možno přejíždějte v pravém úhlu.

- **Mějte na paměti, že na křižovatkách můžete být v mrtvém úhlu jiných vozidel.**

Tak vznikají nebezpečné situace, zejména při odbočování motorového vozidla.

- **K opravám a výměnám používejte výhradně originální součásti KTM.**

K výměně komponent Vašeho kola se doporučuje používat výhradně originální díly KTM, neboť tyto musejí mít určité vlastnosti. Ohledně výběru náhradních dílů se obraťte na svého prodejce KTM.

- **Vždy chraňte životní prostor zvířat a rostlin.**

Jezděte jen po vymezených cestách a silnicích. Vyhýbejte se loukám a polím a v žádném případě nepřejíždějte vodní toky. V terénu bezpodmínečně přizpůsobte svou rychlost svým jezdeckým schopnostem.

- **Během jízdy neprovádějte žádné seřizovací práce na brzdách a řazení.**

Tím se podstatně zvyšuje riziko pádu.

- **Na kole nikdy nejezděte ve dvou.**

Výjimkou je vedení malých dětí ve speciální dětské sedačce. Navíc vezená hmotnost se musí započítat do maximální přípustné celkové hmotnosti. Ne všechny rámy kola jsou konstruovány pro použití dětských sedaček. Přetížení může vést k deformaci nebo zlomení rámu kola nebo komponent.

- **Na kole nikdy nejezděte bez držení.**

To v sobě skrývá velká nebezpečí, neboť můžete ztratit kontrolu nad svým kolem.

- **Nikdy nejezděte pod vlivem drog, alkoholu nebo léků, popř. při vyčerpání.**

To v sobě skrývá velká nebezpečí, neboť můžete ztratit kontrolu nad svým kolem.

Před první jízdou

1. Nesmí být překročena hranice zatížení kola a souvisejících komponentů. Vaše kolo bylo zkonstruováno pouze k použití, které je uvedeno v kapitole "Použití ke stanovenému účelu".
2. Musí být dodržena maximální přípustná celková hmotnost (kolo + cyklista + zavazadlo), na kterou je Vaše kolo zkonstruované – viz kapitola "Použití ke stanovenému účelu".
3. Před první jízdou se seznámte s účinností brzd kola. Ujistěte se, která brzdová páka ovládá přední, popř. zadní kolo – viz kapitola "Brzdový systém".
4. Musíte porozumět fungování typu řazení – viz kapitola "Pohon".
5. Výška řídítek a sedla musí být přizpůsobena tělesné výšce – viz kapitola "Úpravy na kole".
6. U kol s nášlapnými pedály je vhodné před jízdou provést zaklapnutí, popř. uvolnění boty z pedálu – viz kapitola "Vybavení jízdního kola".
7. Nechte si veškerá nastavení prvků odpružení provést hned po koupi kola od svého prodejce KTM. Chybně nastavené prvky odpružení mohou mít negativní dopad na jízdní chování a představují tedy zvýšené bezpečnostní riziko. Kromě toho to může vést k poškození prvků odpružení nebo rámu – viz kapitola "Prvky odpružení".

Před každou jízdou

Vaše kolo bylo v průběhu výrobního procesu a při závěrečné kontrole ze strany prodejce KTM několikrát zkontrolováno. Přesto mohlo při přepravě nebo manipulaci dojít na kole ke změnám.

1. Všechny upevňovací šrouby vizuálně zkontrolujte. Kolo nesmí mít žádné mechanické poškození ve formě hlubokých škrábanců, zářezů nebo vylomení. Neměly by být slyšet žádné nezvyklé zvuky, které jsou ukazatelem neutažených šroubení.
2. Veškeré rychloupínáky, popř. pevné osy na předním a zadním kole, stejně jako na sedlovce, musejí být pevně zavřené. Toto zkontrolujte i tehdy, když necháte kolo jen krátce stát bez dohledu.
3. Zkontrolujte stav, obvodové házení a tlak vzduchu v obou pláštích. Pomocí palce je možné nahmatat správný tlak vzduchu v plášti. Pokud je k dispozici, použijte k určení tlaku manometr. Postup je uveden v kapitole "Kola a pláště".
4. Nejprve u stojícího kola zkontrolujte, zda je brzda plně funkční. K tomu zmáčkněte brzdovou páku směrem k řídítkům. Brzdová páka se přitom nesmí v žádném případě dotknout řídítek. Tloušťka brzdových obložení musí ještě stačit pro bezpečné brzdění.

Rámková brzda: Brzdová obložení musí být pevně spojena s brzdou. Při maximálním tlaku brzdové páky musejí brzdová obložení dosedat do správné polohy na boku ráfku tak, aby se nedotýkaly pláště. Vyboulení boku ráfku ke špicím nesmí být možné.

Hydraulické brzdové systémy: Na komponenty brzdového systému nesmí pronikat žádná brzdová kapalina – viz kapitola "Brzdový systém".

5. Při aktivní účasti v silničním provozu je třeba dodržovat vnitrostátní skutečnosti v příslušné zemi. Nikdy nejezděte bez osvětlení a světel – viz část *"Upozornění k bezpečné manipulaci"*.
6. Pro kontrolu hlavového složení pohybujte řídítka střídavě doleva a doprava, musí to být možné lehce a bez vůle. Se stisknutou přední brzdou pohybujte kolem prudce dopředu a dozadu. To rovněž musí probíhat bez vůle a praskání. Řídítka nesmějí umožňovat žádné natočení vůči přednímu kolu – viz kapitola *"Hlavové složení"*.
7. Pro kontrolu odpružení se opřete o kolo a pokuste se tak zjistit, zda prvky odpružení propuží nahoru a dolů jako obvykle – viz kapitola *"Prvky odpružení"*.
8. Stojánek kola musí být před začátkem jízdy sklopený, aby se předešlo pádu.
9. U EPAC dbejte na to, aby byla baterie pevně usazena v příslušném držáku a aby viko baterie bylo bezpečně zavřené. Před jízdou vytáhněte klíč.

Po pádu



- Pokud by součásti byly po pádu ohnuté, nesmíte je nikdy narovnávat. Hrozi zvýšené nebezpečí zlomení. To platí především pro vidlici, řídítka, představec, kliku a pedály.
- Kapitola *"Zvláštnosti materiálu Carbon"* upozorňuje na postup u komponentů z carbonu – pečlivě si ji přečtěte.

Cizí vlivy, pády nebo nehody mohou poškodit komponenty kola, které jsou relevantní pro bezpečnost. Aby se předešlo nebezpečným situacím při další jízdě, je nezbytné dodržet následující body.

1. Kola musejí být správně umístěna v upnutích rámu a vidlice a musejí vykazovat přiměřeně obvodové házení – viz kapitola *"Kola a pláště"*.
2. Řídítka a představec musejí být v obvyklém, správném směru a šroubení musí být pevně utažená. Pro kontrolu přidržené přední kolo mezi koleny a otáčejte řídítka střídavě doleva a doprava. Představec se přitom nesmí v žádném případě nechat natočit. Pokud se při pokusu spolu s řídítky otáčí brzdová páka směrem dolů, nejsou šroubová spojení již dost pevná – viz kapitola *"Úpravy na kole"*.
3. Řetěz nesmí spadnout ani z předních řetězových kol, ani ze zadní kazety. Přední přehazovačka, přehazovačka a její upevnění nesmějí být v žádném případě ohnuté. Pokud by se přehazovačka dostala do špic, hrozi velké nebezpečí pádu. Za pomoci další osoby, která kolo lehce zvedá za sedlo, zatímco Vy ovládáte pedály, se musí poté zkontrolovat fungování řazení. Pro kontrolu zařaďte všechny rychlosti – viz kapitola *"Pohon"*.
4. Sedlo tiskněte střídavě nahoru/dolů, popř. jej zkuste otočit, abyste zkontrolovali šroubové spojení mezi sedlem a sedlovkou. Natočení, popř. posunutí sedla nesmí být možné. Pomocí této metody je možné navíc zkontrolovat pevné usazení sedlovky v rámu – viz kapitola *"Úpravy na kole"*.
5. Krátce kolo nadzdvihněte a nechte jej skočit na zem. Ujistěte se, že nejsou slyšet žádné nezvyklé klapavé zvuky – to může pomoci identifikovat uvolněná šroubová spojení.
6. Jeďte, pokud to stav Vašeho kola ještě umožňuje, pomalu a opatrně. Vyhněte se prudkému brzdění a silnému zrychlení. V žádném případě nepodstupujte riziko a případně v jízdě nepokračujte. Pro své bezpečí si nechte kolo po pádu zkontrolovat svým prodejcem KTM.

Podrobný náhled – jízdní kolo



Mountainbike - Full Suspension (exemplární symbolické zobrazení)



Horské kolo - Hardtail (exemplární symbolické zobrazení)

1	Horní rámová trubka	7	Vidlice	13	Náboj	19	Řetězová vzpěra	25	Sedlovka
2	Hlavové složení	8	Přední brzda	14	Spodní trubka	20	Přehazovačka	26	Sedlovka
3	Představec	9	Špice	15	Pedál	21	Kazeta	27	Objímka sedlové trubky
4	Řídítka	10	Ráfek	16	Středové složení	22	Patka přehazovačky	28	Sedlo
5	Brzdová páka	11	Plášť	17	Řazení (volitelně)	23	Zadní brzda	29	Rocker
6	Hlavová trubka	12	Ventilek	18	Řetěz	24	Sedlová trubka	30	Zadní tlumič



Road Bike (exemplární symbolické zobrazení)



Trekking - Onroad (exemplární symbolické zobrazení)

1	Horní rámová trubka	7	Vidlice	13	Náboj	19	Řetězová vzpěra	25	Sedlovka	31	Světlomet
2	Hlavové složení	8	Přední brzda	14	Spodní trubka	20	Přehazovačka	26	Sedlovka	32	Koncové světlo
3	Představec	9	Špice	15	Pedál	21	Kazeta	27	Objímka sedlové trubky	33	Nosič
4	Řídítka	10	Ráfek	16	Středové složení	22	Patka přehazovačky	28	Sedlo		
5	Brzdová páka	11	Plášť	17	Řazení (volitelně)	23	Zadní brzda	29	Rocker		
6	Hlavová trubka	12	Ventilek	18	Řetěz	24	Sedlová trubka	30	Zadní tlumič		

Podrobný náhled – EPAC



EPAC - Horské kolo Full Suspension (symbolické vyobrazení jako příklad)



EPAC - Trekking Onroad (symbolické vyobrazení jako příklad)

1	Horní rámová trubka	8	Vidlice	15	Pohon	22	Přehazovačka	29	Objímka sedlové trubky	36	Ochranný kryt řetězu
2	Hlavové složení	9	Špice	16	Kryt motoru	23	Kazeta	30	Sedlovka	37	Světlo
3	Představec	10	Ráfek	17	Pedál	24	Patka přehazovačky	31	Sedlo	38	Koncové světlo
4	Cyklo computer	11	Pláště	18	Pedál	25	Zadní brzda	32	Baterie	39	Nosič
5	Řídítka	12	Ventilek	19	Středové složení	26	Sedlová trubka	33	Zámek baterie	40	Stojan
6	Brzdová páka	13	Přední brzda	20	Řetěz	27	Senzor rychlosti	34	Zadní tlumič		
7	Hlavová trubka	14	Spodní trubka	21	Řetězová vzpěra	28	Sedlovka	35	Rocker		

Použití ke stanovenému účelu

Rám kola a k němu příslušející komponenty jsou obecně konstruovány pro různé účely a druhy použití. Každý typ kola je přitom navržen pro určitý typ použití. Společnost KTM vyrábí mnoho kategorií horských, silničních, závodních a cyklokrosových kol, trekkingových, městských, nákladních a cestovních kol, a rovněž dětská jízdní kola a jízdní kola pro mládež. Pokud se při používání jízdního kola překročí hranice zatížení, může se kolo a jeho komponenty poškodit. Komponenty mohou kvůli předchozímu poškození selhat již při podstatně menším zatížení. Proto je důležité, abyste jízdní kolo používali podle daného účelu. Za škody, které vzniknou nedodržením příslušných mezí zatížení, popř. které pocházejí od chybného používání jízdního kola, výrobce ani prodejce neručí. Abychom mohli garantovat dlouhodobou bezpečnost Vámi pořízeného výrobku, je nezbytné dodržovat výrobce v návodu k použití uvedené předpisy pro provoz, údržbu a ošetřování. K tomu se seznamte především s kapitolami "Intervaly údržby a ošetřování" a "Ručení a záruka". V dalším odstavci jsou definovány různé kategorie, které zohledňují veškeré účely použití a meze zatížení.

Kategorizace

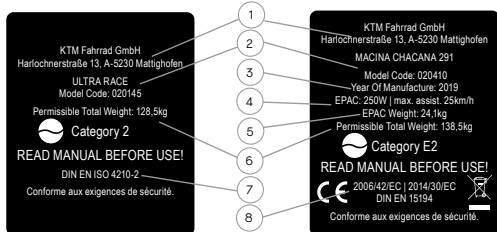
Společnost KTM Fahrrad GmbH stanoví kategorie 0-5, popř. kategorie EPAC E0-E5, které se od sebe podstatně liší především svým účelem použití. Různé kategorie jsou popsány na následujících stranách.

Příslušná kategorie je uvedena přímo na jízdním kole, v oblasti spodní trubky, popř. sedlovky, ve formě nálepky „Obr. 1/ Nálepka na jízdní kolo“ na stránce 9 / „Obr. 2/ Nálepka na EPAC“ na stránce 9. Navíc tato nálepka informuje o veškerých relevantních údajích Vašeho jízdního kola.

Porovnejte příslušnou kategorii s tímto návodem a informujte se přesně o účelu použití, popř. mezích zatížení, pro Vaše jízdní kolo. Na této nálepce je u EPAC uvedeno také označení CE.

Prostřednictvím označení CE výrobce v souladu s nařízením EU prohlašuje, "že výrobek splňuje platné požadavky, které jsou stanoveny v harmonizačních právních předpisech Společenství ohledně jejich umístění."

Pokud jsou u modelů offroad navíc namontovány nosiče, blatníky nebo kryt řetězu, mění se kategorie automaticky na 2, popř. E2. Výjimkou jsou tzv. "Short Fenders" („Obr. 3/ Symbolické vyobrazení Short Fender“ na stránce 9), které je možné namontovat na vidlici nebo na rám, popř. sedlo, bez vzpěr.



Obr. 1/9 Nálepka na jízdní kolo



Obr. 2/9 Nálepka na EPAC




Obr. 3/9 Symbolické vyobrazení Short Fender

Č.	Popis
1	Jméno a adresa výrobce
2	Označení modelu a specifické číslo montážního celku
3	Rok výroby EPAC
4	Druh stroje, jmenovitý trvalý výkon motoru, maximální podporovaná rychlost motoru
5	Hmotnost EPAC
6	Maximální přípustná celková hmotnost. Maximální přípustná celková hmotnost příslušného modelu jízdního kola představuje součet hmotnosti jízdního kola + jezdce + nákladu + vozíku a nesmí být v žádném případě překročena.
7	ISO 4210-2: Jízdní kola - Bezpečnostní požadavky na jízdní kola
8	2006/42/ES = Směrnice o strojních zařízeních 2014/30/ES = Směrnice o elektromagnetické kompatibilitě EN 15194 = Jízdní kola – Jízdní kola s pomocným elektrickým pohonem – Jízdní kola EPAC


Kategorie 0 / E0

Typ kola	Dětská kola
	<p>Charakteristika kategorie 0 / E0</p> <p>Tato jízdní kola jsou určena výhradně pro děti. Jízdní kola kategorie 0 / E0 nesmí v žádném případě používat mládež nebo dospělí. Děti nikdy nesmějí jezdit na kole bez dohledu. Kromě toho by měly děti vždy jezdit mimo silniční provoz a mimo jiná nebezpečí nebo překážky a přiměřeně jejich schopnostem.</p>
Povoleno použití	Použití jízdních kol z kategorie 0 / E0 je povoleno jen pod rodičovským dohledem.
Nepovoleno použití	Děti nesmějí jezdit v blízkosti svahů, obrubníků, schodů, přerušeného zábradlí, kanálových vik a po cestách, kde jezdí automobily.
Stojí za to vědět	 <p>Maximálně nastavitelná výška sedla (viz kapitolu "Úpravy na kole") musí být minimálně 435 mm a nesmí překročit 635 mm. Výška sedla představuje svislou vzdálenost mezi zemí a horní hranou sedla.</p>

Kategorie 1 / E1

Typy kol	Road Race, Time Trial, Triathlon
	<p>Charakteristika kategorie 1 / E1</p> <p>Zde se jedná o kategorii jízdních kol, která je určena pro použití na dlážděných silnicích nebo hladkých vozovkách. Kontakt mezi pláštěm a vozovkou se přitom může neúmyslně ztratit.</p>
Povoleno použití	Výhradně pro použití na asfaltovaných silnicích.
Nepovoleno použití	Nevhodné pro offroad a použití s nosičem nebo taškami na kolo.
Stojí za to vědět	<p>Podle země může být možné, že na veřejných silnicích je potřeba dodatečné vybavení světlometem, světly, blatníky atd., aby byly splněny vnitrostátní zákony. Bezpečnostní vybavení jízdního kola kategorie 1/E1, potřebné pro tréninkové účely nebo soutěže, je součástí dodávky a uživatel nebo odborník jej musí pravidelně kontrolovat a v případě potřeby provést jeho údržbu. V případě škod, které jsou výsledkem používání závodního kola v terénu, přetížení a neodpovídajícího odstranění vad, výrobce ani prodejce neručí.</p>


Kategorie 2 / E2

Typy kol	City, Trekking Onroad, Trekking Offroad, Cyclocross, Mountainbike Casual
	<p>Charakteristika kategorie 2 / E2</p> <p>Zde se jedná o kategorii jízdních kol, která zahrnuje účel použití 1 / E1 a navíc nedlážděné silnice nižší třídy a šotolinové cesty a trasy s mírným stoupáním/klesáním. Je možný kontakt s nerovným podkladem. Pláště tak mohou ztratit kontakt se zemí. Skoky nesmějí překročit výšku 15 cm.</p>
Povoleno použití	Na asfaltované silnice, dobře zpevněné šotolinové cesty a cyklostezky.
Nepovoleno použití	Není vhodná pro toto překračující použití offroad a pro použití jako horské kolo, popř. k provádění různých freestyleových triků. Mnohá tato kola sice mají systémy odpružení, ty ale slouží pro komfort, nejsou vhodné do terénu.
Stojí za to vědět	<p>Jízdní kola této kategorie na základě své konstrukce a vybavení splňují zákonné požadavky pro silniční provoz. Navíc je povoleno také použití na polních a lesních cestách, schválených pro provoz jízdních kol. Bezpečnostní vybavení potřebné pro tento účel použití je součástí dodávky a uživatel nebo odborník jej musí pravidelně kontrolovat a v případě potřeby provést jeho údržbu.</p> <p>Některá jízdní kola této kategorie ovšem nesplňují zákonné požadavky pro silniční provoz a jsou tedy pokládány za sportovní náčiní. Pokud Vaše kolo není vybaveno aktivním (zadní světlo, světlomet) a pasivním (světlo) osvětlením, musí být před použitím veřejných silnic dovybaveno příslušnými komponenty v souladu s příslušnými vnitrostátními zákony a předpisy.</p>


Kategorie 3 / E3

Typy kol	Horské kolo: Cross Country, Marathon, Tour
	Charakteristika kategorie 3 / E3 Zde se jedná o takovou kategorii jízdních kol, která zahrnuje nejen účel použití kategorie 1 / E1 a 2 / E2, ale navíc také neprobádané trasy a technické pasáže. Skoky do 60 cm jsou zahrnuty.
Povolené použití	Od lehkého až po náročný terén (malé překážky jako kořeny, kameny a strouhy na volném i pevném podkladu) při použití cross-country nebo při soutěžích. Komponenty cross-country, maraton a tour (pláště, odpružení, rám, pohon) mají malou hmotnost a jsou koncipovány pro ovladatelnost a rychlost.
Nepovolené použití	Nevhodné pro všechny extrémní formy jízdy, popř. skoky, jako např. freeriding, enduro, downhill, freestyleové triky apod.
Stojí za to vědět	Tato jízdní kola nejsou na základě své konstrukce a vybavení určena k použití na veřejných silnicích. Před použitím na veřejné silnici se musí kolo v souladu s vnitrostátními zákony a předpisy dovybavit osvětlením, blatníkem atd. Bezpečnostní vybavení potřebné pro použití v terénu je součástí dodávky a uživatel nebo odborník jej musí pravidelně kontrolovat a v případě potřeby provést jeho údržbu.

Kategorie 4 / E4

Typy kol	Horské kolo: Trail, All Mountain, Enduro
	Charakteristika kategorie 4 / E4 Zde se jedná o kategorii jízdních kol, která zahrnuje účel použití kategorie 1 / E1, 2 / E2 a 3 / E3. Kromě toho tato kategorie zahrnuje neomezené použití ke sjezdu. Sjezdová kola směřjí jet rychlosti až 40 km/h, pokud skoky nepřesáhnou výšku 120 cm. Použití jízdního kola za těchto podmínek silně závisí na zkušenostech a schopnostech jezdce.
Povolené použití	Jízdní kola z této kategorie jsou robustně a solidně zkonstruovaná cross country, maratonská nebo cestovní horská kola. Díky delšímu zdvihu vidlice je možné zvládnout náročnější terén s většími překážkami a skoky.
Nepovolené použití	Oblasti použití, které přesahují uvedený účel použití.
Stojí za to vědět	Tato jízdní kola nejsou na základě své konstrukce a vybavení určena k použití na veřejných silnicích. Před použitím na veřejné silnici se musí kolo v souladu s vnitrostátními zákony a předpisy dovybavit osvětlením, blatníkem atd. Bezpečnostní vybavení potřebné pro použití v terénu je součástí dodávky a uživatel nebo odborník jej musí pravidelně kontrolovat a v případě potřeby provést jeho údržbu.

Kategorie 5 / E5

Typy kol	Horské kolo: Gravity, Freeride, Downhill
	Charakteristika kategorie 5 / E5 Jedná se o kategorii jízdních kol, která zahrnuje účel použití kategorie 1 / E1, 2 / E2, 3 / E3 a 4 / E4. Jízdní kola jsou navíc konstruována pro skoky jakéhokoli druhu s následným dopadem ve svažitém terénu a pro rychlosti přes 40 km/h. Rovněž je povoleno použití v drsném, nesjizdném terénu. Použití jízdního kola za těchto podmínek silně závisí na zkušenostech a schopnostech jezdce.
Povolené použití	Jízdní kola pro výše uvedený účel použití umožňují jízdu v selektivním terénu. Mají mimořádně robustní konstrukci a poskytují velký zdvih vidlice, aby bylo možné co nejlépe zvládnout překážky. Kvůli vysokému zatížení je potřeba mimořádné péče o komponenty a šetrné nakládání s nimi.
Nepovolené použití	Použití za hranice osobních schopností. Proto se řiďte rozumným odhadem sebe sama.
Stojí za to vědět	Tato jízdní kola nejsou určena k použití na veřejných silnicích. Před použitím na veřejné silnici se musí kolo v souladu s vnitrostátními zákony a předpisy dovybavit osvětlením, blatníkem atd. Bezpečnostní vybavení potřebné pro použití v terénu je součástí dodávky a uživatel nebo odborník jej musí pravidelně kontrolovat a v případě potřeby provést jeho údržbu. Mějte na paměti, že přecenění vlastních schopností může v této kategorii rychle vést k nehodě s těžkým zraněním nebo dokonce smrti.

Speciální omezení

Přepravení EPAC

Přepravení EPAC KTM "Macina Multi" je vhodné pro přepravu těžkých nákladů a je možné jej dodatečně vybavit a rozšířit o různé komponenty pro přepravu nejrůznějších nákladů a dětských sedaček. O vhodných součástech dodatečné výbavy se informujte o svého prodejce KTM. Dbejte na dodržování všech bezpečnostních pokynů a pokynů k dalším součástem výbavy. Maximální přípustná celková hmotnost odpovídá součtu hmotnosti jezdce + jízdního kola + zavazadel a nesmí být v žádném případě překročena. Maximální přípustná hmotnost užitečného zatížení odpovídá maximální přípustné celkové hmotnosti snížené o vlastní hmotnost jízdního kola. Informace o maximální přípustné celkové hmotnosti a vlastní hmotnosti jízdního kola jsou uvedeny na nálepce EPAC - viz kapitulu „Kategorizace“ na stránce 9. Je třeba dodržovat informace o rozložení hmotnosti, které jsou podrobně uvedeny v průchozí části rámu. Na nálepkách, které jsou k tomuto účelu použity, jsou uvedeny mezní hodnoty zatížení nosiče a zavazadlové části rámu. Zavazadla musí být rozmístěna tak, aby nebyly překročeny příslušné stanovené mezní hodnoty zatížení nosiče a zavazadlových částí rámu.

Pokud je maximální hmotnost zavazadla vyčerpána, je třeba dbát na to, že maximální přípustná hmotnost jezdce se snižuje („Obr. 1/ Symbolické vyobrazení Hmotnost nákladu“ na stránce 12):



Obr. 1/12 Symbolické vyobrazení Hmotnost nákladu

Pokud je maximální hmotnost jezdce vyčerpána, musí se hmotnost zavazadla odpovídajícím způsobem snížit, aby nebyla překročena maximální přípustná hmotnost nákladu („Obr. 2/ Symbolické vyobrazení Hmotnost nákladu“ na stránce 12):



Obr. 2/12 Symbolické vyobrazení Hmotnost nákladu

Další informace najdete v kapitole "Přeprava zavazadel".

Přeprava zavazadel



- Pro montáž nosičů, příslušenství pro přepravu zavazadel, dětských sedaček a vozíků se obraťte na svého prodejce KTM.
- Těžká zavazadla by měla být uložena co možná nejnižše. Prodlužují totiž brzdovou dráhu a mění jízdní chování (možné vyklonění). To platí i pro dětské sedačky a vozíky. Jízdu trénujte na bezpečném místě (speciálně s prázdnou dětskou sedačkou) a odpovídajícím způsobem přizpůsobte svůj způsob jízdy.
- Dbejte na maximální přípustnou celkovou hmotnost svého kola, ta nesmí být v žádném případě překročena. Dodatečná hmotnost dětské sedačky a náklad nebrzděného vozíku se maximální přípustné celkové hmotnosti rovněž započítávají. Viz odstavec „Kategorizace“ v kapitole „Použití ke stanovenému účelu“.
- Přizpůsobte prvky odpružení a tlak v pneumatikách dodatečné hmotnosti.
- Při upevnění sedlových tašek je třeba dbát na to, že žádné upevňovací pásy se nesmějí dostat do špic.

Nosič



Veškeré nosiče instalované společností KTM splňují normu EN 14872 popř. EN ISO 11243. Kromě normy najdete na horní straně nosiče vyryté důležité informace o používání nosiče, jako je maximální zatížení a vhodnost pro montáž dětské sedačky.

Obr. 1/13 Nosič

Vyrytý symbol	Vysvětlení symbolů
ISO 11243:2016	Platná norma
max load 25 kg	Maximální zatížení nosiče
	Nosič není schválený k montáži dětské sedačky
NO CHILDSEAT	Nosič není schválený k montáži dětské sedačky
	Nosič je vhodný pro přímou montáž dětské sedačky pomocí k tomu určené adaptérové desky – viz odstavec „Použití dětských sedaček“

Nosiče pro těžké náklady u přepravních EPAC jsou schváleny pro vyšší zatížení. Informace o bezpečném používání a rozložení hmotnosti najdete v kapitole „Použití ke stanovenému účelu“ v odstavci „Přeprava EPAC“.

Při dodatečné montáži nosiče je nutné dbát na to, aby byl vybraný nosič rovněž vyzkoušen podle výše uvedených norem a aby byl vhodný pro montáž na příslušný rám kola. Montáž samonosných nosičů, které jsou upnuti na sedlovku, není u rámu z carbonu, popř. celoodpružených rámu povolena. Dodržujte případná omezení výrobce sedlovky.

Kromě přepravy zavazadel v běžném batohu jsou na kole přípustné následující metody. Z konstrukčních důvodů nejsou všechny druhy přepravy zavazadel vhodné pro každý model jízdního kola. Zde najdete přehled nejběžnějších metod přepravy zavazadel na kole s použitím sedlových tašek.

Kapsa na nosič	Kapsička na řídítka	Kapsa Lowrider
		
<p>Kapsy na nosič mohou být upevněny pomocí upínacích řemínků nebo v případě systémových nosičů pomocí vhodného adaptéru v závislosti na typu.</p>	<p>Kapsičky na řídítka se často umísťují pomocí suchých zipů na řídítka kola a představují praktickou možnost, jak uložit cenné předměty nebo fotografické vybavení.</p>	<p>Pomocí speciálních držáků na vidlici je možné připevnit takzvané kapsy Lowrider. Ty se hodí k přepravě těžkých zavazadel, protože kvůli nízkému umístění těžiště není jízda ve velkém rozsahu ovlivněna.</p>

Na kolo nakládejte vhodné, stabilní, pokud možno vodotěsné sedlové tašky, které mají těžiště co možná nejnižší.


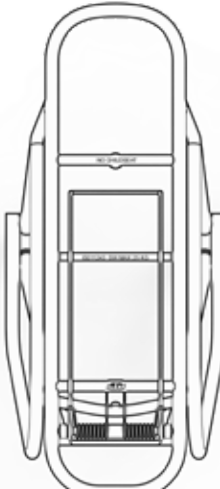
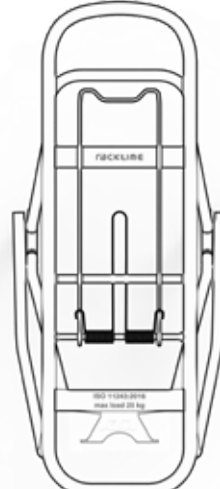
Systemový nosič

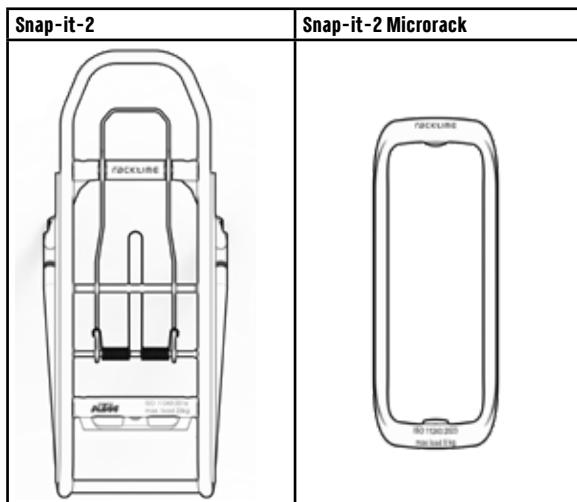
Všechna jízdní kola a EPAC KTM jsou až na několik výjimek vybavena systémovým nosičem. Systémové nosiče slouží k bezpečné a pohodlné přepravě zavazadel. Pomocí specifických systémových adaptéru lze bez problémů a nekomplikovaně upevnit na kolo nebo EPAC různé součásti příslušenství, tašky a držáky. Informujte se u svého prodejce KTM, který adaptér je kompatibilní a bezpečný pro Váš systémový nosič.



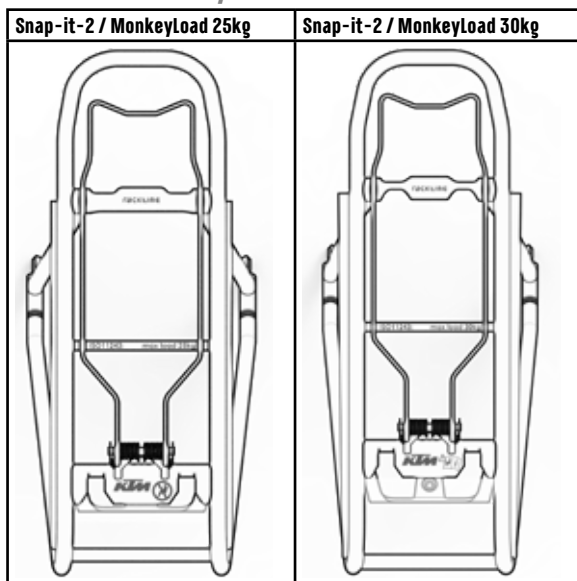
- Pamatujte si, že komponenty různých systémových nosičů většinou nejsou kompatibilní. Poradte se ohledně výběru, montáže a bezpečného používání adaptéru, součástí příslušenství, tašek a držáků se svým prodejcem KTM.
- Přečtěte si všechny návody k součástem příslušenství příslušných systémových nosičů a bezpodmínečně dodržujte bezpečnostní upozornění a pokyny v nich obsažené.
- Při použití adaptéru dbejte vždy na řádné vyrovnaní, bezpečné usazení a správnou aretaci.

Na kolech a EPAC KTM se používají následující typy systémových nosičů:

iRack1/iRack2	MonkeyLoad	Snap-it-1
		



Kombinované systémové nosiče




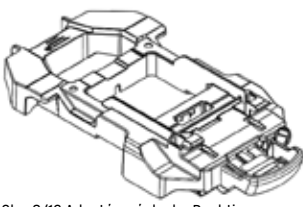
Použití dětských sedaček



- Upevnění dětských sedaček přímo na řídítka, popř. na nosič je až na několik málo výjimek zakázáno - hrozí nebezpečí zlomení.
- Informujte se u svého prodejce KTM, jestli je Váš nosič vhodný pro dětskou sedačku.
- Ujistěte se, že dítě je v sedačce připoutané a má vhodné ochranné vybavení ve formě cyklistické přilby.
- Dětská sedačka prodlužuje kvůli dodatečné hmotnosti brzdovou dráhu.
- Buďte mimořádně opatrní, když posazujete dítě do dětské sedačky. Hrozí nebezpečí, že se kolo převrátí.
- Dítě nikdy nenechávejte sedět v dětské sedačce odstaveného kola bez dohledu. Kolo může spadnout a dítě se přitom může zranit.
- Rám z carbonu a celoodpružená kola nejsou pro připevnění dětské sedačky vhodná.
- Dětské sedačky se nesmějí montovat na kola, která jsou vybavena odpruženou sedlovkou nebo odpruženým sedlem. Pohyblivé díly mohou dítě zranit.

Z konstrukčních důvodů není každý model kola od společnosti KTM Fahrrad GmbH vhodný pro montáž dětské sedačky. Jízdní kola kategorie 1, 4, 5, a rovněž E1, E4 a E5 nejsou podle kapitoly „Použití ke stanovenému účelu“ vhodná pro použití dětských sedaček. Pro připevnění dětské sedačky se nehodí také rámy z carbonu a celoodpružené rámy. Informujte se proto u výrobce dětské sedačky, popř. u svého prodejce KTM, jaký model přichází pro Vaše jízdní kolo v úvahu.

Společnost KTM Fahrrad GmbH schvaluje následující možnosti montáže dětských sedaček:

Montáž na sedlovce	Montáž na nosiči
 <p>Obr. 1/16 Zdroj BabyOK</p>	 <p>Obr. 2/16 Adaptérová deska Racktime</p>
<p>Dětská sedačka se upevňuje na sedlovce rámu pomocí adaptéru a pružné spony.</p>	<p>Nosič musí být zásadně schválený pro montáž dětské sedačky – viz kapitola „Nosič“. K montáži dětské sedačky se smí používat výhradně speciální adaptérová deska Racktime / Urban Iki.</p>

Použití vozíků



- Jsou-li ve vozíku přepravováni děti, musí být připoutané a musí mít vhodné ochranné vybavení ve formě cyklistické přílby.
- Při používání vozíků dodržujte vnitrostátní zákony a předpisy. Mohou existovat omezení, popř. předpisy ohledně provedení a osvětlení.
- Tyč na praporek, namontovaná na vozíku, jej činí pro ostatní účastníky provozu lépe viditelným.
- Montáž vozíku na kola kategorie 1 / E1 podle kapitoly „Použití ke stanovenému účelu“ a na celoodpružená kola a kola s rámem z carbonu není přípustná.

Z konstrukčních důvodů není každý model kola od společnosti KTM Fahrrad GmbH vhodný pro montáž spojky pro vozík. Informujte se proto u výrobce vozíku, popř. u svého prodejce KTM, jaký model vozíku přichází pro Vaše jízdní kolo v úvahu.

Společnost KTM Fahrrad GmbH zásadně schvaluje následující systémy spojení:

- Upevnění spodní osy – montáž na osu („Obr. 3/ Spodní osa“ na stránce 16)
- Upevnění spodní osy – montáž do vybrání
- Upevnění střední osy – montáž nosiče („Obr. 4/ Střední osa“ na stránce 16)

Obecně lze rozlišovat brzděné a nebrzděné vozíky. Maximální přípustná zatížení vozíku přitom činí 80 kg pro brzděný vozík a 40 kg pro vozík nebrzděný



Obr. 3/16 Spodní osa



Obr. 4/16 Střední osa

Dodržujte také vnitrostátní předpisy, které částečně povolují pouze podstatně nižší zatížení. Zvláštní opatření je třeba u kol s vícerychlostním nábojem, pokud je připevněn vozík s upevněním spodní osy na náboji zadního kola. Podpěra točivého momentu náboje řazení musí být i našroubovanou spojku vozíku správně namontovaná. Při montáži vozíku dbejte především na to, aby vždy byla zajištěna dostatečná upínací síla a potřebná bezpečnost proti zkroucení u spojky vozíku.

System pohonu EPAC

Obecná upozornění

Veškerá jízdní kola KTM se systémem elektrického pohonu jsou EPAC (Electrically Power Assisted Cycles) v souladu s EN 15194 a v od jízdního kola bez pomocného pohonu se v zásadě odlišují montáží cyklo computeru, baterie a pohonné jednotky. Vždy dodržujte platné vnitrostátní zákonné předpisy vyplývající z příslušného silničního zákona. V evropském zahraničí mohou platit jiné podmínky.

Veškerá EPAC KTM jsou vhodná pro osoby od dovršení věku 14 let. Výjimku představují dětská EPAC. Dětská EPAC jsou vhodná pro osoby od dovršení věku 8 let po obsáhlém zaškolení.

Všechny součásti, které se používají ve spojení se systémem pohonu EPAC, jsou pro konkrétní součásti podrobně popsány v příloženém „dotatku EPAC originálního návodu k obsluze“. Mějte na paměti, že v příložených dokumentech se EPAC označují také jako eBikes, hnací jednotka jako drive unit, baterie jako PowerPack nebo PowerTube/CompactTube, displej jako cyklo computer a nabíječka jako charger.



V EPAC společnosti KTM jsou instalovány výhradně originální komponenty pohonu a originální baterie od příslušného výrobce. Proto za účelem dodatečného vybavení a výměny používejte výhradně originální díly od příslušného výrobce. Použití cizích nebo nevhodných komponentů pohonu a baterií může vést k přehřátí, zapálení nebo dokonce výbuchu baterie. Zanikají rovněž veškeré záruční nároky a nároky na ručení pro systém pohonu.

Komponenty pohonu EPAC různých modelových roků jsou vzájemně kompatibilní pouze částečně. Nikdy se nepokoušejte násilím nasadit nekompatibilní komponenty pohonu. Ohrožujete tak sami sebe i jiné osoby. Zanikají tak veškeré záruční nároky a nároky na ručení ohledně systému pohonu.

EPAC s baterií plně integrovanou ve spodní trubce nesmějí za žádných okolností jezdit bez zavřeného krytu baterie.

Nezapomeňte, že sejmutý díl ovládání, popř. vyjmutá baterie, nejsou ochranou před krádeží. EPAC je možné uvést do provozu i bez podpory pomoci komponent pohonu. EPAC proti zajistěte bezpečným a vyzkoušeným zámkem na kolo k pevnému předmětu (stojan na kola atd.). Váš prodejce KTM Vám rád pomůže při nalezení toho správného zámku.

Před delším nepoužívání EPAC vždy vyjměte baterii a uchovejte ji na suchém, ale ne příliš studeném místě (teplota v místnosti).

Normy, směrnice a shoda

Pro konstrukci a vybavení EPAC od společnosti KTM platí následující předpisy, normy a směrnice EU:

- DIN EN 15194 / Jízdní kola – Jízdní kola s pomocným elektrickým pohonem – Jízdní kola EPAC
- Směrnice o strojních zařízeních 2006/42/ES
- DIN EN ISO 4210-2 / Jízdní kola – Bezpečnostní požadavky na jízdní kola – Část 2: Požadavky na městská a trekkingová jízdní kola, na jízdní kola pro mládež, na horská a závodní jízdní kola
- Příslušné platné předpisy silničního provozu

Úplné prohlášení o shodě EU od společnosti KTM najdete na našich webových stránkách <https://www.ktm-bikes.at/de/service/service-documents>. Kompletní prohlášení o shodě EU od společnosti Bosch je k dispozici na následující internetové adrese www.bosch-ebike.com/conformity.

Bezpečnostní upozornění



- Přečtěte si všechny přiložené dokumenty „EPAC – dodatek originálního návodu k obsluze“ pro použité součásti a věnujte přitom pozornost především kapitole Bezpečnostní upozornění.
- Při používání elektrokola KTM dochází za určitých okolností kvůli používání elektronických komponent k dodatečným nebezpečím. Proto si přečtěte všechna bezpečnostní upozornění a uschovejte je pro budoucnost. Zanedbání při dodržování bezpečnostních upozornění mohou vést k úrazu elektrickým proudem, požáru a/nebo vážným zraněním.
- Neprovádějte žádné úpravy nebo přestavby, ani na hardwaru, ani na softwaru. To může vést k nepředvídatelným nebezpečným situacím, nehodám nebo pádům se zraněním.
- Baterii vždy nabíjejte v suchém prostředí a nikdy v blízkosti snadno zápalných nebo hořlavých materiálů. Kromě toho udržujte kovové/elektricky vodivé předměty stranou od baterie elektrokola, neboť tyto mohou při kontaktu s baterií způsobit zkrat, čímž výrazně stoupá nebezpečí požáru.

▪ **Opatrně ve spojení s kardiostimulátory a lékařskými přístroji.**

Toto EPAC bylo otestováno podle veškerých norem, platných a předepsaných pro EPAC. Toto kolo EPAC ale není speciálním zařízením, vyrobeným podle lékařských požadavků. Aby se předešlo případným poruchám kardiostimulátoru nebo lékařského přístroje, před používáním EPAC se bezpodmínečně poraďte se svým ošetřujícím lékařem nebo výrobcem příslušného lékařského přístroje.

▪ **Emisní hladina akustického tlaku**

A hodnocená emisní hladina akustického tlaku u uší jezdce je nižší než 70 dB(A).

▪ **Tuning**

Pod tuningem se rozumí zvýšení výkonu, popř. i omezení rychlosti podpory šlapání příslušného systému pohonu na základě změny parametrů nebo takzvaných dovybavitelných tuningových sad. Kvůli příslušným zákonným ustanovením nejsou změny tohoto druhu ani povolené, ani doporučené. Stávající zákonná ustanovení existují pro zabránění nebezpečným situacím. Změnami tohoto druhu se také podstatně zvyšuje opotřebení systému pohonu a komponentů.

▪ **Nejezděte s demontovanou baterií.**

Baterie slouží jako zdroj proudu pro osvětlení, takže jízda s vyjmutou baterií ovlivňuje fungování osvětlení. Porušení tohoto předpisu je přestupek, který může vést k pokutě, upuštění od pojištění nebo také k nehodám nebo pádům s zraněním.

▪ **Nepokoušejte se pomocí změny parametrů zmanipulovat maximální podporovanou rychlost nebo jízdní chování.**

Manipulace je přestupek, který může vést k pokutě, upuštění od pojištění nebo také k nehodám nebo pádům s zraněním. Zanikají tak veškeré záruční nároky a nároky na ručení.

V následujících situacích je třeba kvůli vysokému točivému momentu systému pohonu třeba mimořádné opatrnosti:

- Při rozjezdu může zejména při vysokých stupních podpory výkon motoru prudce stoupnout. Vyhněte se zatížení pedálů, pokud na kole nesedíte bezpečně, nebo pokud se při rozjezdu odrazíte jen jednou nohou.
- Pro vlastní bezpečnost při nastupování na EPAC stiskněte brzdy, abyste předešli neúmyslnému rozjetí EPAC.
- Pokud byste na kole v klidu seděli (čekali), stiskněte pro bezpečnost brzdy, abyste předešli neúmyslnému rozjetí EPAC.

Bezpečnostní upozornění k dětským kolům EPAC



- Přečtěte si všechna bezpečnostní upozornění a seznamte s nimi i své dítě. Tento návod k obsluze uschovejte pro budoucnost. Zanedbání při dodržování bezpečnostních upozornění mohou vést k úrazu elektrickým proudem, požáru a/nebo vážným zraněním.
- Zásah elektrickým proudem představuje pro člověka životu nebezpečné ohrožení. Kabely se nesmí ohnout, být zmáčknuté nebo poškozené o ostré hrany.
- Poškozením ochranného okruhu a ochranného mechanismu na baterii se tato může vznítit nebo dokonce explodovat. Důsledkem může být životu nebezpečné ohrožení. Baterii bezpodmínečně vyjměte, pokud provádíte opravu, údržbu nebo čištění.

▪ **Dítě při používání EPAC a manipulaci s ním nikdy nenechávejte bez dohledu.**

Před používáním EPAC dítě seznamte s veškerými funkcemi.

▪ **Dítě podrobně zaveďte do používání EPAC.**

Jinak není vyloučeno chybné použití.

▪ **Dětská kola EPAC jsou vhodná pouze pro použití na zpevněných cyklostezkách a silnicích.**

Používání na chodníku není dovoleno.

▪ **Dítě nikdy nenechte, aby samo zacházelo s EPAC pomocí nářadí nebo holýma rukama a nenechte provádět čištění.**

▪ **Před každou jízdou s dítětem dbejte na správné nastavení veškerých komponent a pevné utažení šroubových spojů a rychloupínáků.**

Viz odstavce „Před první jízdou“ a „Před každou jízdou“ v originálním návodu k obsluze.

▪ **Dbejte na to, aby velikost rámu a ovládací prvky odpovídaly výšce postavy dítěte.**

Špatně zvolená velikost rámu může vést k tomu, že jezdec nemůže EPAC správně obsluhovat a kontrolovat – například není možné správně ovládat brzdy.

▪ **Aby byla vždy zajištěna bezpečnost Vašeho dítěte, jsou oproti běžnému EPAC omezeny následující charakteristicky dětského EPAC:**

- Podporovaná rychlost byla omezena na 20 km/h.
- Pomoc při tlačení byla deaktivována.
- Při zapnutí je EPAC nejprve v režimu OFF.
- Celkové zatížení (jezdec + zavazadlo) dětského EPAC činí 50 kg.

Montáž baterie



- Před vyjmutím baterie z EPAC si přečtěte příložený dokument „EPAC – dodatek originálního návodu k obsluze“, týkající se zacházení s baterií. Věnujte přitom pozornost především kapitolám „Bezpečnostní upozornění“, „Provoz“ a „Údržba a servis“.
- S baterií vždy zacházejte opatrně. Při nesprávném použití může dojít k zasažení elektrickým proudem, úniku jedovatých chemických látek, extrémnímu vývinu kouře až k požáru nebo dokonce k explozi.
- Dbejte na to, aby byla baterie pevně usazena v příslušném držáku a aby víko baterie bylo bezpečně zavřené. Před jízdou vytáhněte klíč.

Vyjmutí a vložení baterie

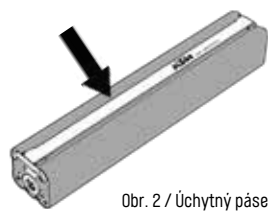
U většiny EPAC KTM je možné vyjmout baterii směrem nahoru z rámu. Pro snazší vyjmutí je baterie většinou opatřena držadlem nebo úchyt-ným páskem. Tento prvek slouží výhradně k vyji-mání a vkládání baterie a ke krátkému přenášení v ruce, ne však k dlouhodobé přepravě nebo za-věšení při skladování.

Při vyjmutí baterie postupujte podle následujících pokynů:

1. Příslušným klíčem odemkněte zámek baterie na víku baterie.
2. Podle modelu je možné buď odklopit víko baterie dozadu (kolo s nízkým nástupem), nebo ho úplně odstranit ze spodní trubky.
3. Nyní lze vyjmout baterii z rámu. Vykývněte přitom baterii na straně zámku z držáku ① a vytáhněte ji z prostoru elektric-kých kontaktů ②. Strana zámku může být v závislosti na modelu umístěna nahoře „Obr. 1 / Držadlo“ na stránce 20 nebo dole „Obr. 2 / Úchytý pásek“ na stránce 20.
4. Potom opatrně vyzvedněte baterii z přídržovacího úchytu.



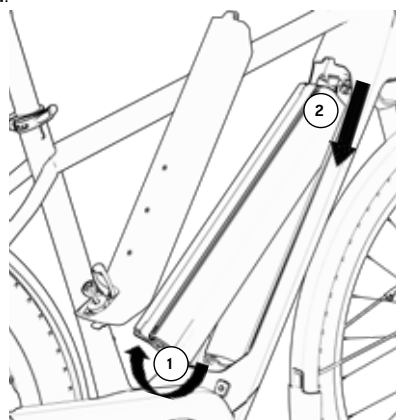
Obr. 1 / Držadlo



Obr. 2 / Úchytý pásek



Obr. 3 / Strana zámku nahoře



Obr. 4 / Strana zámku dole

Při vložení baterie postupujte obráceně než při jejím vyjmutí.

Originální náhradní baterie

Originální baterie jsou v závislosti na provedení modelu vybaveny různými přídatnými součástmi KTM. Když je použita origi-nální náhradní baterie, musí být vybavena vhodnými přídatnými součástmi, aby bylo zaručeno bezpečné upevnění baterie v rámu. Příklady viz „Obr. 3 / Strana zámku nahoře“ na stránce 20 a „Obr. 4 / Strana zámku dole“ na stránce 20. Při výběru kompatibilních dílů Vám ochotně pomůže Váš prodejce KTM.

Přídavné baterie prodlužující dojezd

V závislosti na vybavení a provedení rámu je možné namontovat na úchty držáku lahve na rámu, popř. na víku baterie přídavné baterie prodlužující dojezd (Range Extender). Při výběru a montáži schválených přídavných baterií a nabíjecích kabelů Vám ochotně pomůže Váš prodejce KTM. Informace o zatížitelnosti úchytů držáku na lahve najdete v kapitole „Držák na lahve“.

Čištění a ošetřování

- **K čištění EPAC nikdy nepoužívejte vysokotlaký nebo parní čistič.**

Silný proud vody by mohl poškodit elektrické komponenty pohonu a jemná ložiska zbývajících součástí. K čištění EPAC používejte měkkou houbu nebo měkký kartáč. Zásadně pracujte s malým množstvím vody a dbejte, aby se voda nedostala do elektrických kontaktů. Po čištění zkontrolujte konektory, zda v nich není vlhkost a před opětovným použitím kola je nechte vyschnout.



Pečlivým čištěním EPAC se životnost jednotlivých komponentů podstatně zvyšuje. EPAC pravidelně čistěte podle výše popsaného postupu.

Údržba a opravy

- **Opravy a údržbu systému pohonu přenechte svému prodejci KTM.**

Neodborně provedená oprava a údržba může vést k poškození EPAC

- **Před opravami a údržbou bezpodmínečně vyjměte baterii.**

Jinak hrozí značné nebezpečí zranění, neboť systém by mohl naběhnout v důsledku mechanických činností, jako například zatížení řetězu nebo pedálů, náhodným stisknutím pomoci při tlačení atd.

- **Při opravách a údržbě na EPAC dbejte na to, aby se žádné kabely neohnuly, nebyly zmáčknuty nebo poškozeny o ostré hrany.**

Poškozené kabely představují nebezpečí života nebezpečného úrazu elektrickým proudem.

- **K opravám a výměnám používejte výhradně originální součásti KTM a originální komponenty pohonu a baterie.**

K výměně komponent EPAC kola se musí používat výhradně originální díly KTM a originální komponenty pohonu a baterie od příslušného výrobce systému pohonu, neboť tyto musejí mít určité vlastnosti. Použití cizích nebo nevhodných komponent může vést ke zlomení a následně k nehodám nebo pádům se zraněním. Použití cizích nebo nevhodných komponent pohonu a baterií může vést k přehřátí, zapálení nebo dokonce výbuchu baterie. Tím zanikají veškeré záruční nároky a nároky na ručení vztahující se na pohon. Ohledně výběru náhradních dílů se obraťte na svého prodejce KTM.

- **První údržbu svého EPAC nechte provést po ujetí 200 km.**

Šroubová spojení si mohou během prvních kilometrů jízdy sedat. Nechte si po prvních ujetých 200 km zkontrolovat napětí špic a veškerá šroubová spojení u svého prodejce KTM. Jako informaci k tomu použijte kapitolu „*Intervaly údržby a ošetřování*“.



Tím, že budete dodržovat předepsané intervaly údržby a ošetřování, bude trvale zaručen bezpečný stav Vašeho elektrokola. Rovněž se prodlužuje životnost komponentů.

- **Mějte na paměti, že součásti Vašeho EPAC podléhají zvýšenému opotřebení. Veškeré originální náhradní díly jsou k dostání u Vašeho prodejce KTM.**

Kvůli vyššímu použití síly komponent pohonu a vyšší hmotnosti EPAC podléhají veškeré součásti, zejména řetěz, pastorky a brzdové komponenty, zvýšenému opotřebení. V porovnání s běžnými koly je proto třeba dodržovat kratší intervaly údržby. Špatně udržované nebo opotřeбенé komponenty mohou vést k nehodám nebo pádům se zraněním. K tomu dodržujte také kapitolu „*Intervaly údržby a ošetřování*“ a informace v ní obsažené.

- **Mějte na paměti, že komponenty pohonu vykazují kvůli svému technickému provedení mírně zvýšený odpor při slápnání a tichý zvuk jízdy.**

Zvýšení odpor při volnoběhu a tichý zvuk za jízdy nejsou bezprostředně upozorněním na technickou vadu, ale jsou dány konstrukcí komponent pohonu. Pokud by se během jízdy odpor nebo zvuk za jízdy zvyšovaly, může to být známkou chybějící údržby. obraťte se na svého prodejce KTM.

- **Bezpodmínečně si poznamenejte číslo klíče.**

Na posledních stránkách originálního návodu k obsluze je možné si poznamenat číslo klíče do bike passu a do předávacího protokolu. V případě ztráty klíče je možné pomoci čísla klíče zajistit prostřednictvím Vašeho prodejce KTM klíč náhradní.

Přeprava a nakládka



- Přetížení může vést k deformaci nebo zlomení komponent EPAC.
- Poškozením ochranného okruhu a ochranného mechanismu za baterii se tato může vznítit nebo dokonce explodovat. Důsledkem může být životu nebezpečné ohrožení. Z tohoto důvodu vyjměte baterii, pokud kolo převážíte autem.
- Kontakty baterie zajistěte nasazením krytu nebo jiného ochranného přípravku před neúmyslným zkratem.

Na EPAC nikdy nejezděte dva (výjimka: vedení dítěte v dětské sedačce).

Dodržujte maximální přípustnou celkovou hmotnost – viz kapitola „*Použití ke stanovenému účelu*“.

- **Před přepravou EPAC v autě nebo na něm bezpodmínečně vyjměte baterii.**

Při kontaktu s kapalinami může dojít kvůli poškození ochranného okruhu a ochranného mechanismu baterie k vývinu tepla, požáru, výbuchu a vývinu kouře.

- **Při přepravě baterie dodržujte příslušné platné předpisy pro nebezpečného zboží.**

Při přepravě baterie pro EPAC se může z právního hlediska jednat o přepravu nebezpečného zboží. Seznamte se s platnými předpisy pro nebezpečné zboží, než budete baterii EPAC přepravovat. Porušení těchto předpisů je přestupek a může vést k pokutě.

- **EPAC přepravujte na autě výhradně pomocí vhodných nosičů na kola (zadní nebo střešní nosič).**

Ne všechny nosiče jsou kvůli poloze komponent pohonu, speciálnímu tvaru rámu a zvýšené hmotnosti EPAC vhodné pro bezpečnou přepravu EPAC. Nevhodný nosič se může při přepravě EPAC poškodit nebo zlomit a způsobit tak nehodu. Dále se EPAC může nevhodným nosičem poškodit. Po přepravě EPAC na autě zkontrolujte konektory, zda v nich není vlhkost a před opětovným použitím kola je případně nechte vyschnout.

- **Mějte na paměti, že jízdní chování se se zátěží může podstatně změnit.**

Při nakládání vezměte v úvahu maximální přípustnou celkovou hmotnost pro Váš model EPAC – viz kapitola „*Použití ke stanovenému účelu*“. Vždy dbejte na symetrické naložení.

- **Používejte jen dětské sedačky, které jsou vhodné k montáži na Vaše elektrokolo.**

Jízdní chování se zátěží se může podstatně změnit – viz kapitolu „*Použití ke stanovenému účelu*“. Vaše dítě by mělo nosit otestovanou dětskou přilbu.

- **Používejte jen vozíky nebo dětské vozíky, které jsou vhodné k montáži na Vaše elektrokolo.**

Ne všechny vozíky nebo dětské vozíky jsou kvůli poloze komponent pohonu a speciálnímu tvaru rámu vhodné k montáži na rám. Nevhodný vozík nebo dětský vozík může vést k nehodám a velice těžkým zraněním u Vás a dítěte. Váš prodejce KTM Vám rád pomůže při hledání vhodného vozíku. Vaše dítě by mělo vždy nosit otestovanou dětskou přilbu.

Dojezd

Na základě společnosti KTM reálně zjištěné hodnoty maximálního dojezdu (nejoptimálnější jízdní podmínky) a v závislosti na stavu nabití se při zohlednění aktuální spotřeby vypočítá předpokládaný dojezd. Tento výpočet umožňuje zobrazení teoretické hodnoty. Podle jízdních podmínek se tato hodnota více či méně liší. Například při sjíždění kopcovitého terénu dojezd prudce klesá. Mějte proto na paměti, že ukazatel může sloužit pouze jako hrubá orientační hodnota pro dosažení zbývajících dojezdu.

Očekávaný maximální dojezd závisí na nejrůznějších podmínkách. Zvolený stupeň podpory, hmotnost jezdce, vlastnosti terénu, větrné podmínky, tlak v pneumatikách a okolní teplota jsou některé z těchto faktorů. Veškeré uvedené dojezdy se vztahují na nejoptimálnější podmínky.

Optimální/ideální podmínky jsou: rovný/plochý terén bez protivětru, okolní teplota 20 °C, zvláště úzké bezprofilové pláště, hmotnost jezdce pod 70 kg.

Faktory, které ovlivňují dojezd

- 5. Topografie jízdní dráhy:** Potřebný výdej energie stoupá při jízdě v hornatém terénu nesrovnatelně více než při jízdě po rovných cestách.
- 6. Zvolený stupeň podpory:** Stupeň podpory vždy volte v souladu s požadavky a uvážlivě.
- 7. Stav nabití baterie:** Pouze plně nabitá baterie může zajistit maximální možný dojezd. Proto se ujistěte, že baterie je před každým použitím nově nabitá.
- 8. Hmotnost a zátěž:** Čím více je kolo zatížené (jezdec a zavazadla), tím kratší je dojezd.
- 9. Tlak vzduchu v pláštích:** Značný potenciál se skrývá v pláštích. Nízký tlak způsobuje vyšší valivý odpor a tím i enormně vysokou spotřebu energie. Maximální přípustný tlak vzduchu je vytištěn přímo na bočních stranách pláště. Hrubé pláště s velkým profilem vyžadují mnoho energie. Přejechání na hladké, úzké pláště má velice pozitivní dopad na dojezd.
- 6. Rozjezd/zrychlení z klidu:** Systémy pohonu potřebují při rozjezdu z klidu podstatně více energie než při konstantní jízdě. Dojezd je možné zlepšit, když se udržuje konstantní rychlost, popř. se mění jen opatrně. Vyhněte se prudkému zatížení pedálů.
- 7. Vnější vlivy/počasí:** Protivitr znamená enormní spotřebu energie. Také chlad nebo horko vedou k prudkému poklesu výkonu baterie.
- 8. Vynaložená síla:** Dojezd bude velice malý, pokud se spolehnete pouze na sílu systému pohonu.
- 9. Řazení převodů:** Řazení používejte aktivně jako u normálního kola. Například při jízdě do kopce zařaďte lehčí převod dostatečně včas. Jen při optimální frekvenci šlapání 75 otáček za minutu může motor pracovat účinně a efektivně. Pomalé šlapání vede k přerušované podpoře, k přehřátí motoru a k enormně velké spotřebě baterie.
- 10. Nabíjení externího hardwaru:** Nabíjení externího hardwaru jako je smartphone nebo MP3 přehrávač, ze nabíjecí zásuvky na displeji, může dojezd odpovídajícím způsobem zkrátit.

Likvidace

Spotřebovaná baterie, popř. vadné elektrické komponenty se musejí odborně zlikvidovat.

Spotřebované baterie a elektrické komponenty, jako například motory, světlomety, zadní světla, dynamo náboje, nepatří do domovního odpadu – odevzdejte je k recyklaci, popř. je odevzdejte o prodejce KTM. Podrobné informace o likvidaci součástí EPAC najdete v přiložených pokynech od společnosti Bosch „EPAC – dodatek originálního návodu k obsluze“.



Úpravy na kole

Účel použití, typ kola a výška rámu určují základní polohu těla na kole. Existuje možnost různé komponenty upravit. Individuálně je možné nastavit například řídítka, představec, sedlovku, sedlo a brzdové páky.



- Nechte si své kolo připravit k jízdě svým prodejcem KTM. Pro veškeré seřizovací práce, ošetřování a údržbu kola jsou potřeba odborné znalosti a speciální nářadí. Nechte veškeré práce provést svým prodejcem KTM.

Výběr správné výšky rámu

Výběr správné výšky rámu je zásadní pro bezpečnou jízdu na kole. Rám přizpůsobený pro cyklistu je možné určit podle výšky postavy na základě následující tabulky.

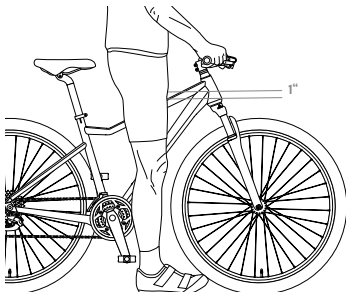
BODY HEIGHT VÝŠKA POSTAVY	140–154 cm	155–164 cm	165–169 cm	170–174 cm	175–179 cm	180–184 cm	185–189 cm	190–194 cm	195–200 cm
MTB FULLY	S 38 cm		M 43 cm		L 48 cm		XL 53 cm		
MTB HARDTAIL MAC. GRAN (Man)	XS 32 cm	S 35–38 cm	M 42/43 cm	L 47/48 cm		XL 52/53 cm		XXL 57 cm	
ROAD (E)	XS 49 cm		S 52 (44,5) cm	M 55 (48) cm		L 57 (52) cm		XL 59 (55) cm	
TREKKING CITY / URBAN	XS 43 cm		S 46 cm	M 51 cm		L 56 cm		XL 60 cm XXL 63 cm	

KIDS / YOUTH DĚTI / MLÁDEŽ

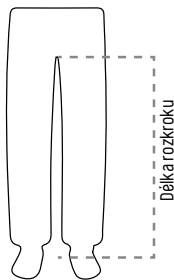
CLOTHING SIZE (Age) VELIKOST OBLEČENÍ (věk)	86 (1½+)	92 (2+)	104 (4+)	116 (6+)	128 (8+)	152 (12+)
WHEEL SIZE VELIKOST PLÁŠTĚ	10"	12"	16"	20"	24"	26"

Note: This chart provides you only a rough indication!
Varování: tato tabulka slouží jen pro přibližné určení!

Dalším vodítkem pro určení vhodného rámu je změření délky rozkroku. Vesto je třeba dbát na minimální vzdálenost jednoho palce, tedy 2,54 cm, mezi rozkrokem a horní rámovou trubkou („Obr. 1/ Vzdálenost v palcích“ na stránce 24).



Obr. 1/24 Vzdálenost v palcích



Obr. 2/24 Délka rozkroku

Při měření délky rozkroku postupujte takto:

1. Zujte si boty a postavte se zády ke stěně, nohy od sebe na šířku ramen
2. Dejte si mezi nohy velkou knihu, hřbetem nahoru k rozkroku
3. Vezměte si na pomoc další osobu, která změří přesnou vzdálenost od podlahy ke hřbetu knihy

Výška a poloha sedla



- Pokud používáte sedlovku, jejíž průměr je menší než trubka sedla, je možné použít takzvané redukční objímky o minimální délce 70 mm.
- Před jízdou, popř. po každém provedeném seřízení vždy zkontrolujte pevně sešroubování se sedlem. Uchopte rukama sedlo za přední a zadní stranu a pohybuje jím doleva a doprava, popř. nahoru a dolů. Přitom nesmí být patrný žádný posun sedlovky.
- Musí být dodržena minimální hloubka zasunutí sedlovky „Obr. 2/ Hloubka zasunutí“ na stránce 25. Případně zvolte nejbližší vyšší velikost rámu.
- Při zasouvání sedlovky do trubky sedla nepoužívejte násilí.
- Pro veškeré seřizovací práce, ošetřování a údržbu kola jsou potřeba odborné znalosti a speciální nářadí. Nechte veškeré práce provést svým prodejcem KTM.

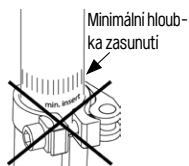
Výška sedla je správně nastavená, když pata nohy leží na ose pedálu a noha je přitom úplně natažená („Obr. 1/ Výška sedla“ na stránce 25). Noha by ovšem měla být lehce ohnutá, když je bříško chodidla na ose pedálu.

- Pokud možno si vezměte obuv, kterou používáte na své cyklistické vyjížďky.
- Posaďte se na sedlo. Opírejte se přitom o stěnu.
- Dejte patu na osu pedálu ve spodní poloze a dbejte na rovnou polohu boků.
- Noha by nyní měla být úplně natažená.

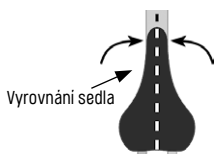


Obr. 1/25 Výška sedla

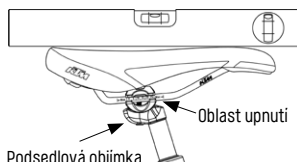
Pro změnu výšky sedla povolte rychloupínací páku, popř. upínací šroub na trubce sedla – viz „Manipulace s rychloupínáky“ v kapitole „Kola a pláště“ a nastavte správnou výšku sedla. Nyní pro upevnění sedlovky páku rychloupínáku zavřete. Pokud je k upevnění sedlovky použit upínací šroub, potřebujete správné nářadí. Vždy používejte momentový klíč a dodržujte údaje k utahovacím momentům v kapitole „Doporučené utahovací momenty“. Otáčením šroubu proti směru hodinových ručiček se tento povolí a sedlovku je možné posunout. Nyní sedlovku připevněte otáčením šroubu ve směru hodinových ručiček. Zkontrolujte, zda je sedlo v jedné přímce s horní rámovou trubkou rámu kola („Obr. 3/ Zdroj Sram“ na stránce 25). Případně znovu povolte páku rychloupínače/upínací šroub na trubce sedla a sedlo srovnejte.



Obr. 2/25 Hloubka zasunutí



Obr. 3/25 Zdroj Sram



Obr. 4/25 Montáž sedla



Obr. 5/25 Sedlovka

Každé sedlo musí být namontované sedací plochou rovnoběžně se zemí („Obr. 4/ Montáž sedla“ na stránce 25). K tomu pomůže při montáži vodováha. Povolný rozsah upnutí lyžin je na každém sedle vyznačen.

Většina výrobců sedlovek udává pro montáž sedla utahovací moment, který je vyznačen přímo na sedlovce („Obr. 5/ Sedlovka“ na stránce 25) – viz kapitolu „Doporučené utahovací momenty“. U sedlovek se dvěma šrouby se musí utahovací momenty po utažení střídavě dvakrát jednotlivě navzájem zkontrolovat. Sedlovka nesmí být namontovaná chybně – podsedlová objímka musí směřovat dozadu.

Výška řídítek a nastavení představce

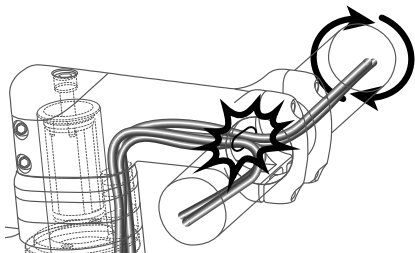


- Řídítka a představce patří k nosným komponentům kola a jsou tedy důležité pro bezpečnost. Pro veškeré seřizovací práce, ošetřování a údržbu kola jsou potřeba odborné znalosti a speciální nářadí. Nechte veškeré práce provést svým prodejcem KTM.
- Zvolená kombinace řídítka-představce musí být schválena příslušným výrobcem.
- Nikdy nejezděte na kole, u něhož není dosaženo minimální hloubky zasunutí představce. To představuje velké bezpečnostní riziko.
- Zkontrolujte pevné usazení upinacích šroubů představce, popř. řídítek tak, že přední kolo uchopíte mezi nohy a pokusíte se otáčet jednotkou řídítek, představce všemi směry. Pokud je otočení možné, obraťte se na svého prodejce KTM.
- Spojení představce s krkem vidlice a řídítka musí být správně sešroubované.
- Před každou jízdou zkontrolujte pevné utažení nastavitelného představce.
- Proveďte zkoušku brzd mimo provoz.

Společně s výškou sedla určuje výška řídítek sklon zad během jízdy. Jsou-li řídítka posazena níže, je poloha v sedě podstatně sportovnější. Existují různé představce, které umožňují změnit výšku řídítek. Váš prodejce KTM Vám poradí se správnou polohou při sezení.



Zejména v případě uvnitř uložených brzdových vedení a lanovodů řazení dejte pozor na to, aby řídítka nebyla natáčena příliš nahoru nebo dolů, příp. posunována doleva nebo doprava. Mohlo by tím dojít k poškození brzdových vedení a lanovodů řazení, které jsou vedeny vnitřkem představce/řídítek („Obr. 1/ Uvnitř uložená brzdová vedení a lanovody řazení“ na stránce 26).



Obr. 1/26 Uvnitř uložená brzdová vedení a lanovody řazení

Konvenční představce

U konvenčních představců („Obr. 2/ Představce“ na stránce 26) se výška řídítek mění tak, že se mění hloubka zasunutí představce do krku vidlice.

Nastavitelné představce

Úhlově nastavitelný představce („Obr. 3/ Úhlově nastavitelný představce“ na stránce 26) umožňuje upravit polohu řídítek i dodatečně. K tomu se mění úhel nastavení nahoru, popř. dolů. Lze je snadno doplnit - dostanete je u svého prodejce KTM.

Bezzávitový představce (představce)

Bezzávitový představce („Obr. 4/ Představce“ na stránce 26) je upnutý přímo na krku vidlice. Úprava výšky je přitom možná jen přes mezikroužky (spacers) nebo otáčením představce. Zkracováním vidlice se může výška řídítek jen zmenšit. Otáčením představce je možné výšku řídítek zmenšit nebo zvětšit.



Minimální hloubka zasunutí

Obr. 2/26 Představce



Obr. 3/26 Úhlově nastavitelný představce



Obr. 4/26 Představce

Brzdový systém

Obecná upozornění



- Před každou jízdu kontrolujte funkci a stav brzd
- Nikdy nejezděte bez brzdových destiček, případně s destičkami opotřeбенými. Při kontrole a výměně dávejte pozor na správnou montáž. Dodržujte přitom navíc bezpečnostní upozornění a pokyny z návodu k jednotlivým komponentům od příslušného výrobce brzd.
- Brzdy patří ke komponentům kola důležitým pro bezpečnost. Pro veškeré seřizovací práce, ošetřování a údržbu kola jsou potřeba odborné znalosti a speciální nářadí. Nechte veškeré práce provést svým prodejcem KTM a zkontrolovat podle zadání v kapitole „Intervaly údržby a ošetřování“.
- V případě výměny komponenty používejte výhradně originální náhradní díly KTM.
- U hydraulického brzdového systému pravidelně kontrolujte těsnost, popř. hlídejte, zda při přitažení brzdové páce neunikají podél brzdového vedení kapaliny. Unikání brzdové kapaliny má za následek výpadek brzdící síly. Proto v žádném případě brzdové vedení neotvírejte.
- Na vlhkém, hladkém a volném podkladu mohou brzdy zareagovat se zpožděním, což může vést ke sklouznutí kol nebo k vylovení zadního kola. Otestujte účinnost brzd za vlhka a na volném podkladu a brzděte vždy opatrně.
- Učte se brzdění a zkontrolujte funkci brzd na bezpečném místě.
- Brzdy se mohou přehřát, pokud jsou po dlouhou dobu průběžně stisknuté. Brzdná síla se může snížit nebo úplně vynechat, popř. u ráfkových brzd se může poškodit duše a plášť. Tomu se dá předejít kontrolovaným a pulzujícím brzděním.
- Při dlouhém brzdění se může brzdový kotouč a třmen kotoučové brzdy, popř. ráfek velice silně zahřát – nebezpečí popálení!
- Kotoučové brzdy nemají v novém stavu z výroby maximální brzdnou sílu a potřebují na zaběhnutí dobu cca 30 – 100 brzdění.
- Informujte se o přičazení brzdových pák v kapitole „Bike Pass“.
- Veškeré brzdové plochy musí být bez oleje a tuků.

Vaše kolo se musí při použití brzd co možná nejrychleji zastavit. Při plném brzdění se snažte přesunout těžiště co možná nejdál dozadu.

Všechny modely KTM jsou vybaveny dvěma nezávisle na sobě fungujícími brzdami. Z výroby obsluhuje levá brzdová páka při pohledu ve směru jízdy přední brzdu a pravá brzdová páka zadní brzdu. Při brzdění by se měly vždy obě brzdy stisknout současně a ve správné míře. Kvůli přesunu zátěže působí větší brzdná síla na přední kolo. Podle modelu může být na kole se zpáteční brzdou instalována pouze brzdová páka pro přední brzdu, která se pak nachází na pravé straně řídítek – viz kapitolu „Bike Pass“.

Dosahy brzdových pák



- Brzdovou páku není v žádném případě možné zatáhnout až k řídítkům, než se brzdové destičky dotknou brzdových ploch. Plného brzdícího výkonu jinak není možné dosáhnout. V takovém případě okamžitě vyhledejte svého prodejce KTM.

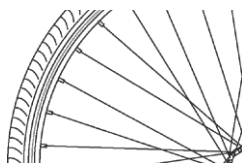
Vzdálenost brzdové páky k řídítkům je zpravidla nastavitelná. Brzdovou páku je možné dát do nejuvhodnější polohy pro příslušný velikostní poměr. Při brzdění by mělo být zápěstí v jedné přímce s předloktím. Váš prodejce KTM Vám poradí se správným nastavením dosahu.

Mechanické ráfkové brzdy



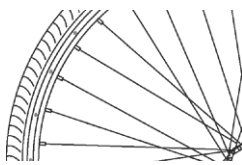
- Sledujte stav ráfků. V případě úplně opotřebovaných ráfků může tlak v plášti vést ke zlomení ráfku. Duše se může roztrhnout, popř. zablockovat kolo.
- Brzdová lanka musí být vždy v bezvadném stavu. Jednotlivé dráty nesmějí v žádném případě odstávat a v případě potřeby se musí vyměnit.

U tohoto modelu brzd se opotřebovávají brzdové destičky a ráfky. Ukazatele opotřebení ve formě drážek („Obr. 1/ Drážky“ na stránce 28) nebo bodů („Obr. 2/ Body“ na stránce 28) jsou umístěny přímo na boku ráfku. K dispozici může být také ukazatel opotřebení, který při úplném zmizení vyzve k výměně ráfku. Opotřebení brzdových destiček se pozná podle toho, že indikátory v důsledku častého brzdění zmizí. Při výměně destiček navíc



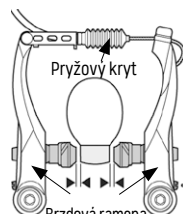
Obr. 1/28 Drážky

zkontrolujte také opotřebení ráfku. Není-li k dispozici žádný viditelný indikátor, věnujte pozornost trhlinám, nerovnostem nebo vyklenutím na brzdové ploše ráfku.



Obr. 2/28 Body

Ráfky od výrobce *Ambrosio* používají takzvaný 3bodový indikátor. Tyto 3 různě hluboké otvory na boku ráfku nejen ukazují, kdy je třeba vyměnit kolo, ale také současný stav opotřebení – podle toho, kolik bodů je ještě vidět. Je-li vidět již jen jeden bod, doporučuje se výměna kola.



Obr. 3/28 Zdroj Shimano

V brzdy

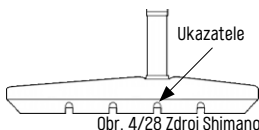
U V brzd („Obr. 3/ Zdroj Shimano“ na stránce 28) se na každé straně ráfku nachází vždy jedno brzdové rameno. Při stisknutí brzdové páky V brzdy se brzdová ramena kvůli tahu lanku pohybují směrem dovnitř. Brzdové destičky umístěné na brzdových ramenech se třou o boky ráfku a způsobují tak brzdění.

Kontrola fungování



- Dbejte na to, aby brzdové destičky úplně dosedaly na boky ráfků a v žádném případě se nepřeklápěly do špic a nedotýkaly se pláště. Kolo by se mohlo zablockovat. Pokud není nastavení správně, okamžitě vyhledejte svého prodejce KTM.
- Omezovač brzdné síly není ABS. Zablockování kola se pouze zpozdí.

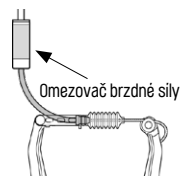
Brzdové destičky („Obr. 4/ Zdroj Shimano“ na stránce 28) musejí mít správnou tloušťku. Pokud jsou drážky na destičkách již obroušené, je nezbytná výměna. Pravé, popř. levé brzdové destičky by měly při pomalém tažení za brzdovou páku rovnoměrně nasedat přední částí destičky na boky ráfku. Při dosednutí přední části destičky musí zadní část destičky vykazovat přibližnou vzdálenost 1 mm k boku ráfku. To brání zvuku skřípění při brzdění. Pokud nyní pokračujete v tahu brzdovou pákou, musejí destičky celoplošně dosedat na bok ráfku.



Obr. 4/28 Zdroj Shimano

Omezovač brzdné síly

U různých V brzd může být použit omezovač brzdné síly („Obr. 5/ Zdroj Shimano“ na stránce 28). Ten působí při každém brzdění a omezuje brzdovou sílu tak, že se dráha tahu v rámci určitého rozsahu síly brzdové páky prodlužuje.



Obr. 5/28 Zdroj Shimano

Ráfkové brzdy

Ráfkové brzdy tvoří uzavřený systém, protože brzdová ramena mají společné zavěšení („Obr. 1/ Zdroj Shimano“ na stránce 29). Když je stisknuta brzdová páka, pohybují se brzdové destičky směrem dovnitř, třou se o boky ráfků a způsobují brzdění.



Obr. 1/29 Zdroj Shimano

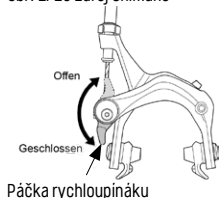
Kontrola fungování



- Dbejte na to, aby brzdové destičky úplně dosedaly na boky ráfků a v žádném případě se nepřeklápěly do špic a nedotýkaly se pláště. Kolo by se mohlo zablokovat. Pokud není nastavení správné, okamžitě vyhledejte svého prodejce KTM.
- Všechny páčky rychloupínáku na brzdě musí být při jízdě zavřené

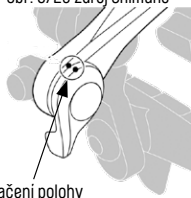
Brzdové destičky musejí mít správnou tloušťku. Pokud jsou drážky na destičkách již obroušené, je nezbytná výměna. Brzdové destičky musejí celoplošně a současně vlevo a vpravo dosedat na boky ráfků. Aby bylo možné demontovat kolo z vidlice, je u ráfkových brzd umístěna páčka rychloupínáku („Obr. 2/ Zdroj Shimano“ na stránce 29). Pokud tuto páčku otevřete, pohnou se brzdové destičky směrem ven a pak můžete kolo jednoduše vyjmout. Páčka rychloupínáku musí být během jízdy vždy zavřená, aby bylo možné dosáhnout požadovaného brzdného výkonu. Některé ráfkové brzdy mají označení poloh, která potvrzují zavření brzdy, když jsou značky na páčce rychloupínáku a na krytu brzdy proti sobě („Obr. 3/ Zdroj Shimano“ na stránce 29). U některých ráfkových brzd je páčka rychloupínáku těžko přístupná. V tomto případě je páčka rychloupínáku umístěna přímo na řadicím bowdenu („Obr. 4/ Zdroj Shimano“ na stránce 29).

Obr. 2/29 Zdroj Shimano



Páčka rychloupínáku

Obr. 3/29 Zdroj Shimano



Označení polohy

Obr. 4/29 Zdroj Shimano



Hydraulické ráfkové brzdy

V porovnání s mechanickými ráfkovými brzdami jsou hydraulické ráfkové brzdy často výkonnější. Brzdové čelisti jsou za pomoci brzdové kapaliny rovnoměrně tlačeny na boky ráfků.

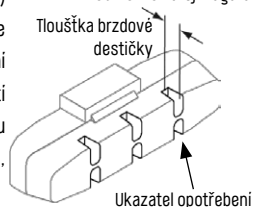
Kontrola fungování



- Dbejte na to, aby brzdové destičky úplně dosedaly na boky ráfků a v žádném případě se nepřeklápěly do špic a nedotýkaly se pláště. Kolo by se mohlo zablokovat. Pokud není nastavení správné, okamžitě vyhledejte svého prodejce KTM.

Ukazatel opotřebení na brzdových destičkách („Obr. 5/ Zdroj Magura“ na stránce 29) udává stupeň opotřebení. V případě úplně opotřebovaných drážek na brzdových destičkách je nezbytné provést výměnu. Pravé, popř. levé brzdové destičky by měly při pomalém tažení za brzdovou páku rovnoměrně nasadit přední části destičky na boky ráfku. Při dosednutí přední části destičky musí zadní část destičky vykazovat přibližnou vzdálenost 1 mm k boku ráfku. To brání zvuku skřípění při brzdění. Pokud nyní pokračujete v tahu brzdovou pákou, musejí destičky celoplošně dosedat na bok ráfku.

Obr. 5/29 Zdroj Magura



Kotoučové brzdy

Přednosti kotoučových brzd („Obr. 1/ Zdroj Sram“ na stránce 30) jsou vynikající chování při brzdění a značná odolnost vůči nečistotám a povětrnostním vlivům. Za vlhka reaguje brzda dobře, i když má sklon ke vzniku hluku.



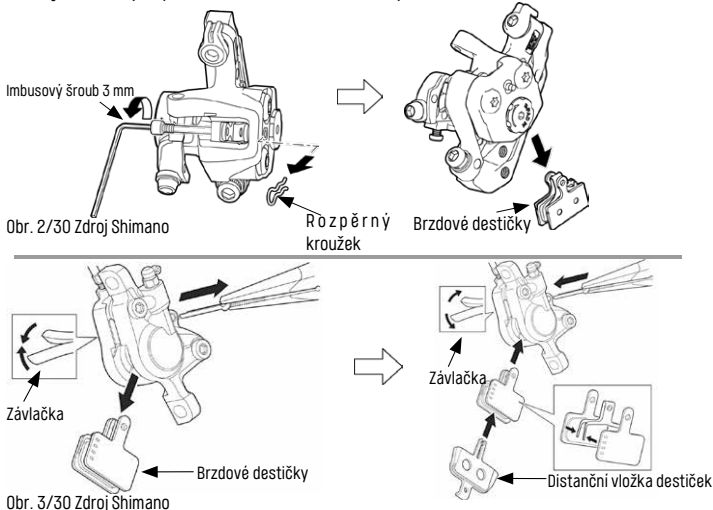
Obr. 1/30 Zdroj Sram

Kontrola fungování



- Jakmile tloušťka brzdového kotouče klesne po příslušnou hranici opotřebení, je třeba jej vyměnit. Dávejte pozor na gravování nebo značení hranice opotřebení na brzdovém kotouči a dodržujte přitom navíc bezpečnostní upozornění a pokyny z návodu k jednotlivým komponentům od příslušného výrobce brzd.
- Pro veškeré seřizovací práce, ošetřování a údržbu brzd jsou potřeba odborné znalosti a speciální nářadí. Nechte veškeré práce provést svým prodejcem KTM a zkontrolovat podle zadání v kapitole „Intervaly údržby a ošetřování“.
- Pokud Váš brzdový systém pracuje s brzdovou kapalinou DOT, musí se tato pravidelně měnit podle údajů výrobce - jsou potřeba speciální znalosti.
- Ujistěte se, že brzdový kotouč se při přepravě nepoškodí a použijte přepravní pojistku, pokud je přední kolo demontované.

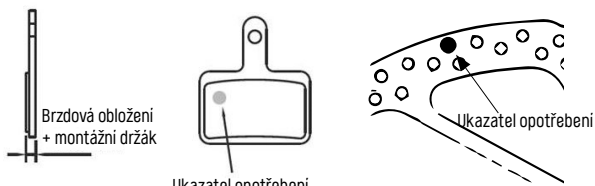
Některé modely kotoučových brzd mají na třmenu okénko, které udává vzdálenost mezi brzdovou destičkou a brzdovým kotoučem. Brzdový kotouč musí běžet uprostřed a volně mezi destičkami. Pokud se brzdový výkon snižuje, může to být známka opotřebení brzdových destiček. Proto pravidelně kontrolujte opotřebení brzdových destiček tak, že je demontujete. Na následujících obrázcích („Obr. 2/ Zdroj Shimano“ na stránce 30, „Obr. 3/ Zdroj Shimano“ na stránce 30) vidíte nejběžnější varianty uspořádání a konstrukce brzdových destiček.



Obecně by se měly destičky vyměnit, když

- dosáhly příslušné hranice opotřebení - viz „Obr. 1/ Zdroj Tektro“ na stránce 31
- plocha je nerovnoměrně obroušená
- jsou znečištěné olejem
- přídržná/vratná pružina dře o brzdový kotouč

Pro určení tloušťky destiček se změří tloušťka brzdové destičky a montážního držáku (viz „Obr. 1/ Zdroj Tektro“ na stránce 31). Pokud je naměřená hodnota pod hodnotou ve sloupci tabulky „Brzdová obložení + montážní držák“ v níže uvedené tabulce, je třeba destičky vyměnit.



Obr. 1/31 Zdroj Tektro

Ukazatel opotřebení

Obr. 2/31 Zdroj Tektro

Brzdové kotouče se rovněž musí vyměnit, jakmile je jejich tloušťka menší než příslušná hranice opotřebení. Částečně je možné kontrolovat opotřebení přes ukazatele přímo na brzdovém kotouči („Obr. 2/ Zdroj Tektro“ na stránce 31). Může se například jednat o barevné prohloubení v brzdovém kotouči. Je-li barva úplně obroušená a žádné prohloubení již není k dispozici, je výměna brzdového kotouče naprosto nezbytná. Rovněž snížený účinek brzd a nápadný zvuk škrábání při brzdění mohou být známkami příliš velkého opotřebení.

Výrobce	Hranice opotřebení brzdových destiček	Brzdová obložení + montážní držák	Hranice opotřebení brzdového kotouče
Shimano	0,5 mm	2,5 mm	1,5 mm
Tektro	0,5 mm	2,5 mm	1,9 mm
Magura	0,5 mm	2,5 mm	1,8 mm

Zpáteční brzdy

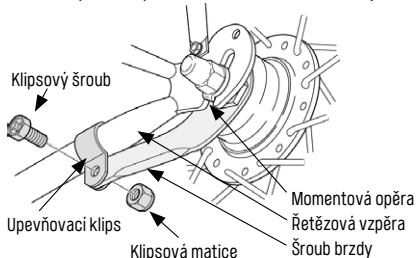
Brzda se aktivuje tak, že se klika otočí proti směru šlapání. Ve vodorovné poloze klik je možné při aktivaci zpáteční brzdy dosáhnout největšího brzdného účinku.

Kontrola fungování

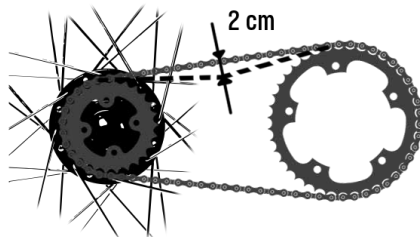


- Zpáteční brzdy mají šroub brzdy („Obr. 3/ Šroub brzdy Zdroj Shimano“ na stránce 31), který se opírá o řetězovou vzpěru rámu. To musí být pro správné fungování pevně namontováno pomocí upevňovacích svorek, nebo přímo na řetězové vzpěře.
- Pokud řetěz odskakuje, nebo vykazuje příliš nízké napětí, pak není možné účinné použití zpáteční brzdy.
- Pokud není nastavení správné, okamžitě vyhledejte svého prodejce KTM.

Navíc pravidelně kontrolujte napětí řetězu stisknutím řetězu nahoru, popř. dolů („Obr. 4/ Napětí řetězu“ na stránce 31). Řetěz se přitom uprostřed mezi oběma ozubenými koly nesmí nechat stlačit, popř. vytáhnout o více než 2 cm.



Obr. 3/31 Šroub brzdy Zdroj Shimano



Obr. 4/31 Napětí řetězu

Pohon

Obecná upozornění



- Pro veškeré seřizovací práce, ošetřování a údržbu na pohonu jsou potřeba odborné znalosti a speciální nářadí. Nechte veškeré práce provést svým prodejcem KTM a zkontrolovat podle zadání v kapitole „Intervaly údržby a ošetřování“.
- Dodržujte přitom vždy bezpečnostní upozornění a pokyny z návodu k jednotlivým komponentům od příslušného výrobce řazení.
- Učte se řazení a zkontrolujte jej na bezpečném místě.
- Při šlapání zpět nikdy neřaďte, řazení by se mohlo zablokovat. Nikdy neřaďte v klidu, mohlo by dojít k poškození součástí.
- Při řazení šlapejte rovnoměrně a malou silou, abyste předešlo prokluzování řetězu.
- Pohon musí být seřízen velice přesně. Při špatném seřízení může řetěz odskočit, čímž dojde k náhlému přerušení pohonu.
- Noste oděv vhodný pro cyklistiku, aby se při šlapání nedostal do rotujících dílů pohonu.

Systém pohonu přenáší sílu vznikající otáčením kliky a skládá se z následujících součástí: pedály, kliky, středové složení, převodníky, řetěz a kazeta.

Řazení slouží k tomu, aby se námaha při šlapání přizpůsobila charakteristice terénu a rychlosti jízdy. Na nízký převod a s vysokou frekvencí šlapání je možné zvládnout strmá stoupání s mírným nasazením síly. Ze svahu dolů se pomocí vyššího převodu dá ujet s každou otáčkou kliky delší dráha vysokou rychlostí.

Největšího přínosu pro zdraví, maximální výdrže a nejlepšího výkonu se dosáhne, když je klika poháněna relativně vysokou frekvencí šlapání (cca 60–90 ot/min) s vynaložením malé síly.

Využívejte celý rozsah převodů, abyste za různých jízdních podmínek našli vždy ten optimální rytmus. Pohyblivé díly řazení by se měly po jízdě za deště očistit a ošetřit vhodným mazivem.

Středové složení a kliky



- Vůle mezi klikou a osou ložiska pedálu může vést ke zlomení kliky.

Ve většině případů je středové složení kompaktní ložisko, které tvoří kuličkové ložisko, ložiskové misky, těsnici kroužky a osa. Kompaktní provedení brání proniknutí vlhkosti a nečistot.

Podle modelu se mohou používat různé typy středového složení, která jsou již z výroby kompletně nastavená. Středové složení a kliky se mohou v průběhu doby uvolnit. Pravidelně kontrolujte pevné utažení vnitřního ložiska v krytu středového složení a pevné napojení klik s osou tak, že levou kliku zatlačíte směrem k řetězové vzpěře. Nesmí zde být ani vůle, ani praskavé nebo skřipavé zvuky.

Přehazovačka

Přehazovačky fungují podle následujícího principu:

Malý převodník	→	lehký převod	→	menší převod
Velký převodník	→	těžký převod	→	větší převod
Malý pastorek vzadu	→	těžký převod	→	větší převod
Velký pastorek vzadu	→	lehký převod	→	menší převod



Obr. 1/33 Pozitivní příklad polohy řetězu



Obr. 2/33 Negativní příklad polohy řetězu

Zabraňte tomu, aby řetěz běžel šikmo (velký převodník k velkému pastorku na kazetě vzadu – viz „Obr. 2/ Negativní příklad polohy řetězu“ na stránce 33 – popř. malý převodník k malému pastorku na kazetě vzadu), jelikož dily jsou tak vystaveny zvýšenému opotřebení a účinnost pohonu klesá. Řadící páčky pro pohyb řetězu na převodnicích, popř. kazetě jsou zásadně umístěny na řidítkách takto:

Zařazený stupeň vlevo → řazení přehazuje řetěz na převodnicích vepředu

Zařazený stupeň vpravo → přehazovačka přehazuje řetěz na zadní kazetě

Přehazovačky od výrobců Shimano (Di2) a Sram (AXS) jsou k dostání jak v mechanických, tak v elektronických verzích. Mějte na paměti, že pro fungování elektronické řadící páčky / přehazovačky je zapotřebí baterie nebo baterie s možností opakovaného nabíjení. U některých modelů je přívod elektrického proudu do přehazovačky realizován přímo přes hlavní baterii systému EPAC. V případě nejasností se obraťte na svého prodejce KTM.

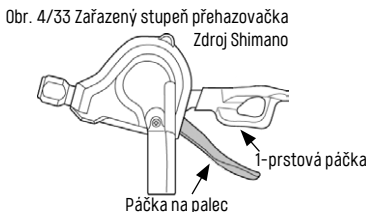
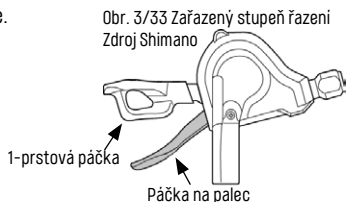
Obsluha horských, trekkingových, městských a dětských kol

Obecně se řazení spustí, podle použitého systému řazení, vždy, když je stisknuta páčka na řazení, popř. brzdě. U otočných rukojeti řazení se řadí krátkým otočením zápěstím.

Shimano Rapidfire Plus

Z pohledu jezdce na řidítkách vlevo umístěné řazení obsluhuje řazení („Obr. 3/ Zařazený stupeň řazení“ na stránce 33), které umísťuje řetěz na převodnicích vepředu. Ovládním předsazené 1-prstové páčky se řetěz pohybuje od velkých převodníků k malým. Pomocí páčky na palec se spustí opačný pohyb - řetěz se pohybuje od malých převodníků směrem k velkým. Z pohledu jezdce na řidítkách vpravo umístěné řazení obsluhuje přehazovačku („Obr. 4/ Zařazený stupeň přehazovačka“ na stránce 33) a umísťuje řetěz na zadní kazetě. Stisknutím přední 1-prstové páčky se řetěz pohybuje směrem k malým pastorkům na kazetě. Stisknutím páčky na palec se spustí opačný pohyb - řetěz se pohybuje od malých pastorků směrem k velkým.

Některé řadící páčky Shimano Rapidfire Plus mají navíc 2-way-release. Tyto řadící páčky pracují podle výše uvedené logiky řazení. 1-prstovou páčku je ovšem možné ovládat také palcem. U této technologie je navíc možné zařadit více převodů jedním pohybem páčky. Pokud se lehce klepne na pravou páčku na palec, přeřadí na se následující převod. Pokud dále tisknete pravou páčku na palec, je možné takto zařadit více převodů. Zcela opačná je logika řazení u řadících páček Shimano Rapid Rise.



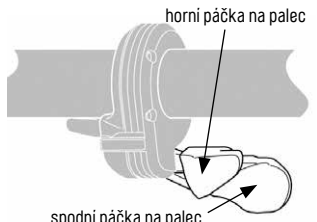
Shimano Di2 / TRP E.A.S.I

V základní konfiguraci od společnosti KTM obsluhuje z pohledu jezdce na řídítkách vpravo umístěné řazení přehazovačku („Obr. 1/ Zdroj Shimano“ na stránce 34) a umisťuje řetěz na zadní kazetě. Stisknutím horní páčky na palec se řetěz pohybuje směrem k malým pastorkům na kazetě. Stisknutím spodní páčky na palec se spustí opačný pohyb - řetěz se pohybuje od malých pastorků směrem k velkým. Každá páčka na řazení Shimano má navíc možnost zařadit najednou více převodů tak, že jsou tlačítka pro každý převod dále tisknuta dopředu.

U TRP E.A.S.I je možné zařadit více převodů stisknutím a přidržením řadící páčky.

Pomocí samostatného tlačítka na řadící páčce TRP můžete přepínat mezi manuálním a automatickým režimem řazení.

Elektronicky fungující řazení Shimano Di2 je možné přes software volně nakonfigurovat. Software „e-tube project“ je možné bezplatně stáhnout přímo na domovské stránce Shimano. Navíc je potřeba spojovací přístroj Shimano SM-PC1 jako rozhraní mezi PC a komponenty kola (není součástí dodávky). Když jsou komponenty kola připojeny k softwaru, je možné provést veškerá nastavení elektronického řazení.



Obr. 1/34 Zdroj Shimano

Sram Trigger

Z pohledu jezdce na řídítkách vpravo umístěné řazení obsluhuje přehazovačku („Obr. 2/ Trigger Zdroj Sram“ na stránce 34) a umisťuje řetěz na zadní kazetě. Stisknutím přední 1-prstové páčky se řetěz pohybuje směrem k malým pastorkům na kazetě. Stisknutím páčky na palec se spustí opačný pohyb - řetěz se pohybuje od malých pastorků směrem k velkým.



Obr. 2/34 Trigger Zdroj Sram

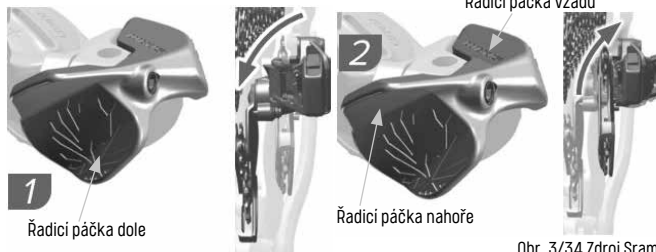
Sram Eagle AXS

V základní konfiguraci od společnosti KTM obsluhuje z pohledu jezdce na řídítkách vpravo umístěná řadící páčka přehazovačku a umisťuje řetěz na zadní kazetě.

Stisknutím řadící páčky směrem dolů (viz obr. 1 „Řadící páčka nahore“ na stránce 34) se řetěz pohybuje směrem k velkému pastorku na kazetě.

Stisknutím řadící páčky nahoru nebo stisknutím zadní části řadící páčky (viz obr. 2 „Obr. 3/ Zdroj Sram“ na stránce 34) se spustí opačný pohyb - řetěz se pohybuje od velkých pastorků na kazetě směrem k malým.

Elektronicky fungující řadící páčka komunikuje s přehazovačkou bez kabelu. Potřebuje baterii a lze ji volně nakonfigurovat přes aplikaci. Aplikaci Sram AXS je možné bezplatně stáhnout přímo v obchodech s aplikacemi.



Obr. 3/34 Zdroj Sram

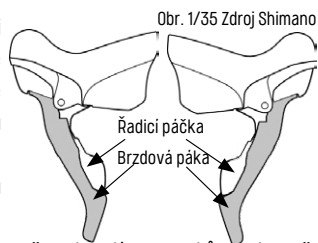
Obsluha řazení u závodních kol

Shimano Dual Control

Z pohledu jezdce na řídítkách vlevo umístěné řazení obsluhuje řazení („Obr. 1/ Zdroj Shimano“ na stránce 35), které umísťuje řetěz na převodnicích. Ovládním levé řadicí páčky se řetěz pohybuje z velkého převodníku na malý. Pootočením levé brzdové páky se spustí opačný pohyb - řetěz se pohybuje z malého převodníku na velký.

Z pohledu jezdce na řídítkách vpravo umístěné řazení obsluhuje přehazovačku („Obr. 1/ Zdroj Shimano“ na stránce 35)

a umísťuje řetěz na zadní kazetě. Stisknutím pravé řadicí páčky se řetěz pohybuje směrem k malým pastorkům na kazetě. Pootočením pravé brzdové páky se spustí opačný pohyb - řetěz se pohybuje od malých pastorků na kazetě směrem k velkým. Pravá brzdová páka má navíc možnost zařadit najednou více převodů tak, že se otáčí dál směrem dovnitř.



Shimano Di2

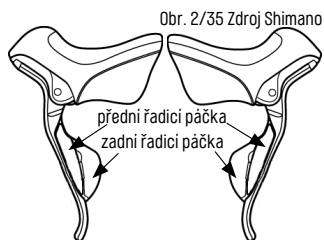
Z pohledu jezdce na řídítkách vlevo umístěné řazení obsluhuje řazení („Obr. 2/ Zdroj Shimano“ na stránce 35), které umísťuje řetěz na převodnicích.

Klepnutí na levou zadní řadicí páčku se řetěz pohybuje z velkého převodníku na malý. Klepnutí na levou přední brzdovou páku se spustí opačný pohyb - řetěz se pohybuje od malých převodníku směrem k velkým. Z pohledu jezdce na řídítkách vpravo umístěné řazení obsluhuje přehazovačku

(„Obr. 2/ Zdroj Shimano“ na stránce 35) a umísťuje řetěz na zadní kazetě.

Klepnutím na pravou zadní řadicí páčku se řetěz pohybuje směrem k malým pastorkům na kazetě. Klepnutí na pravou přední brzdovou páku se spustí opačný pohyb - řetěz se pohybuje od malých pastorků na kazetě směrem k velkým. Elektronicky fungující řazení je možné přes software volně nakonfigurovat.

Software „e-tube project“ je možné bezplatně stáhnout přímo na domovské stránce Shimano. Navíc je potřeba spojovací přístroj Shimano SM-PC-E1 jako rozhraní mezi PC a komponenty kola (není součástí dodávky). Když jsou komponenty kola připojeny k softwaru, je možné tam provést veškerá nastavení elektronického řazení.

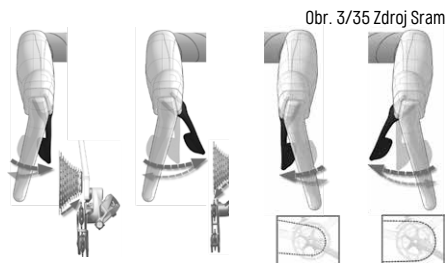


SRAM Double Tap

Z pohledu jezdce na řídítkách vlevo umístěná řadicí páčka obsluhuje řazení, které umísťuje řetěz na předních převodnicích. Pokud se řadicí páčka trochu otočí, řetěz se pohybuje z velkého převodníku na malý. Když se řadicí páčka otáčí dál směrem dovnitř, spustí se opačný pohyb - řetěz se pohybuje směrem k velkým převodníkům.

Z pohledu jezdce na řídítkách vpravo umístěná řadicí páčka obsluhuje přehazovačku a umísťuje řetěz na

zadní kazetě. Pokud se řadicí páčka o kousek pootočí, řetěz se pohybuje směrem k malým pastorkům na kazetě. Když se řadicí páčka otáčí dál směrem dovnitř, spustí se opačný pohyb - řetěz se pohybuje směrem k velkým pastorkům na kazetě.



SRAM eTap AXS

Klepnutím na levou řadící páčku se nyní přehazovačka pohybuje směrem dovnitř. Řetěz se pohybuje k nejbližšímu většímu



pastorku. Pro zařazení více převodů najednou držte řadící páčku stisknutou. Klepnutím na pravou řadící páčku se nyní přehazovačka pohybuje směrem ven. Řetěz se pohybuje k nejbližšímu menšímu pastorku. Pokud se současně stiskne jak levá, tak pravá řadící páčka, pohybuje se řetěz přes řazení na malý, popř. velký převodník vpředu.

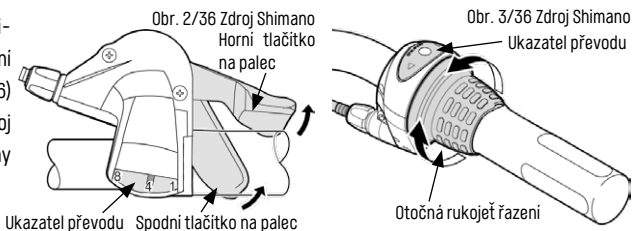
Elektronicky fungující jednotka řadících a brzdových páček komunikuje s přehazovačkou bez kabelu. Potřebuje baterii a lze ji volně nakonfigurovat přes aplikaci. Aplikaci Sram AXS je možné bezplatně stáhnout přímo v obchodech s aplikacemi.

Vicerychlostní náboj

U vicerychlostních nábojů se řadí přes planetový převod za pomoci otočné rukojeti řazení, popř. řadící páčky na palec. Je možné rozlišovat mezi volnoběžnými nebo zpátečnickými náboji. U zpátečnických nábojů je zabudovaná bubnová brzda spuštěna při zpětném otáčení klik. Brzdový účinek je přitom nejvyšší, když jsou ramena klik ve vodorovné poloze. Pohon může být kromě řetězu jízdního kola prováděn také přes řemen.

Obsluha vicerychlostního náboje

Během řazení by se mělo šlapat menší silou nebo vůbec ne. Otočná rukojeť řazení („Obr. 2/ Zdroj Shimano“ na stránce 36) nebo řadící páčka na palec („Obr. 3/ Zdroj Shimano“ na stránce 36) jsou umístěny vpravo na řidítkách.

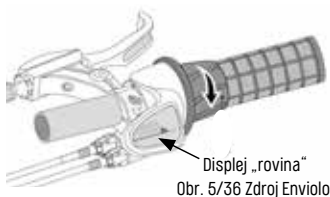
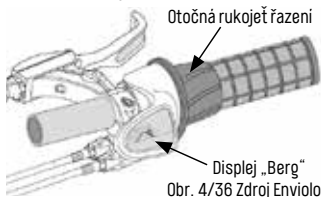


Ukazatel převodu informuje o příslušném zařazeném převodu. Otáčením otočné rukojeti řazení ve směru hodinových ručiček, popř. stisknutím spodní páčky na palec se nastaví menší převod. Otáčením otočné rukojeti řazení proti směru hodinových ručiček, popř. stisknutím horní páčky na palec se nastaví větší převod.

Otočná rukojeť řazení manuální skupiny enviolo funguje podle stejné logiky řazení. Převod mezi pedálem a zadním kolem se u tohoto systému upravuje plynule a mění se tak nepřetržitě. Aktuální rozsah převodu se během jízdy zobrazuje na displeji.

- Otočení ve směru hodinových ručiček: Displej ukazuje „horu“ („Obr. 4/ Zdroj Enviolo“ na stránce 36). Tento převodový poměr by se měl nastavovat při rozjezdu nebo při jízdě do kopce.
- Otočení proti směru hodinových ručiček: Displej ukazuje „rovinu“ („Obr. 5/ Zdroj Enviolo“ na stránce 36). Toto nastavení by se mělo použít při vyšších rychlostech.

Řazení Enviolo je kompatibilní s řemenovým pohonem – viz odstavec „Řemen“.



Opotřebení řetězu a péče o řetěz



- Řazení při silném zatížení může vést k poškození až po roztržení řetězu.
- Na brzdové plochy ráfků, brzdových destiček nebo brzdových kotoučů se nesmí dostat žádné mazivo. Brzdný účinek by se tak snížil, nebo v nejhorším případě úplně vypadl.
- K výměně se smí použít pouze vhodný a srovnatelný typ řetězu se stejnou šířkou a délkou řetězu. Počet článků řetězu musí souhlasit s počtem článků původního řetězu.
- Řetěz pravidelně kontrolujte, zda není poškozený, zdeformovaný a nevykazuje trhliny. Neúmyslné řazení převodů nebo přeskočení jednoho pastorku jsou známky vady řetězu.
- Pro veškeré seřizovací práce, ošetřování a údržbu na pohonu jsou potřeba odborné znalosti a speciální nářadí. Nechte veškeré práce provést svým prodejcem KTM a zkontrolovat podle zadání v kapitole „Interval údržby a ošetřování“.

Odolnost a nehluchý chod řetězu závisejí na údržbě. Vždy dodržujte upozornění v kapitolách „Pokyny pro údržbu a ošetřování“ a „Interval údržby a ošetřování“.

Interval údržby mimo jiné závisí na jízdních podmínkách. Speciálně v zimních měsících je řetěz kvůli počasí vystaven zvýšenému opotřebení. Především za vlhkého počasí ošetřete řetěz vhodným mazivem.

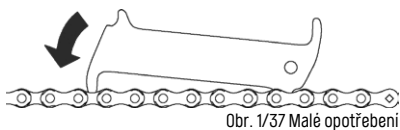
Řetěz by se měl pravidelně čistit neutrálním čistícím prostředkem. V žádném případě k tomu nepoužívejte zásaditá nebo kyselá rozpouštědla, jako například prostředky na odstranění rzi. Poté naneste na vnitřní kladky řetězu olej nebo tuk na řetěz. Poté otáčejte klikou, aby se řetěz mohl několikrát protočit. Nyní nechte kolo několik minut stát, aby mazivo proniklo do řetězu.

Při řazení šlapejte menší silou a vyhněte se takové volbě převodů, při které řetěz běží příliš šikmo. Vždy volte vysokou frekvenci šlapání, abyste řetěz nezatěžovali zbytečně silně.

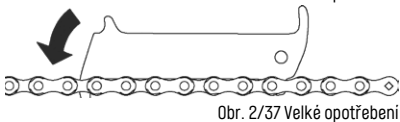
Hranice opotřebení může zjistit v kapitole „Interval údržby a ošetřování“. Řetěz prodloužený opotřebením podstatně zhoršuje řazení. Pokud se řetěz vymění příliš pozdě, rovněž se opotřebovávají pastorky a převodníky. Výměna těchto součástí znamená v porovnání s řetězem podstatně vyšší náklady.

Vždy dbejte na správné napětí řetězu. U jízdních kol, která jsou vybavena vícerychlostním nábojem, je řetěz správně napnutý, když je možné s ním uprostřed mezi řetězovým kolem a kazetou pohybovat nahoru a dolů o 1 až 2 cm.

Opotřebení svého řetězu můžete zkontrolovat pomocí měřky opotřebení. Měřka opotřebení se prohloubením zasune na kladku a měřicím hrotem se otočí na řetěz. U nového řetězu padne měřicí hrot přesně špičkou mezi kladky („Obr. 1/37 Malé opotřebení“ na stránce 37). Čím větší je opotřebení, tím hlouběji se měřicí hrot ponoří mezi kladky. Pokud se měřicí strana úplně zanoří, takže měřka v celé měřicí délce doléhá na kladky, měl by se řetěz vyměnit, aby se předešlo opotřebení dalších součástí („Obr. 2/37 Velké opotřebení“ na stránce 37).



Obr. 1/37 Malé opotřebení



Obr. 2/37 Velké opotřebení

Řemen

Řemen z uhlíkového vlákna s roztečí zubů představuje snadno udržovatelnou náhradu běžného řetězu na jízdní kolo. Zásadně je třeba rozlišovat robustnější systém CDX (EPAC) a systém CDN (kolo), které jsou opatřeny středovým vedením („Obr. 1/ Zdroj Gates“ na stránce 38).



Obr. 1/38 Zdroj Gates

Opotřebení řemenu a péče o řemen



- Části těla a oděv se musí držet od pohonu dál, když je tento v pohybu.
- Řemen neohýbejte, nekrúte, neohýbejte dozadu, neotáčejte a nesvazujte. Řemen nikdy nepoužívejte jako pákový klíč nebo řetězový bič. Řemen nikdy nenavijete kazetou nebo nenasazujete pákou („Obr. 2/ Zdroj Gates“ na stránce 38).
- Řemen v pravidelných intervalech kontrolujte, zda nevykazuje lomové trhliny, chybějící zuby nebo volná uhlíková vlákna („Obr. 3/ Opotřebení řemenu Zdroj Gates“ na stránce 38)
- K výměně se smí použít pouze vhodný a srovnatelný typ řemenu se stejnou délkou řemenu.
- Řemen se nesmí mazat.
- Pro veškeré seřizovací práce, ošetřování a údržbu na pohonu jsou potřeba odborné znalosti a speciální nářadí. Nechte veškeré práce provést svým prodejcem KTM a zkontrolovat podle zadání v kapitole „Intervaly údržby a ošetřování“.

Určitá míra péče je nezbytná, aby se snížilo opotřebení řemenu. Dodržujte následující body:

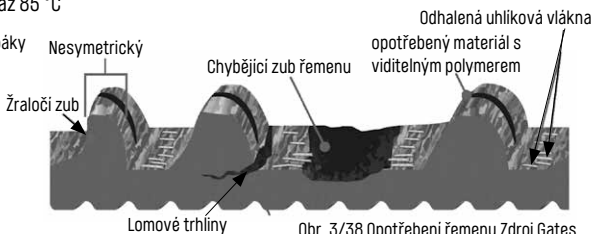
- Nečistoty se směji odstraňovat pouze vodou.
- Teplotní limity řemen CDN (kolo): -20 °C až 60 °C
- Teplotní limity řemen CDX (EPAC): -53 °C až 85 °C

Nenavijet pomocí kazety

Nenasazovat pomocí páky



Obr. 2/38 Zdroj Gates



Obr. 3/38 Opotřebení řemenu Zdroj Gates

Správné napětí uhlíkového řemenu je pro optimální funkci systému Carbon Drive nezbytné. Příliš nízké napětí řemenu může být například tehdy, když zuby řemenu kloužou přes zuby zadní kazety. Příliš vysoké napětí řemenu je možné poznat podle nápadně těžkého chodu systému.

Kontrola fungování

Otestujte správnou funkci svého pohonu. Přiberte si případně na pomoc druhou osobu, která Vám podrží zadní část kola nahore, zatímco vy otáčíte klikou. Obráťte se na svého prodejce KTM, pokud zjistíte jeden z následujících jevů:

- Napětí řetězu musí stačit. Řetěz nesmí odpadat od předního převodníku nebo zadního pastorku.
- Převod se při řazení nezařadí, nebo se nezařadí správně.
- Součásti pohonu se nesměji v žádném případě blokovat.
- Při šlapání se nesměji vyskytovat žádné nápadné zvuky jako například hlasité prokluzování, praskání, házení nebo skřipání, popř. nesmí být citelný žádný nezvyklý odpor při šlapání.

Kola a pláště

Obecná upozornění



- Pro veškeré seřizovací práce, ošetřování a údržbu kol a pláštíků jsou potřeba odborné znalosti a speciální nářadí. Nechte veškeré práce provést svým prodejcem KTM a zkontrolovat podle zadání v kapitole „Intervaly údržby a ošetřování“.
- Dodržujte přitom vždy bezpečnostní upozornění a pokyny z návodu k jednotlivým komponentům od příslušného výrobce kola a pláště.
- Hmotností jezdce a kola a terénními nerovnostmi je kolo silně zatěžováno. Špice a jejich matice si u nového kola sedají, takže prodejce KTM musí provést jejich údržbu.
- Chybně namontovaná kola a pevné osy představují velké bezpečnostní riziko. Dodržujte uvedené utahovací momenty v kapitole „Doporučené utahovací momenty“ a používejte vhodný momentový klíč.

U kola je náboj přes špice a jejich matice spojen s ráfkem. Na ráfek se většinou montuje plášť s duší. Aby se předešlo poškození, vkládá se mezi plášť, duši a ráfek navíc ráfková páska.

Manipulace s pevnými osami

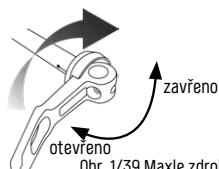
Pevné osy připevňují kola k vidlici, popř. k rámu jízdního kola. V současnosti je na trhu mnoho různých systémů pevné osy. Pro některé systémy je potřeba speciální nářadí.

Pro montáž kola toto umístíte do určeného upnutí ve vidlici. Zaveďte brzdový kotouč do třmenu kotoučové brzdy. Nyní pokračujte podle příslušného systému na následujících stránkách.

Systém pevné osy Maxle

Tento systém se používá ve spojení s odpruženými vidlicemi Rock Shox. Pevná osa se zasouvá ve směru jízdy zprava skrz vidlici a náboj kola. Jakmile pevná osa narazí na závit na levé vidlici, je možné pevnou osu sešroubovat s vidlicí. Dejte páčku rychloupínáku do vybrání osy a otočte ji ve směru hodinových ručiček, abyste připevnili kolo („Obr. 1/ Maxle zdroj Sram“ na stránce 39).

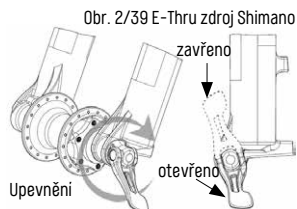
Poté zavřete páčku rychloupínáku tak, že ji zatlačíte dlaněmi směrem dovnitř. Až do poloviny dráhy páčky by to mělo být možné téměř bez odporu, cca od poloviny by se měla síla páky značně zvyšovat a ke konci by měla být možné ji zavřít jen těžko. Pokud je možné páčku rychloupínáku zatlačit dovnitř příliš lehce, otevřete ji, dejte ji znovu do vybrání osy a otočte rychloupínák o trochu dál ve směru hodinových ručiček. Pokud je tomu naopak a páčka rychloupínáku se dá zavřít jen těžko, pak se musí po otevření otočením proti směru hodinových ručiček o něco povolit. Ujistěte se, že páčku rychloupínáku je možné zavřít výše popsáním postupem.



Obr. 1/39 Maxle zdroj Sram

Systémy pevné osy E-Thru

Systém pevné osy E-Thru se používá ve spojení s odpruženými vidlicemi Fox. Pevná osa se zasouvá ve směru jízdy zleva skrz vidlici a náboj kola („Obr. 2/ E-Thru zdroj Shimano“ na stránce 39). Jakmile pevná osa narazí na závit na pravé vidlici, je možné ji sešroubovat s vidlicí. Poté zavřete páčku rychloupínáku tak, že ji zatlačíte dlaněmi směrem dovnitř.

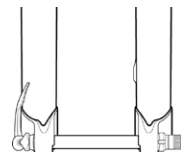


Obr. 2/39 E-Thru zdroj Shimano

Až do poloviny dráhy páčky by to mělo být možné téměř bez odporu, cca od poloviny by se měla síla páky značně zvyšovat a ke konci by měla být možné ji zavřít jen těžko. Pokud je možné páčku rychloupínáku zatlačit dovnitř příliš lehce, otevřete ji a otočte rychloupínák o trochu dál ve směru hodinových ručiček. Nyní se pokuste páčku rychloupínáku znovu zavřít tak, že ji zatlačíte dlaněmi směrem dovnitř. Pokud je možné páčku rychloupínáku zatlačit dovnitř příliš těžce, otevřete ji a otočte rychloupínák o něco více proti směru hodinových ručiček. Nyní se pokuste páčku rychloupínáku znovu zavřít tak, že ji zatlačíte dlaněmi směrem dovnitř.

Systemy pevné osy Q-Loc

Tento systém pevné osy se používá společně s odpruženými vidlicemi Suntour. Upevnění kola je provedeno přes páčku rychloupínáku a přírubu na protilehlé straně, která zajišťuje příslušné upnutí (Obr. 1/ Zdroj Suntour“ na stránce 40). Pevná osa se zasouvá ve směru jízdy zprava skrz vidlici a náboj. Dělejte to s úplně otevřenou páčkou rychloupínáku, aby příruba pevné osy padla do vybrání vidlice. Otáčením příruby nastavte napětí páčky rychloupínáku.

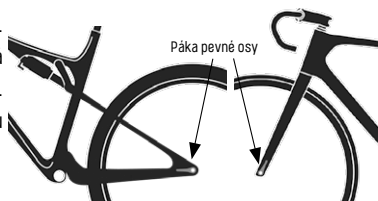


Obr. 1/40 Zdroj Suntour

Otáčejte přírubu ve směru hodinových ručiček, až při polootevřené páčce rychloupínáku naléhá na vybrání vidlice. Poté se musí páčka rychloupínáku pevně zavřít dlaněmi. Po kontrole správného usazení rychloupínáku a kola může být případně potřeba dotažení.

Systemy pevné osy KTM

Tento systém pevné osy se z velké části používá při montáži zadního kola. Podle modelu se může tento systém pevné osy použít také na vidlici. Pevná osa se přitom nasune vždy ve směru jízdy vlevo přes vybrání v rámu, popř. vidlici. Otáčením ve směru hodinových ručiček se pevná osa upevní. Páčku utáhněte co možná nejpevněji rukou (10 Nm).



Obr. 2/40 Pevná osa KTM

Pokud by nebyla v rovnoběžné poloze k řetězové vzpěře

popř. vidlici („Obr. 2/ Pevná osa KTM“ na stránce 40), je možná poloha páčky

pevné osy dodatečně změnit. K tomu se povolí imbusový šroub 4 mm a páčka se poté umístí do požadované polohy.

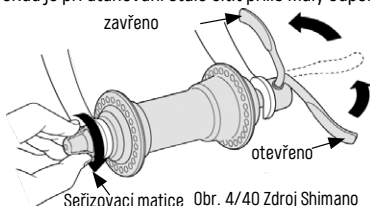
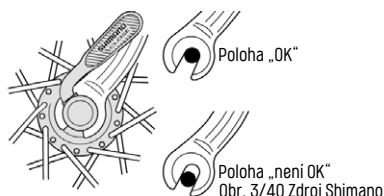
Imbusový šroub 4 mm upevněte točivým momentem 5 Nm.

Manipulace s rychloupínáky

Rychloupínáky se používají pro umožnění rychlé montáže a demontáže, nebo pro nastavení výšky sedla. Rychloupínák se v zásadě skládá z ruční páky, která zajišťuje upínací sílu, a ze seřizovací matice na protilehlé straně, která nastavuje předpětí rychloupínáku. Ruční páka musí být při vložení náboje do upevnění otevřená. Náboj by navíc měl pevně doléhat na vnitřní stranu upevnění („Obr. 3/ Zdroj Shimano“ na stránce 40).

Ruční páka se musí zavřít relativně velkou silou, aby se v každém případě předešlo neúmyslnému uvolnění během jízdy.

Pokud se zavírá příliš snadno, musí se seřizovací matice trochu dotáhnout. Ruční páka by se měla zavírat s trochu větším odporem („Obr. 4/ Zdroj Shimano“ na stránce 40). Pokud je při utahování stále cítit příliš malý odpor, postup opakujte.



Plášť, ráfek, duše



- Údaje o tlaku vzduchu na plášti a ráfku nesmějí být překročeny. Příslušná nižší maximální hodnota odpovídá maximálnímu možnému tlaku vzduchu. Příliš velký tlak vzduchu může vést k tomu, že pláště během jízdy odskočí od ráfku nebo se plášť a ráfek poškodí.
- Musí být zajištěna kompatibilita plášťů a ráfků. Maximální možná šířka pláště je omezena danou montážní situací a šířkou ráfku. Při výměně pláště, popř. ráfku se řiďte podle prvního vybavení, dodržujte veškeré pokyny na pláštích a ráfku a zeptejte se svého prodejce KTM. Plášť se nesmí dotýkat rámu a vidlice (ani při pružení), blatníků nebo jiných součástí kola.
- Pláště a ráfky podléhají podle provedení určitým omezením ohledně použití a hmotnosti – viz kapitola „Použití ke stanovenému účelu“.
- Maximální přípustné tlaky vzduchu se mohou u typů tube (s duší) a tubeless (bez duše) lišit. Přečtěte si návody od výrobce pláště či ráfku, pokud chcete své pláště používat bez duše. Poradte se svým prodejcem KTM.
- U hookless ráfku musí plášť sedět vystředěně na ráfku, než je nahuštěn dotuha, protože jinak by mohl od ráfku odskočit.
- Tlak vzduchu u hookless ráfku je normou ETRTO omezen na 5 bar. Tento druh ráfku není obecně vhodný pro vysoký tlak, musí být dodrženy údaje o maximálním tlaku vzduchu na bocích ráfku. V žádném případě by neměl být překročen maximální tlak vzduchu 4 bar.
- Nepoužívejte duše, které se nehodí do určeného otvoru pro ventilek v ráfku. To často vede k odtržení ventilků, protože kovová hrana otvoru oddělí dřík ventilků od duše.
- Vyhýbejte se přejíždění ostrých předmětů.

Obecně existují nejrůznější pláště kola, od plášťů allround až po pláště speciální, které byly vyvinuty pro speciální povětrnostní nebo terénní podmínky. Velkou roli přitom hraje provedení kostry pláště, pryžová směs a profil pláště.

Upozornění na plášti

Rozměr pláště je možné zjistit z údajů na boku pláště.

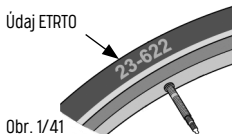
Údaj ETRTO je normované označení v milimetrech pro rozměry pláště, při kterých je zohledněna šířka pláště v nahuštěném stavu a (vnitřní) průměr („Obr. 1/“ na stránce 41).

Příklad: 23-622 → 23 mm šířka pláště
→ 622 mm (vnitřní) průměr

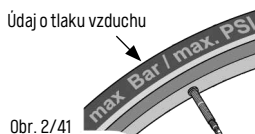
Další údaj se vztahuje k (vnějšímu) průměru a k šířce pláště v nahuštěném stavu. Tyto údaje jsou odvozeny z francouzského zápisu.

Příklad: 700 x 23C → 700 mm (vnější) průměr
→ 23 mm šířka pláště

U většiny modelů plášťů je na boku pláště umístěno označení, které udává správný směr chodu při montáži pláště. Aby byl plášť jízdního kola odolný vůči defektu, musí být naplněn předepsaným tlakem vzduchu. Údaje o tlaku vzduchu uvádějí všichni výrobci plášťů na bocích plášťů („Obr. 2/“ na stránce 41). Přitom se většinou zohledňují údaje v jednotkách bar a PSI.



Obr. 1/41
Zdroj: Continental



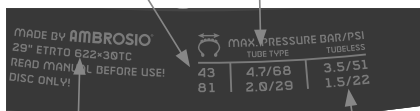
Obr. 2/41
Zdroj: Continental

Upozornění na ráčku

Upozornění k maximálnímu přípustnému tlaku vzduchu a minimální, popř. maximální možné šířce pláště jsou uvedeny na bocích ráfků („Obr. 1/ Symbolické vyobrazení Nálepka na ráčku“ na stránce 42). Vnitřní šířka ráčku udává maximální možný rozměr ráčku („Obr. 2/ Zdroj Schwalbe“ na stránce 42). Kromě toho musí průměr pláště souhlasit s průměrem osazení ráčku. Například velikost pláště 37-622 je vhodná na ráfek s rozměry 622 x 19C, protože vnitřní průměr ráčku souhlasí s průměrem osazení ráčku 622 mm.

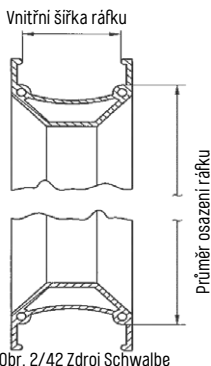
Obr. 1/42 Symbolické vyobrazení Nálepka na ráčku

možné šířky pláště v mm Maximální přípustné tlaky vzduchu typ tube (s duší)



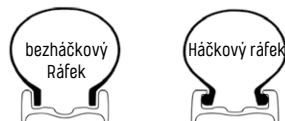
Rozměr ráčku

Maximální přípustné tlaky vzduchu tubeless (bezdusově)



Provedení ráfků

Je třeba dbát na to, jaký druh ráčku se použije. V zásadě je třeba rozlišovat „háčkový ráfek“, u kterého jsou patky ráčku zakončené háčkem směřujícím dovnitř, a ráfkem bez háčku - „hookless“, které se často používají ve sportovní oblasti („Obr. 3/ Symbolické vyobrazení Druhy ráfků“ na stránce 42). Jelikož ráfek hookless nedrží plášť automaticky a nevystřeďuje ho a navíc má velice hladký povrch, vyžaduje jeho montáž zvláštní opatnost.



Tubeless

Některé systémy pláště jsou ve spojení s určitými systémy koly provedeny k tomu, aby s nimi bylo možné jezdit bez duše (tubeless). Zeptejte se svého prodejce KTM a dodržujte údaje pro tubeless na bocích ráfků („Obr. 1/ Symbolické vyobrazení Nálepka na ráčku“ na stránce 42).

Provedení ventilků

Aby bylo možné plášť plnit vzduchem, je potřeba ventilků. Používají se následující tři typy ventilků:

1. Ventilěk Blitz nebo Dunlop („Obr. 4/ Zdroj Schwalbe“ na stránce 42)
2. Ventilěk Sclaverand („Obr. 5/ Zdroj Schwalbe“ na stránce 42)
3. Automobilový ventilěk („Obr. 6/ Zdroj Schwalbe“ na stránce 42)

Všechny typy ventilků jsou chráněny před nečistotami plastovým krytem.



Obr. 4/42 Zdroj Schwalbe



Obr. 5/42 Zdroj Schwalbe



Obr. 6/42 Zdroj Schwalbe

Běžný ventilěk je ventilěk Sclaverand. Před huštěním duše se musí uvolnit nahore umístěná uzavírací matice. Pro kontrolu je možné na něj krátce klepnout prstem - pokud přitom z duše uchází vzduch, je ventilěk připraven k huštění. Tenký kolík, který drží uzavírací matici, se při nasazování a snímání pumpičky nesmí ohnout. Poté se musí uzavírací matice opět zašroubovat, aby byla zajištěna plná těsnost.

Napětí špic a obovodová házivost ráfku



- Nepravidelně běžící kola ztěžují správné dávkování ráfkové brzdy, protože brzdová obložení kvůli bočnímu rázu narážejí na brzdné plochy ráfku nezvykle silně.
- Pokud zjistíte volné špice na svém kole, musí se okamžitě napnout. Nedodržením tohoto pokynu silně stoupá zatížení jiných součástí. Zlomení nebo selhání součástí může vést k nehodám nebo pádům se zraněním.

Aby se kolo bez problémů a vystředěně otáčelo, musejí být špice napnuté stejně silně. V důsledku působení vnějších vlivů se může jedna nebo několik špic uvolnit.

U ráfkových brzd působí brzdová obložení na brzdové plochy bočně na ráfku. Pokud se kolo neotáčí vystředěně, může tím být brzdový účinek negativně ovlivněn.

Je důležité pravidelně kontrolovat obovodovou házivost ráfku. Dbejte přitom na mezeru mezi ráfkem a brzdovým obložением, popř. rámem vidlice, když se kolo otáčí. Ta by měla být rovnoměrná. Pokud se mění o více než jeden milimetr, měl by prodejce KTM kolo ihned zkontrolovat a provést údržbu.

Defekt

Jednou z nejčastějších poruch při jízdě na kole je defekt. Pokud s sebou vezete potřebné nářadí, náhradní duši nebo nářadí na opravu, je možné defekt odstranit.

Postup v případě defektu



- Brzdový kotouč nebo bok ráfku se mohou při brzdění silně zahřát. Než začnete s demontáží kola, nechte tyto součásti vychladnout.
- Špatně namontované pláště mohou vést k chybnému fungování, popř. poškození pláště. Bezpodmínečně proto dodržujte popsany postup a v případě nejasností se obraťte na svého prodejce KTM.

K odstranění defektu se musí kolo sejmut tak, že se otevře pevná osa, popř. páčka rychloupínáku nebo nápravové matice – viz část „Manipulace s pevnými osami“ a „Manipulace s rychloupínáky“. Postup demontáže kola je pro každý typ brzd, popř. variantu řazení různý. Než začnete s odstraňováním defektu, dodržujte navíc následující pokyny k demontáži kola.

Demontáž kola u ráfkových brzd

Aby bylo možné kolo vyjmout z vidlice nebo rámu, je třeba otevřít páčku rychloupínáku na brzdě, popř. na řadicím bowdenu – viz část „Ráfkové brzdy“ v kapitole „Brzdový systém“.

Demontáž kola u kotoučových brzd

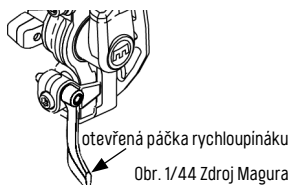
V žádném případě netiskněte brzdovou páku kotoučové brzdy, pokud jste demontovali kolo. Po demontáži kola umístěte dodanou přepravní pojistku na brzdu, aby se předešlo tomu, že pisy na třmenu kotoučové brzdy se posunou příliš směrem dovnitř a dojde k problémům při opětovné instalaci kola – viz část „Kotoučové brzdy“ v kapitole „Brzdový systém“.

Demontáž kola u V brzd

Stiskněte obě brzdová ramena, abyste táhla trochu snížili napětí brzdových lanek. Odsuňte gumový kryt na stranu a brzdové lanko na tomto místě vyhákněte – viz část „V brzdy“ v kapitole „Brzdový systém“.

Demontáž kola u hydraulických ráfkových brzd

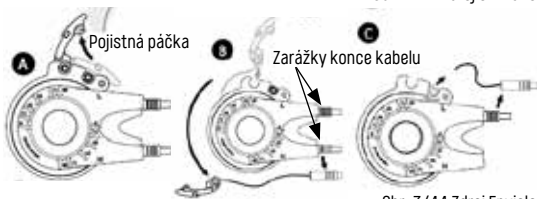
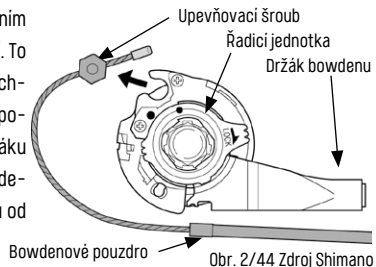
U hydraulických ráfkových brzd od výrobce Magura je třeba na jedné straně brzdy otevřít páčku rychloupínáku tak, že se dá směrem dolů („Obr. 1/ Zdroj Magura“ na stránce 44). Poté je třeba sejmut celý brzdový válec z přídržné patice – viz „Hydraulické ráfkové brzdy“ v kapitole „Brzdový systém“.



Demontáž kola u vicerychlostních nábojů

Zařaďte nejmenší převod, aby bylo možné sejmut zadní kola s vicerychlostním nábojem Shimano – viz odstavec „Vicerychlostní náboj“ v kapitole „Pohon“. To vede k tomu, napětí převezme řadičí bowden. Pokud by se jednalo o vicerychlostní náboj se zpáteční brzdou, pak se musí povolit šroub brzdy, který je spojen s levou řetězovou vzpěrou. Poté vytáhněte bowdenové pouzdro z držáku bowdenů a vyjměte řadičí bowden drážkou na vnitřní straně držáku bowdenového pouzdra. Poté se musí uvolnit upevňovací šroub řadičího bowdenů od řadičí jednotky („Obr. 2/ Zdroj Shimano“ na stránce 44).

U nábojů řazení Enviolo by se mělo zařadit do polohy, v níž jsou pojistná páčka a zarážky konce kabelu snadno přístupné („Obr. 3/ Zdroj Enviolo“ na stránce 44). Po otevření pojistné páčky (A) je možné sejmut obě zarážky konce kabelu (B) a (C).



Demontáž kola u přehazovaček

Pro demontáž zadního kola přepněte řetěz na nejmenší pastorek na kazetě. Přehazovačka je nyní v nejvíce vnější poloze a nebrání demontáži. Dejte malou páčku na přehazovačce do polohy OFF, abyste si usnadnili demontáž. Až poté otevřete pevnou osu, popř. rychloupínák. Pro uvolnění kola z upnutí rámu kolo trochu nazdvihněte a rukou lehce zatáhněte přehazovačku dozadu – viz část „Přehazovačka“ v kapitole „Pohon“.

Demontáž pláště

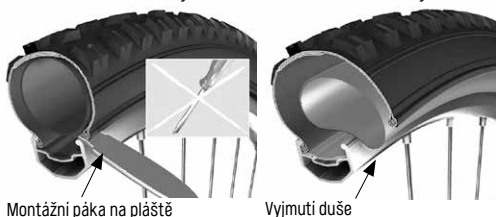


Pláště, ráfky a vložky do ráfku se musí po demontáži pláště zkontrolovat. V plášti se nesmějí nacházet žádné špičaté předměty. Ráfek nesmí vykazovat žádné trhliny nebo povrchová poškození a vložka ráfku musí plně zakrývat veškeré matice špic a otvory pro špice. V případě poškození je nezbytná výměna.

Odšroubujte čepičku ventilku a matici ventilku od ventilku a z duše vypusťte veškerý vzduch tak, že stlačíte plášť. Použijte montážní páku na plášť a nasadte ji na spodní hranu pláště. V žádném případě k tomu nepoužívejte špičaté předměty. Nyní zdvihněte bok pláště přes patku pláště („Obr. 4/ Zdroj Schwalbe“ na stránce 44). Použijte druhou montážní páku na plášť, která se nasadí přesazena o cca 10 cm. Nyni jednu z obou pák posouvejte po celém obvodu ráfku. Poté můžete vyjmout duši („Obr. 5/ Zdroj Schwalbe“ na stránce 44).

Obr. 4/44 Zdroj Schwalbe

Obr. 5/44 Zdroj Schwalbe



Montáž pláště



- Duše nesmí být v žádném případě skřípnutá mezi pláštěm a ráfem („Obr. 1/ Zdroj Schwalbe“ na stránce 45).
- Příliš velký tlak vzduchu v plášti může vést k tomu, že tento během jízdy odskočí od ráfku nebo se ráfek poškodí.
- Údaje o tlaku vzduchu na plášti a ráfku nesmějí být překročeny. Příslušná nižší maximální hodnota odpovídá maximálnímu možnému tlaku vzduchu. Příliš velký tlak vzduchu může vést k tomu, že plášť během jízdy odskočí od ráfku nebo se plášť a ráfek poškodí.

Při montáži nové nebo opravené duše by se dovnitř pláště neměla dostat žádná nečistota, popř. cizí tělesa.

Natáhněte bok pláště na ráfek.

Nafoukejte duši natolik, aby měla kruhový tvar. Zasuňte ventilek přes určený otvor v ráfku a poté vložte do pláště duši. Dbejte na pravouhlohu polohu ventilků („Obr. 2/ Zdroj Schwalbe“ na stránce 45) a matici ventilků lehce utáhněte.

Pro zdvihnutí druhé strany pláště na ráfek použijte montážní páku na plášť. Začněte přitom na protilehlé straně k ventilkům a pracujte rovnoměrně podél celého obvodu ráfku.

Po montáži pláště je třeba duši naplnit podle údajů na ráfku – viz část „Plášť, ráfek, duše“.

Montáž kola



- Po montáži kola upevněte pevnou osu, popř. rychloupínák a osově matice – viz kapitola „Doporučené uťahovací momenty“.
- Veškeré brzdové plochy musí být bez oleje a tuků.
- Před další jízdou dodržujte pokyny v kapitole „Obecná upozornění“ v části „Před každou jízdou“.

Podle brzdového či pohonného systému probíhá montáž kola v opačném pořadí, než je popsáno v příslušném odstavci „Demontáž kola“. Kolo se musí nacházet přesně v určených upnutích na vidlici, popř. rámu. Dbejte přitom na správné usazení pevné osy, popř. rychloupínáku – viz „Manipulace s pevnými osami“ a „Manipulace s rychloupínáky“.

U mechanických ráfkových brzd je po montáži kola nezbytné opět připevnit brzdové lanko na brzdové rameno – viz kapitulu „Brzdový systém“ část „Mechanické ráfkové brzdy“.

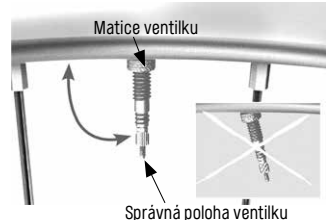
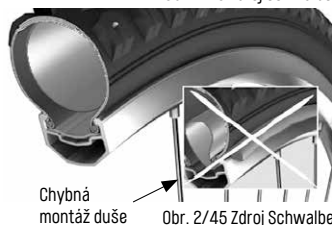
U hydraulických ráfkových brzd se musí po montáži kola opět namontovat na předřzný sokl brzdový válec. Pro připevnění brzdy zavřete rychloupínák – viz kapitulu „Brzdový systém“ část „Hydraulické ráfkové brzdy“.

U kotoučových brzd se musí před montáží kola zkontrolovat brzdová obložení. Zkontrolujte přitom správné usazení brzdových obložení ve třmenu kotoučové brzdy a opotřebením obložení – viz kapitulu „Brzdový systém“ část „Kotoučové brzdy“.

U vícerychlostních nábojů je třeba, aby po montáži kola bylo bowdenové pouzdro zasunuté do držáku bowdenového náboje. Navíc musí být upevňovací šroub řadičeho bowdenu zasunutý do řadičej jednotky náboje. U nábojů zadního kola se zpáteční brzdou je nezbytné upevnit šroub na řetězovou vzpěru – viz část „Demontáž kola u vícerychlostního náboje“ a kapitulu „Brzdový systém“ část „Zpáteční brzdy“.

Po montáži kola zkontrolujte správné napnutí řetězu – viz kapitulu „Pohon“ část „Řetěz“.

Obr. 1/45 Zdroj Schwalbe



Prvky odpružení



- Pro veškeré seřizovací práce, ošetřování a údržbu prvků odpružení jako jsou odpružená vidlice, zadní tlumič a odpružené, popř. výškově nastavitelné sedlovky, jsou potřeba odborné znalosti a speciální nářadí. Nechte veškeré práce provést svým prodejcem KTM a zkontrolovat podle zadání v kapitole „Intervaly údržby a ošetřování“.
- Dodržujte přitom vždy bezpečnostní upozornění a pokyny z návodu k jednotlivým komponentům od příslušného výrobce prvku odpružení.
- Prvky odpružení musí být pro optimální fungování sladěny s hmotností jezdce, jeho chováním za jízdy a účelem použití. Nechte si nastavení provést před předáním jízdního kola svým prodejcem KTM.
- Prvky odpružení nesmějí v žádném případě prorážet. Náhlé projetí celého zdvihu vidlice ukazuje na nízký tlak vzduchu, popř. příliš slabě nastavenou tuhost pružiny odpružené vidlice, zadního tlumiče nebo odpružené sedlovky. Vznikající rány jsou přenášeny na další komponenty, čímž mohou vznikat nebezpečné situace.
- Mnohé odpružené vidlice a zadní tlumiče nabízejí prostřednictvím zajišťovacího mechanismu (lockout) možnost zablokovat zdvih vidlice. Tuto funkci používejte jen na rovném podkladu, v žádném případě v terénu. Existuje možnost, že ztratíte kontrolu nad svým kolem.
- Mějte na paměti, že v případě zavřeného zařízení lockout může dojít k poškození odpružené vidlice a zadního tlumiče. I přes zavřený mechanismus lockout není podle modelu odpružená vidlice, popř. zadní tlumič úplně tuhý, ale při působení síly trochu povolí.
- Neotáčejte šrouby, o nichž nevíte, co se s nimi nastavuje. Mohli byste uvolnit upevňovací mechanismus.
- Je-li u odpružené vidlice nebo na zadním tlumiči nastaveno příliš silné tlumení, není možné rychle za sebou jdoucí překážky odpovídajícím způsobem odpružit. Pokud je naopak tlumení příliš malé, začne kolo skákat, což může být rovněž nebezpečné.
- Když odpružená vidlice, popř. zadní tlumič kompletně proprouží, nesmí se plášt v žádném případě dotknout odpružené vidlice, popř. rámu. Plášt se může zablokovat.

Vymezení pojmů

Pojem	Vysvětlení pojmu
Tuhost pružiny	Tuhost pružiny je síla, kterou je třeba vyvinout, aby se pružina o určitý kus stlačila. Vyšší poměr znamená vyšší tuhost pružiny, a tedy i větší sílu na zdvih. U prvků vzduchového odpružení se to rovná vyššímu tlaku.
Charakteristika pružiny	Ta popisuje moment utržení z klidu, využití zdvihu vidlice a ochranu odpružené vidlice, popř. zadního tlumiče před prorazením. Charakteristika pružiny se většinou zobrazuje jako diagram.
Předpětí pružiny	Díky předpětí ocelových pružin nastane účinek pružení až při vyšším zatížení. To ovšem nemá vliv na tuhost pružiny.
Komprese	Komprese snižuje rychlost stlačení pružiny.
Tlumení při roztahování	Tlumení při roztahování rychlost roztahování pružiny.
Záporný zdvih pružení	Záporný zdvih pružení je zdvih, který proprouží odpruženou vidlici nebo zadní tlumič, když jezdec v klidu zaujme svou polohu na sedle.
Remote	Pomocí této malé řadič páčky na řídítkách je možné zablokovat vidlici, popř. tlumič a upravit tak jízdní chování podle terénu.
Lock-out	Takto se označuje zablokování vidlice/tlumiče. Při zavřeném mechanismu lockout je stále ještě k dispozici minimální zdvih vidlice, aby se vidlice a tlumič chránily před poškozením.

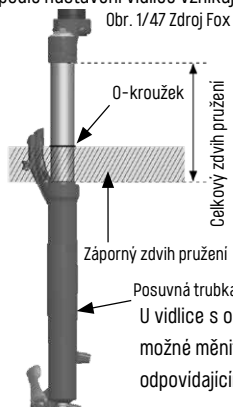
Odpružené vidlice

Seřízení tuhosti pružiny

Téměř každé jízdní kolo KTM je vybaveno odpruženou vidlicí. Jízdní vlastnosti a kontrola jsou tak v terénu nebo na nerovných vozovkách podstatně lepší. Zatížení jiných součástí kola i jezdců se tak snižuje. Jako pružící prvek slouží u použitých vidlic buď ocelové pružiny nebo vzduch, tlumí se zpravidla olejem nebo třením.

Již při usedání musí vidlice lehce zapružit o záporný zdvih pružení, aby vyrovnala půdní nerovnost (např. výtluk) propružením vidlice. Je-li v takovém případě předpětí pružiny, popř. tlak vzduchu příliš vysoký, k tomuto účinku nedojde, protože vidlice je již úplně propružená.

Podle použití se záporný zdvih pružení nastavuje buď kratší nebo delší. Po usednutí musí odpružená vidlice kola z kategorie cross country, trekking, city a marathon zapružit o cca 10-25 % maximálního zdvihu vidlice. U kategorií gravity, freeride a downhill by měla tato hodnota činit cca 20-40 % („Obr. 1/ Zdroj Fox“ na stránce 47). Obecně je třeba vzít na vědomí, že podle nastavení vidlice vznikají velké rozdíly v jízdním chování. Informujte se také v příslušném připojeném návodu.



Určení záporného zdvihu pružení u vzduchových vidlic

1. Pro určení celkového zdvihu pružení vypusťte vzduch z vidlice.
2. Napumpujte vidlici doporučeným tlakem vzduchu.
3. Posuňte O-kroužek úplně dolů. Pokud vidlice nemá O-kroužek, použijte vázací pásek, který pevně upnete kolem pevné trubky.
4. Sedněte si do své obvyklé polohy na kolo a opírejte se přitom o stěnu.
5. Sestupte z kola, aniž byste jej nechali propružit.
6. Změřte vzdálenost mezi O-kroužkem, popř. vázacím páskem a nejvyšší hranou posuvné trubky. Porovnejte tuto hodnotu s celkovým zdvihem pružení vidlice.

U vidlice s ocelovými pružinami je často na horní straně vidlice otočný knoflík. Pomocí tohoto knoflíku je možné měnit předpětí pružin a tím i záporný zdvih pružení. Pokud to není možné, musí se ocelové pružiny odpovídajícím způsobem vyměnit.

Výrobci vzduchových vidlic udávají tlak vzduchu podle modelu a oblasti použití. Další informace jsou obsaženy v dodaném návodu od výrobce odpružené vidlice. V pravidelných intervalech kontrolujte tlak vzduchu ve vidlici. Navíc si prostudujte kapitolu „Intervaly údržby a ošetřování“. Tlak vzduchu se zpravidla kontroluje speciální pumpičkou, kterou je možné pořídit u prodejce. Nepoužívejte k tomu běžnou pumpičku např. na pláště, neboť ta je konstruována na větší objem a mohla by odpruženou vidlici poškodit. Pokud by Vám tyto možnosti nastavení nestačily, existuje pro odpružené vidlice mnoho modelů k dovybavení. Obráťte se na svého prodejce KTM. Při výměně používejte jen vhodné a označené originální náhradní díly.

Seřízení tlumení

Tlumení se nastavuje uvnitř vidlice přes ventily. Přitom se reguluje průtok oleje. Mění se rychlost, s jakou odpružená vidlice propruží směrem dolů nebo nahoru. Chování vidlice je tak možné optimalizovat podle překážek. Také je možné snížit kývání při šlapání tím, že se tlumení zablokuje. Při sjezdu a v terénu ovšem musí být tlumení do určité míry otevřené. U mnoha odpružených vidlic je tlumení nastavitelné. Rychlost propružení se nastavuje přes stupně tahu. Možnost nastavení může být uvedena buď na spodní straně posuvné trubky („Obr. 2/ Převodový stupeň Zdroj: Fox“ na stránce 47), nebo na koruně vidlice. Stavitelné tlačítko je většinou zbarvené červeně.



Obr. 2/47 Převodový stupeň Zdroj: Fox

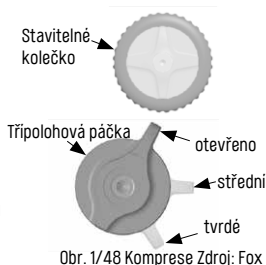
Upravte nastavení převodového stupně podle svých potřeb a oblíbené oblasti použití. Když se seřizovací šroub utáhne (otáčení ve směru hodinových ručiček), teče olej uvnitř vidlice pomaleji. Vidlice tak tlumi silněji. Rychle za sebou jdoucí nerovnosti pak nejsou dost rychle vyrovnávány.

Seřizovací šroub povolte (otáčení proti směru hodinových ručiček), tlumení bude slabší a vidlice bude v případě terénních nerovností pracovat rychleji.

Nastavení komprese ovlivňuje rychlost pružení. Kompresi je možné měnit na koruně vidlice. Stavitelné tlačítko má většinou modrou barvu.

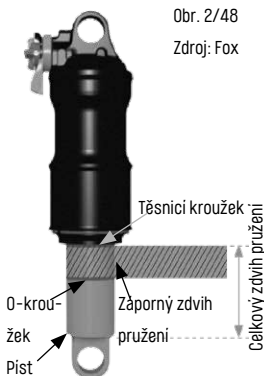
Odpružené vidlice mohou být pro změnu komprese vybaveny buď stavitelným kolečkem, nebo třípolohovou páčkou („Obr. 1/ Komprese Zdroj: Fox“ na stránce 48).

Je-li komprese silně utažená (otáčení ve směru hodinových ručiček), tak má vidlice tvrdou odezvu. Při otáčení proti směru hodinových ručiček se komprese přestává na měkkou odezvu.



Zadní tlumič

Jako druhý prvek pružení jsou u mnoha modelů kol vedle odpružené vidlice navíc instalovány zadní tlumiče, aby byla zadní stavba pohyblivá. Kolo je tak v terénu nebo na nerovných úsecích silnice lépe kontrolovatelné. Zadní tlumiče pruží obvykle přes vzduchovou pružinu. Tlumení zajišťuje, stejně jako u odpružených vidlic, olej.



Určení záporného zdvihu pružení u zadních tlumičů

1. Pro určení celkového zdvihu pružení vypusťte vzduch z tlumiče.
2. Napumpujte tlumič doporučeným tlakem vzduchu.
3. Posuňte O-kroužek, nebo případě vázací pásek, který pevně napnete kolem pístu, úplně dolů.
4. Sdhněte si do své obvyklé polohy na kolo a opírejte se přitom o stěnu.
5. Sestupte z kola, aniž byste jej nechali propružit.
6. Změřte vzdálenost mezi O-kroužkem, popř. vázacím páskem a těsnicím kroužkem tlumiče. Porovnejte tuto hodnotu s celkovým zdvihem pružení tlumiče.

Po usednutí musí zadní tlumič kola z kategorie cross country a marathon zapružit o cca 10-25 % maximálního zdvihu tlumiče. U kategorii gravity, freeride a downhill by tato hodnota měla činit cca 20-40 %. Čím nižší je záporný zdvih pružení, tím tvrdší je tlumení, takže je výhodnější pro rovný terén jako jsou silnice. Výrobci zadních tlumičů udávají tlak vzduchu podle modelu a oblasti použití. Dodržujte rovněž další doporučení a seznamte se s dodanými návody ke komponentům od příslušných výrobců. Pravidelně kontrolujte tlak vzduchu v zadních tlumičích tak, že zkontrolujete, zda je O-kroužek ve správné poloze na pístu tlumiče. Zadní tlumič nesmí prorážet. To je většinou rozeznatelné podle zřetelného zvuku. Prorážení zadního tlumiče může trvale poškodit rám, popř. tlumič. Pokud by Vám tyto možnosti nastavení nestačily, je třeba tlumič vyměnit. Pro některé modely zadního tlumiče jsou k dostání sady dodatečné výbavy. Při výměně používejte jen vhodné a označené originální náhradní díly.

Seřízení tlumení

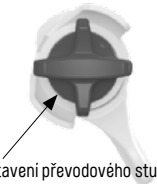
Tlumení se nastavuje uvnitř zadního tlumiče přes ventily. Přitom se reguluje průtok oleje. Mění se rychlost, s jakou tlumič propruží směrem dolů nebo nahoru. Chování tlumiče je tak možné optimalizovat podle překážek. Také je možné snížit kvivání při šlapání tím, že se tlumení zablokuje. Při sjezdu a v terénu ovšem musí být tlumení trochu otevřeně.

U zadních tlumičů je možné nastavit stupeň tahu a tím odezvu pružení. K tomu slouží stavitelné tlačítko na tlumiči („Obr. 1/ Zdroj Fox“ na stránce 49).

Upravte nastavení převodového stupně podle svých potřeb a upřednostňované oblasti použití. Když se seřizovací šroub utáhne (otáčení ve směru hodinových ručiček), teče olej uvnitř tlumiče pomaleji. Zadní stavba tlumi silněji. Rychle za sebou jdoucí terénní nerovnosti pak nejsou dost rychle vyrovnávány.

Seřizovací šroub povolte (otáčení proti směru hodinových ručiček), tlumení bude slabší a vidlice bude v případě terénních nerovností pracovat rychleji.

Nastavení komprese ovlivňuje rychlost pružení. Kompresi je možné měnit seřizovací pákou. Zadní tlumiče mohou být pro změnu komprese vybaveny buď stavitelným kolečkem, nebo třípolohovou páčkou („Obr. 2/ Zdroj Fox“ na stránce 49).



Nastavení převodového stupně
Obr. 1/49 Zdroj Fox



Zavřeno
Obr. 2/49 Zdroj Fox

Je-li komprese zavřená, má tlumič tvrdou odezvu. Při otevřené kompresi je odezva tlumení měkčí.

Údržba prvků odpružení

Odpružené vidlice a zadní tlumiče jsou komplexně zkonstruované komponenty. Aby bylo zajištěno jejich bezvadné fungování, je třeba určitě míry údržby a péče. Servisní intervaly se ve velké míře řídí podle příslušného výrobce vidlice/tlumiče. Informujte se v návodu od výrobce.

Existují ovšem některé údržbové práce, které platí pro všechny výrobce:

- Ujistěte se, že kluzné plochy pevné trubky vidlice a píst tlumiče jsou vždy bez nečistot. Po každé jízdě vyčistěte vidlici a tlumič vodou a měkkou houbou. Poté postříkejte pevné trubky a píst vhodným mazivem.
- Nechte veškerá šroubení na vidlici a tlumiči pravidelně kontrolovat svým prodejcem KTM – viz kapitolu „Intervaly údržby a ošetřování“.
- V pravidelných intervalech kontrolujte tlak vzduchu ve vidlici a zadním tlumiči. Vzduch může v průběhu času trochu unikat – viz kapitolu „Intervaly údržby a ošetřování“.
- V pravidelných intervalech kontrolujte vodorovnou vůli ložisek zadní stavby. K tomu zdvihněte kolo za sedlo a pohybujte zadním kolem do stran doleva a doprava. Pokud zjistíte vůli ložiska, obraťte se svého prodejce KTM a nechte jej vadu odstranit.
- V pravidelných intervalech kontrolujte svislou vůli ložisek zadního tlumiče. K tomu lehce nadzdvihněte zadní kolo a poté je opět jemně položte na zem. Přitom sledujte především zvuky praskání. Pokud zjistíte vůli ložiska, obraťte se svého prodejce KTM.

Odpružená sedlovka



- Dodržujte minimální, popř. maximální hloubku zasunutí sedlovky. Příliš málo zasunutá sedlovka může vést ke zlomení rámu.
- V žádném případě seřizovací šroub příliš nepovolujte.

Na nerovném podkladu zvyšují odpruženě sedlovky jízdní komfort. Neposkytují ovšem výhody celoodpruženého rámu. Pro dosažení požadovaných vlastností je možné změnit napětí pružiny sedlovky („Obr. 1/ Zdroj Suntour“ na stránce 50):

- Pro změnu napětí pružiny vyjměte sedlovku z rámu.
- Seřizovací šroub pro napětí pružiny se nachází na spodní straně sedlovky.
- Pro zvýšení napětí otáčejte seřizovacím šroubem ve směru hodinových ručiček.
- Pro uvolnění pružiny otáčejte seřizovacím šroubem proti směru hodinových ručiček.

Pravidelně kontrolujte, zda má sedlovka vůli. Uchopte sedlo za přední a zadní stranu a pohybujte jím tam a zpět. Pokud zjistíte značnou vůli, obraťte se svého prodejce KTM.

Dále existují ještě jiné druhy odpružených sedlovek, jak je vidět v „Obr. 2/ Zdroj Suntour“ na stránce 50. Obecně se musí veškerá pohyblivá kloubová spojení pravidelně mazat, aby byla zajištěna správná funkce a dlouhá životnost.



Obr. 1/50 Zdroj Suntour



Obr. 2/50 Zdroj Suntour

Výškově nastavitelná sedlovka



U výškově nastavitelných sedlovek nastavujte správnou výšku sedla až v plně vysunutě poloze.

Výškově nastavitelné sedlovky slouží k tomu, aby se poloha při sezení upravila podle účelu použití a terénu. Přestavení se provádí pomocí ovládací páčky na řídítkách. Spouštěcí mechanismus je možné aktivovat buď hydraulicky, nebo mechanicky. Pro spuštění sedla na něj zatlačte rukou nebo si na něj sedněte, zatímco stisknete a držíte ovládací páčku stisknutou. Páčku uvolněte, když je dosaženo požadované výšky.

Pro zdvihnutí sedla stisknete ovládací páčku na řídítkách. Odlehčete sedlo a páčku uvolněte, když je dosaženo požadované výšky. Sedlo můžete zdvihnout nebo spustit na požadovanou výšku, kterou umožňují výška sedlovky.

Osvětlení

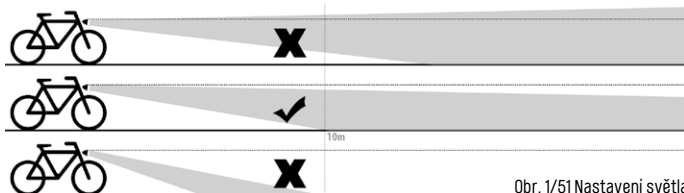


- Pro veškeré seřizovací práce, ošetřování a údržbu na osvětlení jsou potřeba odborné znalosti a speciální nářadí. Nechte veškeré práce provést svým prodejcem KTM a zkontrolovat podle zadání v kapitole „Intervalů údržby a ošetřování“.
- Dodržujte bezpečnostní pokyny v návodu k výrobku od výrobce osvětlení.
- U osvětlení napájeného z baterie sledujte stav nabití baterií.
- Nefungující nebo nekompletní osvětlení je v rozporu se zákonem (platné směrnice se mohou podle jednotlivých zemí lišit). Neosvětlení cyklisté v silničním provozu mohou být snáze přehlédnuti, a jsou tedy ohroženi na životě – viz „Obecná upozornění“.

U reflektorů s denním světlem může cyklista přepínat vedle mezi „zapnuto“ a „vypnuto“ také na optimální osvětlení podle aktuálních světelných poměrů. Podle intenzity světla se přepíná mezi denním a nočním režimem. V denním režimu svítí signální LED na maximální výkon a hlavní reflektor se ztlumeným jasem. V nočním režimu svítí hlavní reflektor na maximální výkon.

U světlometů s dálkovým světlem je na řídkách umístěn přidávaný přepínač se symbolem světla. Tímto přepínačem lze přepínat mezi tlumeným a dálkovým světlem. Dávejte pozor, aby Vaše tlumené světlo nemohlo oslnit žádného jiného účastníka provozu. V příslušných situacích funkci dálkového světla včas vypněte.

Obecně je třeba nastavit tlumené světlo světlometu tak, aby dopadalo na vozovku pod mírně šikmým úhlem („Obr. 1/ Nastavení světla“ na stránce 51). Světlomet však nesmí být nakloněný dopředu do té míry, že by světlo omezovalo jiné účastníky provozu. Mějte na paměti, že v některých zemích (např. Německo) se smí používat pouze reflektory se zkušební značkou K.



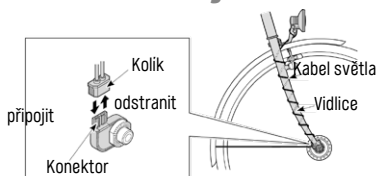
Obr. 1/51 Nastavení světla

U zadních světel s funkcí brzdového světla se intenzita brzdění vyhodnocuje pomocí snímače zrychlení. Lze tak rozlišovat mezi normálním provozem, brzděním a u speciálních provedení zadních světel také nouzovým brzděním. Při brzdění se pak například zapne přidavné brzdové světlo na zadním světle. Nouzové brzdění může být případně signalizováno blikáním přidavného nouzového brzdového světla.

Osvětlení na EPAC

Proud dodává baterie pohonu EPAC (stejněsměrné napětí DC). Podle modelu a provedení pohonné jednotky je na výstupu světla 6 V nebo 12 V. V případě výměny osvětlení se obraťte na svého prodejce KTM, aby tento mohl prostřednictvím softwaru upravit výstupní napětí podle aktuálního reflektoru.

Osvětlení na jízdním kole



Obr. 2/51 Konektor nábojového alternátoru
Zdroj: Shimano

Proud dodává nábojový alternátor v náboji předního kola. Ten pracuje jako elektrický generátor a funguje s minimálním opotřebením a s vysokým stupněm účinnosti. Kolík osvětlení musí být pevně namontován přes konektor („Obr. 2/ Konektor nábojového alternátoru“ na stránce 51). Konektor se nachází při pohledu ve směru jízdy na pravé straně náboje. Při demontáži předního kola je třeba odtáhnout kolík. Ujistěte se, že je kabel světla v nezávadném stavu.

Často se může o nábojového alternátoru mezi kolíkem a konektorem nahromadit nečistota nebo se může vytvářet koroze. Odtáhněte kolík a spoj vyčistěte. Kolík a konektor znovu spojte.

Hlavové složení



- Pro veškeré seřizovací práce, ošetřování a údržbu hlavového složení jsou potřeba odborné znalosti a speciální nářadí. Nechte veškeré práce provést svým prodejcem KTM a zkontrolovat podle zadání v kapitole „Intervaly údržby a ošetřování“.
- Volné hlavové složení zvyšuje zatížení vidlice a dalších komponent.
- Hlavové složení se může zničit, pokud je ložisko příliš pevně utažené.

Hlavové složení je uložení vidlice a spojuje tuto s hlavovou trubkou. Hlavové složení musí fungovat lehce, ale nesmí mít žádnou vůli ložiska. Na zviněných vozovkách nebo terénních nerovnostech je hlavové složení vystaveno namáhání, v jehož důsledku se může uvolnit. Proto je nezbytné pravidelně kontrolovat vůli ložiska v hlavovém složení – viz kapitolu „Intervaly údržby a ošetřování“.

Kontrola vůle ložiska

Dejte ruku kolem mezery mezi vidlicí a hlavovou trubkou. Současně druhou rukou stiskněte přední brzdu. Kolo několikrát lehce posuňte vpřed a vzad. Pokud hlavové složení vykazuje vůli, je to jasně citelné. Poté nadzdvihněte přední kolo. Nechte jej z malé výšky spadnout na zem. Pokud má hlavové složení vůli, je při nárazu předního kola slyšet nezvyklý zvuk.

Se zdviženým předním kolem navíc zkontrolujte lehký chod hlavového složení. K tomu pohybuje řídítky střídavě oběma směry. Řídítky musí být možné pohybovat lehce a plynule. Zkontrolujte také bezpečné držení představce. Uchopte přední kolo mezi nohy. Pak zkuste otáčet řídítky. V případě potřeby dotáhněte šrouby představce podle kapitoly „Doporučené utahovací momenty“.

Šroubované hlavové složení

U tohoto druhu hlavového složení je představec zasunut dovnitř krku vidlice. Pomocí vřetena představce je představec utažen v krku vidlice. Vůle ložiska se nastavuje pomocí páneve ložiska a příslušné pojistné matice.

Hlavové složení představce

U tohoto druhu hlavového složení není představec zapuštěn do krku vidlice, ale obepíná jej zvenčí. Přes upnutí představce se nastavuje vůle ložiska. Ložisko hlavového složení může být zabudované v rámu. Hlavové složení pak již není viditelné.

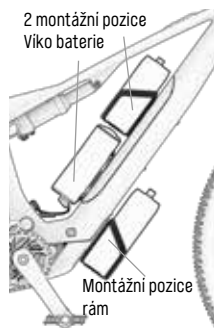
Distanční kroužek, také nazývaný spacer, a vidlice přímo přecházejí do hlavové trubky rámu. Seřizení je přesto možné zkontrolovat jako u obvyklých hlavových složení představce. Pro zjištění vůle ložiska je ale potřeba přesněji sledovat přechod od rámu k vidlici.

Držák na lahve

Držáky na lahve slouží k upevnění lahvi na pití a montují se do úchyť rámu kola. Je přitom nutné dodržovat následující maximální zatížení úchyť držáků na lahve:

	Jízdní kolo		EPAC	
	Rám	Rám	Viko baterie	
			1 montážní pozice	2 montážní pozice
Hliník	1,0 kg	1,0 kg	1,5 kg	1,5 kg + 0,5 kg
Carbon	1,0 kg	1,0 kg	1,5 kg	1,5 kg + 0,5 kg

Dvě montážní pozice pro současnou montáž přídavné baterie prodlužující dojezd a držáku na lahve mají jen určitá vika baterií. Při výběru a montáži kompatibilních dílů Vám ochotně pomůžeme Váš prodejce KTM.



Obr. 1/ Příklady montážních pozic EPAC

Zvláštnost materiálu Carbon

Carbon je plast zesílený uhlíkovými vlákny a vykazuje mimořádné vlastnosti.

- Rám a vidlice musejí pravidelně procházet důkladnou vizuální kontrolou z hlediska poškození (např. trhliny, zbarvení atd.). Nárazy nebo údery mohou mít za následek zvenčení většinou neviditelné škody jako delaminace (uvolnění vláken od okolní pryskyřicové matrice) ve spodních laminátových vrstvách s prudkým snížením výkonnosti a tím i bezpečnosti.
- Po nehodě, pádu nebo podobném nadměrném mechanickém namáhání se rám a vidlice nesmějí z bezpečnostních důvodů dále používat.
- Pro použité vestavné díly je třeba dodržovat návody od příslušného výrobce dílu. Komponenty z Carbonu, např. řídítka, představce nebo sedlovky, se mohou pevným utažením šroubení na svěrných objímkách deformovat. Dodržujte uvedené utahovací momenty na komponentech, podle kapitoly „Doporučené utahovací momenty“, nebo se zeptejte svého prodejce KTM.
- Poškozené součásti z carbonu se nesmějí opravovat. To představuje velké bezpečnostní riziko. Poškozené komponenty z carbonu okamžitě vyměňte.
- Carbonový materiál nikdy nevystavujte příliš vysokým teplotám. Rám, vidlici a jiné montované díly nikdy nenechávejte následně lakovat nebo opatřit práškovou barvou.
- Používejte pouze díly a komponenty, které jsou schválené pro použití na carbonovém rámu a mají správné rozměry. Montážní práce se smějí provádět jen se speciálním nářadím. Přísně dodržujte údaje o utahovacím momentu podle kapitoly „Doporučené utahovací momenty“.
- Carbonové rámy KTM nejsou vhodné k tréninku na takzvaných pevných válcích (např. Elite). Použití na volných válcích bez napětí je možné.
- Montážní plochy (sedlová trubka, krk vidlice atd.) se nesmějí mazat. Na takových plochách používejte výhradně speciální montážní pasty pro díly z carbonu. Sedlová trubka a uložení ložisek se nesmějí vystružovat, frézovat nebo jinak mechanicky upravovat.
- Případně měňte nosné komponenty jako řídítka, představce nebo sedlovky preventivně v pravidelných intervalech (každé 2 roky). Váš prodejce KTM Vám rád poradí.
- Nikdy nepoužívejte přepravní systémy a montážní stojany s upínacími držáky. V důsledku netypického zatížení od upínacího mechanismu se rám může poškodit, popř. zničit.
- Chraňte místa carbonového rámu, která jsou zvláště náchylná na poškození, především spodní stranu spodní trubky a místa, o která se třou lanka řazení, popř. brzd. Váš prodejce KTM Vám může obstarat speciální nálepky na ochranu rámu. Také na řetězovou vzpěru existují pro některé modely speciální nálepky, které brání poškození řetězu na rámu/laku.
- Součásti z carbonu nikdy neskladujte v blízkosti zdrojů tepla. Při silném slunečním záření je také nikdy nenechávejte dlouho v autě. Vysoké teploty mohou materiál poškodit.
- Pokud jsou součásti, popř. kola z carbonu převážena v autě, musejí být odpovídajícím způsobem chráněna. Materiál podložte pěnou, dekami nebo podobně.
- Použití vozíků, nosičů a dětských sedaček je na carbonovém rámu zakázáno.
- Sedlovka se musí pravidelně demontovat a znovu namontovat s montážní pastou.
- Rámy Carbon nesmí být v žádném případě opatřeny rytím, protože by to negativně ovlivnilo stabilitu rámu a mohlo vést k jeho zlomení – viz kapitola „Ručení a záruka“.

Přeprava jízdního kola

Přeprava kola autem



- Střešní a zadní nosiče musí splňovat platné bezpečnostní normy ve Vaší zemi.
- Odstraňte veškeré dodatečně umístěné nastavbové díly jako jsou zavazadlové tašky nebo dětské sedačky, pokud kolo převážíte na střešním nebo zadním nosiči.
- Kola s rámem z carbonu nejsou pro přepravu na střešních a zadních nosičích vhodná. Upnutím na rámu se může tento materiál poškodit.
- Kola, která nemají v upevňovací poloze žádné kulaté trubky, nejsou pro přepravu na střešním nebo zadním nosiči vhodná. Není možné vyvinout potřebnou upínací sílu.
- Dbejte na to, aby se během přepravy nemohlo poškodit žádné brzdové vedení nebo lanovod řazení (viz „Přeprava jízdního kola“ na stránce 54 „Přeprava kola letadlem“ na stránce 54).
- U EPAC mohou na základě vnitrostátních předpisů o nebezpečném nákladu platit odlišné požadavky.

Přeprava v zavazadlovém prostoru auta chrání kolo před vnějšími vlivy. Pokud by zavazadlový prostor nebyl pro přepravu kola vhodný, je možné využít různých nosičů.

Střešní nosič



- Vždy dodržujte v důsledku kola umístěného na střešním nosiči zvýšenou celkovou výšku Vašeho vozidla. Změřte si celkovou výšku vozidla a poznamenejte si ji, abyste v podjezdech a podobně nezpůsobili žádnou nehodu nebo překážku v provozu.

U střešních nosičů je kolo s pláští postaveno na kolejnici a na spodní trubku rámu se připevní přídržné zařízení. Při upnutí se nesmí trubka rámu zmáčknout.

Zadní nosič



- Dodržujte přípustné užité zatížení zadního nosiče a případně dodržujte předepsané omezení rychlosti.
- Registrační značka a osvětlení Vašeho auta nesmí být zakryty. V závislosti na platných vnitrostátních zákonech může být zapotřebí montáž přidavného venkovního zrcátka / držáku registrační značky.

Zadní nosiče se montují na tažné zařízení auta. Na zadním nosiči se kolo s pláští postaví na kolejnici a na spodní/horní trubku rámu se připevní přídržné zařízení.

Přeprava kola železnicí

Před začátkem cesty se informujte o příslušných formalitách. Navíc při rezervaci uveďte, že máte v úmyslu cestovat s kolem. Na dobu jízdy sejměte z kola veškerá zavazadla a příslušenství, aby byly chráněny před poškozením, popř. krádeží.

Přeprava kola letadlem

Pro cesty letadlem musí být kolo zabaleno do vhodného kufru nebo kartonu na kola. Ovšem kvůli nedostatečné ochraně vůbec nepoužívejte tašky na kola. Vypusťte vzduch z plášťů, odmontujte kola a zabalte je do speciálních tašek na kola. Zabalte si veškeré potřebné nářadí včetně momentového klíče a vhodných nástavců, abyste mohli kolo v cílové destinaci opět zprovoznit. Vezměte si s sebou tento návod, abyste si v případě dotazů mohli přečíst příslušnou kapitolu. Pokud jsou na Vašem kole namontované kotoučové brzdy, musí se po demontáži kola zajistit brzdová obložení pojistkou obložení. Ta byla dodána při koupi kola. Zajistěte, aby se do brzdového systému nedostal žádný vzduch tak, že napnete brzdovou páku gumovou páskou k řidítkům. Rovněž je vhodné před letem kontaktovat příslušnou leteckou společnost a předem si vyjasnit veškeré případné otázky.

Vybavení kola

Cyklistická přilba



- Při používání kola vždy noste testovanou cyklistickou přilbu.
- Tvar a délku řemínku přizpůsobte podle sebe.
- Pokud to účel použití podle kapitoly „*Použití ke stanovenému účelu*“ předpokládá, používejte přilbu pro freeride, chrániče a ochrany.
- Pokud přepravujete dítě v dětské sedačce nebo v přívěsném vozíku, mělo by i dítě mít vhodnou atestovanou přilbu.

Cyklistické přilby („Obr. 1/ Cyklistická přilba“ na stránce 55) jsou na základě dnešní dopravní situace, popř. rozsáhlých oblastí použití, nezbytným bezpečnostním vybavením. A to i tehdy, když její použití není v dané zemi povinné. Cyklistická přilba by měla mít optimální tvar. Před koupi si přilbu na nějakou dobu nasadte. Tak můžete vyzkoušet, zda se příjemně nosí a pevně drží. Přilba musí být označena příslušnou zkušební normou podle příslušných platných vnitrostátních směrnic.



Obr. 1/55 Cyklistická přilba

Obuv a pedály

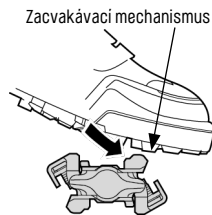


- Pro veškeré seřizovací práce, ošetřování a údržbu na obuvi a pedálech jsou potřeba odborné znalosti a speciální nářadí. Nechte veškeré práce provést svým prodejcem KTM a zkontrolovat podle zadání v kapitole „*Intervaly údržby a ošetřování*“.
- Dodržujte přitom vždy bezpečnostní upozornění a pokyny z návodu k jednotlivým komponentům od příslušného výrobce obuvi a pedálů.
- S fungováním pedálů se seznámte na bezpečném místě bez provozu. Naučte se především, jak funguje mechanismus zaklapnutí boty.
- Dbejte na to, aby pedál a zarážky na obuvi byly vždy pevně utažené a bez nečistot. To usnadňuje rychlé zaklapnutí boty do pedálu. Podložky se mohou opotřebovat a v takovém případě se musí vyměnit.

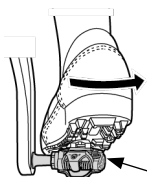
Obuv pro cyklistiku by měla mít robustní provedení. Především oblast podrážky by měla být stabilní, aby pedál citelně netlačil do podešve boty. V určitých případech mohou být jízdní kola vybavena speciálními nášlapnými pedály. Pro tento druh pedálů je potřeba speciální cyklistická obuv. Přes zarážky na podešvi je bota pevně spojena s pedálem. Tak je při rychlém šlapání nebo při jízdě v nerovném terénu vždy zajištěna stabilita nohy na pedálu. Kromě toho funguje přenos síly velice přímo. Přesto nášlapné pedály nabízejí jednoduchou možnost uvolnit nohu z pedálu.

Zarážky jsou namontované na botě v oblasti bříšek chodidel. Současným pohybem nohy vpřed, popř. vzad zaklapnete botu do pedálu („Obr. 2/ Zdroj Shimano“ na stránce 55). Otáčením paty směrem ven nohu z pedálu uvolníte („Obr. 3/ Zdroj Shimano“ na stránce 55). Změnou předpětí pružiny je možné sílu uvolnění upravit přímo na pedálu. Váš prodejce KTM Vám při hledání vhodné obuvi pro Vaše pedály rád pomůže.

Je-li z pedálu slyšet skřípání nebo praskání, je možné to většinou odstranit nanesením vhodného maziva na kontaktní body boty a pedálu.



Obr. 2/55 Zdroj Shimano



Vycvakávací mechanismus
Obr. 3/55 Zdroj Shimano

Pokyny pro údržbu a ošetřování



- Po prvních 200 kilometrech nechte své kolo zkontrolovat prodejcem KTM. Zejména během prvních kilometrů jízdy si šroubová spojení a bowdeny a špice kol sedají.
- Nechte provést servisní prohlídku, popř. opravu podle jízdního výkonu minimálně jednou ročně u svého prodejce KTM. Jinak může dojít k selhání různých komponent.
- Pokud je potřeba výměna nějaké komponenty, směji se použít výhradně originální náhradní díly.

Pravidelné kontroly podle kapitoly „Intervaly údržby a ošetřování“ zajišťují trvale bezpečný stav Vašeho jízdního kola. Dodržování předepsaných servisních prohlídek zajišťuje funkci a podstatně zvyšuje životnost jízdního kola a zabudovaných komponent.

Čištění a ošetřování



- K čištění v žádném případě nepoužívejte parní nebo vysokotlaký čistič. Ložiska a těsnění na kole by se mohla zničit.
- Při čištění dávejte pozor na deformace, trhliny nebo zbarvení na kole. Poškozené díly nechte okamžitě vyměnit u prodejce KTM.
- Matné laky se nikdy nesmí ošetřovat leštidlem.
- Na brzdové plochy se nesmí dostat žádná maziva či ošetřující přípravky. Silně by to ovlivnilo brzdny účinek.
- V žádném případě nenanášejte oleje nebo tuky na upínací plochy z carbonu.
- K čištění lakovaných povrchů vždy používejte chemicky neutrální čisticí prostředky. Kyselé nebo zásadité čisticí prostředky by mohla povrch napadnout.
- Zabraňte kontaktu čisticích prostředků s rukojeťmi nebo jinými silikonovými/gumovými komponenty kola

V průběhu čištění kola zkontrolujte opotřebení řetězu, jak je to popsáno v kapitole „Pohon“ v části „Řetěz“. Po čištění namažte řetěz vhodným mazivem.

Vnější vlivy jako pot či špina mohou Vaše kolo poškodit. Všechny části pravidelně čistěte.

Skladování a uchovávání



- Kolo nikdy nezavěšujte za ráfky, pokud se jedná o ráfky z carbonu. Ráfek by se mohl zlomit.
- Během zimních měsíců nabízejí mnozí prodejci akční ceny na roční servisní prohlídky. Kromě toho se v tomto období téměř nečeká. Využijte toho k roční servisní prohlídce svého kola.

Je-li kolo pravidelně ošetřováno, nevyžaduje žádná speciální opatření, pokud je krátkodobě odstaveno. K dispozici by ale měla být vhodná ochrana před krádeží. Svě kolo uchovávejte na suchém a dobře větraném místě. Pokud bude kolo odstaveno na delší dobu, je třeba dodržet následující:

- Duše v pneumatikách pomalu ztrácí vzduch. Tím se může poškodit struktura pláště.
- Kola nebo kompletní jízdní kolo pověste. Pokud to není možné, je třeba pravidelně kontrolovat tlak v pláštích.
- Před dlouhodobým odstavením kolo očistěte. Chráníte jej tak před korozi. Informujte se u svého prodejce KTM o vhodných prostředcích k ošetřování a čištění.
- Odmontujte sedlovku. Může tak vyschnout vlhkost, která tam pronikla.
- Vpředu zařaďte nejmenší řetězové kolo a vzadu nemenší pastorek na kazetě. Tak jsou všechna táhla a pružiny u komponentů uvolněné.

Intervaly údržby a ošetřování

Po ujetí prvních 200 kilometrů si sjednejte termín kontroly u svého prodejce KTM. Následující tabulka stanoví následující intervaly údržby pro každou komponentu. Intervaly servisních prohlídek jsou uvedeny v kapitole „Důkaz servisní prohlídky“. Při silném namáhání kola, např. při pravidelném používání za špatného počasí, se musí intervaly servisních prohlídek částečně podstatně zkrátit. Mějte na paměti, že agresivní vlivy prostředí škodí povrchům Vašeho kola. Tomu nelze zabránit pouze pečlivým zpracováním od výrobce. V takových případech je nezbytné týdenní čištění. Je-li ve sloupci Koncový zákazník uveden úkon k provedení, můžete danou činnost provést sami. Pokud si u údržby či ošetření nejste jisti, kontaktujte svého prodejce KTM. Je-li prováděný úkon uveden ve sloupci Prodejce, smí danou činnost provést pouze prodejce KTM.

Komponenta	Úkon	Interval údržby	Provádí	
			Koncový zákazník	Prodejce
Osvětlení	Funkční kontrola	Před každou jízdou	X	
Pláště	Zkontrolovat tlak vzduchu	Před každou jízdou	X	
	Zkontrolovat výšku profilu	Měsíčně	X	
	Zkontrolovat boční stěny (trhliny)	Měsíčně	X	
Brzdy	Zkontrolovat dráhu páky / zkontrolovat tloušťku obložení / zkouška brzd se stojícím kolem	Před každou jízdou	X	
	Čištění	Měsíčně	X	
Odpružená vidlice	Zkontrolovat šroubové spoje	Ročně		X
	Výměna oleje	Ročně		X
Ráfky s ráfkovými brzdami	Zkontrolovat tloušťku stěny	Nejpozději po druhé výměně brzdových destiček		X
Vnitřní ložisko	Zkontrolovat vůli ložiska	Měsíčně	X	
	Namazat pouzdro	Ročně		X
Řetěz	Namazat	Před každou jízdou	X	
	Vyměnit	Od 1 000 km		X
Převodníky	Zkontrolovat a vyměnit	mezi 1 500 km a 3 000 km		X
Klika	Dotáhnout šrouby	Měsíčně	X	
Lak a carbon	Ošetřit povrch	Pololetně	X	
Kola	Zkontrolovat obvodové házení	Měsíčně	X	
Řídítka	Zkontrolovat a vyměnit	Nejpozději po 2 letech		X
Kovové povrchy	Ošetřit povrch (žádné ošetření brzdových ploch)	Pololetně	X	
Vnitřní ložisko	Zkontrolovat vůli ložiska	Měsíčně	X	
Náboje	Zkontrolovat vůli ložiska	Měsíčně	X	
	Namazat	Ročně		X
Pedály	Zkontrolovat vůli ložiska	Měsíčně	X	
	Namazat zacvakávací mechanismus	Měsíčně	X	
Sedlovka	Zkontrolovat šrouby	Měsíčně	X	
	Namazat	Ročně		X
Přehazovačka	Vyčistit a namazat	Měsíčně	X	
Rychloupínák	Zkontrolovat pevné usazení	Před každou jízdou	X	
Šrouby a matice	Zkontrolovat a dotáhnout	Měsíčně	X	
Špice	Vystředit a vypnout	Vždy v případě potřeby		X
Pevná vidlice	Zkontrolovat a vyměnit	Nejpozději po 2 letech		X
Pevná osa	Zkontrolovat pevné usazení	Před každou jízdou	X	
Hlavové složení	Zkontrolovat vůli ložiska	Měsíčně	X	
	Namazat	Ročně		X
Řazení	Vyčistit a namazat	Měsíčně	X	
Ventilky	Zkontrolovat pevné usazení	Před každou jízdou	X	
Představec	Zkontrolovat a vyměnit	Nejpozději po 2 letech		X
Kazeta	Zkontrolovat a vyměnit	Mezi 1 500 km a 3 000 km		X
Lanka (řazení/brzda)	Demontovat a namazat	Ročně		X

Doporučené utahovací momenty



V žádném případě nepřekračujte utahovací moment, který uvedl výrobce příslušné součásti, jinak hrozí zlo-
mení součásti. Informujte se v následujících tabulkách. Navíc dodržujte údaje přímo na příslušné součásti,
pokud jsou k dispozici.

Správné sešroubování komponentů zaručuje bezpečnost při provozu Vašeho jízdního kola KTM. Pravidelně je tedy kontroluj-
te. Při veškeré práci používejte momentový klíč, který umožňuje poznat, kdy je dosaženo správného utahovacího momentu.
Utahovací moment zvyšujte v malých krocích, nejlépe v intervalech půlky newtonmetru. Mezitím opakovaně kontrolujte
pevné usazení dílu. U součásti, pro které není žádný přesný údaj, začněte utahovacím momentem 2 Nm. Navíc dodržujte
údaje přímo na příslušné součásti a dodané návody příslušného výrobce součásti.

Představce

Součást	Vidlice bočně	Řídítka bočně
ERGOTEC SWELL, HIGH CHAIRISMA	6-8 Nm	6-8 Nm
ERGOTEC PIRANHA 2	9-11 Nm	6-8 Nm
ERGOTEC SEPA XL	10-12 Nm	6-8 Nm
KTM PRIME (HRS -02R)	5 Nm	5 Nm
KTM TEAM (Kallioy AS-KT-6, AS-820)	5-7 Nm	5 Nm
KTM TEAM (JD-ST199A, Viper7)	5-6 Nm	5-6 Nm
KTM TEAM TRAIL (ATB-957)	6 Nm	6 Nm
KTM COMP (JD-ST92A, Sidevinder)	5-6 Nm	5-6 Nm
KTM COMP (JD-ST58A)	6 Nm	6 Nm
KTM LINE (Satori-UP+, Satori-UP3, Rana)	9-10 Nm	5-6 Nm
KTM LINE (AS-007N, APT-HSD)	5-7 Nm	5 Nm
KTM LINE (Fastback, Python)	5-6 Nm	5-6 Nm
KTM FOLD BANZEI	10-12 Nm	8-9 Nm
FSA ROAD NS ACR	6 Nm	6 Nm
FSA MTB NS ICR	6 Nm	5 Nm

Rám

Součást	Šroubení	Točivý moment
Šroub držáku na lahve	Rám	Hlinitk: 5 Nm/ Carbon: 4 Nm
Zadní tlumič	Tlumič na rámu	8 Nm
Přesměrování zadní stavky	Přesměrování na hlavní rámu	10 Nm
Lišče kryt řadičích boxů	Rám	2 Nm
Zadní rám	Řetězová vzpěra na hlavní rámu	20 Nm
Patka přebíhací páčky	Rám	20 Nm

Pedály

Součást	Šroubení	Točivý moment
Pedál Shimano	Montáž do klíky	35-55 Nm
Pedál Shimano	SPD zatřepky na botě	5-6 Nm
Pedál VP / Wellgo	Montáž do klíky	35 Nm

Objímky sedlové trubky

Součást	Šroubení	Točivý moment
KTM Line JD-SC74 / JD-SC399 / JD-SC654 / Cl-KEDGE-CV	Uprnutí sedlovky	max. vyvinutelná síla ruky
KTM Line JD-SC140A	Uprnutí sedlovky	6 Nm
KTM Team Light Cl-F121	Uprnutí sedlovky	4 Nm
KTM Prime (L120/L114 Carbon REV, AUTO (KTM 28-P109810))	Uprnutí sedlovky	5 Nm

Sedlovky

Součást	Šroubení	Točivý moment
bySchulz	Uprnutí sedla	12-14 Nm Zavrtový kolk: 3 Nm
FOX TRANSFER FACTORY / PERFORMANCE	Uprnutí sedla	6-8 Nm
FOX TRANSFER MEO FACTORY	Uprnutí sedla	5 Nm
KTM PRIME (Gaso P0C28)	Uprnutí sedla	6 Nm
KTM TEAM (SP-779KT / Kallioy SP-619)	Uprnutí sedla	12 Nm
KTM COMP (Satori SP-DGK)	Uprnutí sedla	10 Nm
KTM COMP (JD-VSP18P, JD-VSP32Z, JD-VS18S, JD-VS134)	Uprnutí sedla	8-10 Nm
KTM COMP rovnoběžník	Uprnutí sedla	8 Nm
KTM LINE (Kallioy SP-612)	Uprnutí sedla	boční šroub: 8 Nm spodní šroub: 12 Nm
KTM LINE (Satori ELEGANCE L1)	Uprnutí sedla	9-10 Nm
KTM LINE (Satori SP-395)	Uprnutí sedla	18-25 Nm
KTM LINE (JD-VSP28)	Uprnutí sedla	8-10 Nm
KTM FOLD BANZEI	Uprnutí sedla	9 Nm
RITCHEY PPO / COMP	Uprnutí sedla	14-16 Nm
ROCK SHOX REVERB AXS	Uprnutí sedla	12 Nm
ROCK SHOX REVERB	Uprnutí sedla	8 Nm
SUNTOUR NCX	Uprnutí sedla	15-18 Nm
X-FUSION MAMIC	Uprnutí sedla	8 Nm
BPIN-HOI	Uprnutí sedla	6 Nm

Kličky a vnitřní ložiska

Součást	Šroubení	Shimano	Sram	Miranda	FSA
Vnitřní ložisko	Pouzdro (čtyřhran)	49-69 Nm			
Vnitřní ložisko	Pouzdro (Hollowtech II)	35-50 Nm			
Vnitřní ložisko	Pouzdro (Octalink)	50-70 Nm			
Vnitřní ložisko	Pouzdro (GXP)	34-41 Nm			
Klika	Upevnění čtyřhran / Octalink	35-50 Nm			
Klika	Levé rameno kliky (Hollowtech II)	12-14 Nm			
Klika	Kryt uzávěru (Hollowtech II)	0,7-1,5 Nm			
Klika	Upevnění (GXP)	48-54 Nm			
Klika	Upevnění (ISIS)	57-64 Nm			
Klika	Upevnění (BN / Mini-ISIS)	57-64 Nm			
Klika	Velký / střední převodník	12-14 Nm			
Klika	Malý převodník	16-17 Nm			

Brzdové systémy

Součást	Šroubení	Shimano	Sram	Tektro	Magura
Hydraulická ráfková brzda	Upevnění rám / vidlice				6 Nm
Hydraulická ráfková brzda	Upevnění vedení na rukojeti / třmen kotoučové brzdy / řídítka				4 Nm
Kotoučová brzda	Upevnění rám / vidlice	6 - 8 Nm	9 - 10 Nm	6 - 8 Nm	6 Nm
Kotoučová brzda	Upevnění kotouče Center Lock	40 - 50 Nm			
Kotoučová brzda	Upevnění kotouče 6 otvorů	2 - 4 Nm	6,2 Nm	4 - 6 Nm	4 Nm
Kotoučová brzda	Upevnění vedení na rukojeti	5 - 7 Nm	8 Nm		4 Nm
Kotoučová brzda	Upevnění vedení na třmenu kotoučové brzdy	5 - 7 Nm	8,5 - 10 Nm		3 Nm
Kotoučová brzda	Odvzdůšňovací šroub vypínacího válce	4 - 6 Nm	1,5 - 1,7 Nm		0,5 Nm
Kotoučová brzda	Odvzdůšňovací šroub hlavního válce	4 - 6 Nm	4 Nm	4 - 6 Nm	4 Nm
Kotoučová brzda	Upevnění brzdová obložení	2 - 4 Nm	1 Nm	3 - 5 Nm	2,5 Nm
Kotoučová brzda	Upnutí třmenu kotoučové brzdy	6 - 8 Nm			
Kotoučová brzda	Brzdová páka na řídítkách	6 - 8 Nm		5 - 7 Nm	4 Nm
Řáfková brzda	Upevnění rám / vidlice	5 - 7 Nm	8 - 10 Nm		
Řáfková brzda	Upevnění brzdová obložení	5 - 7 Nm	5 - 7 Nm		
Řáfková brzda	Upnutí bowdenu / Radiční páčka brzdy na řídítkách	6 - 8 Nm	6 - 8 Nm		
V brzda	Upevnění rám / vidlice	5 - 7 Nm		8 - 10 Nm	
V brzda	Upevnění brzdových destiček / upnutí bowdenu / brzdová páka na řídítkách	6 - 8 Nm		6 - 8 Nm	

Pohony

Součást	Šroubení	Shimano	Sram
Řadičí páčka brzdy	Upevnění (řídítka)	6-8 Nm	6-8 Nm
Vlevochobstní naboj	Osová matice	30-45 Nm	30-40 Nm
Útročná rukojeť	Upevnění (řídítka)	2-2,5 Nm	1,9-2,6 Nm
Řadičí páčka	Upevnění (řídítka)	3 Nm	5-6 Nm
Řadičí páčka	Upevnění (brzda)	4 Nm	2,8-3,4 Nm
Přehazovačka	Upevnění (patka přehazovačky)	8-10 Nm	10-12 Nm
Přehazovačka	Upnutí bowdenu	6-7 Nm	4-5 Nm
Přehazovačka	Vodící kladky	2,5-5 Nm	2,5-5 Nm
Řazení	Upevnění (rám)	5-7 Nm	5-7 Nm
Řazení	Upnutí bowdenu	6-7 Nm	5-7 Nm
Kazeta	Polistýrný kroužek	30-50 Nm	40 Nm

Kola

Součást	Šroubení	Točivý moment
Pevná osa E-Thru	Upevnění kola	5-7,5 Nm
Pevná osa KTM	Upevnění kola	10 Nm
Pevná osa KTM	Vyrovnání páky	5 Nm
Pevná osa Maxle	Upevnění kola	9-13,6 Nm
Pevná osa Magura	Upevnění kola	10 Nm
Náboj Shimano	Matice kola přední kolo	20-25 Nm
Náboj Shimano	Matice kola zadní kolo	25-30 Nm
Náboj Enviolo	Matice kola zadní kolo	30-40 Nm
Pevná osa 0-Loc	Upevnění kola	10 Nm
Rychloupínák	Upevnění kola	5-7,5 Nm

Rukojeti

Součást	Šroubení	Točivý moment
ERGON GE10 / GA20	Upevnění (řídítka)	3 Nm
ERGON GP1	Upevnění (řídítka)	4 Nm
ERGON GP30	Upevnění (řídítka)	5 Nm
KTM COMP	Upevnění (řídítka)	2 Nm

Ručení a záruka

Jízdní kolo KTM je vyrobené podle nejnovějších technologií. Je osazeno těmi nejlepšími součástmi od renomovaných výrobců. Společnost KTM touto zárukou poskytuje dobrovolnou záruku výrobce. V EU zásadně platí pro spotřebitele záruční doba nejméně dva roky od předání zakoupeného zboží.

Záruka společnosti KTM platí pouze na vady materiálu nebo zpracování po dobu dvou let od data koupě.

Společnost KTM Fahrrad zaručuje během záruční doby (stanovené níže) přinejmenším 60 % jmenovité kapacity pro 400Wh, 500Wh, 600Wh, 625Wh, 750Wh a 800Wh baterie, resp. 70 % jmenovité kapacity pro u 300Wh baterii:

Pro baterie, které jsou používány k nekomerčním účelům (tj. soukromé použití), je záruční doba stanovena jako jeden z následujících dvou případů, podle toho, co nastane jako první:

- 24 měsíců od data zakoupení prvním koncovým spotřebitelem, NEBO
- 500 plných nabíjecích cyklů

Pro baterie, které jsou používány ke komerčním účelům, je záruční doba – pokud není společností KTM Fahrrad písemně schváleno něco jiného – stanovena jako jeden z následujících dvou případů, podle toho, co nastane jako první:

- 12 měsíců od data zakoupení komerčním uživatelem, NEBO
- 500 plných nabíjecích cyklů

Škody na základě neodborné manipulace, popř. montáže jsou ze záruky a ze záručního nároku vyloučeny. Dodržujte zejména údaje v kapitole „*Použití ke stanovenému účelu*“, v níž jsou uvedeny informace o maximální přípustné celkové hmotnosti, druzích použití a hranicích zatížení Vašeho jízdního kola KTM. Je pouze na odpovědnosti zákazníka, aby pravidelně prováděl údržbu a ošetřování svého kola (včetně provádění veškerých servisních prohlídek podle tohoto návodu k obsluze); pravidelná péče, údržba a servisní prohlídky zvyšují trvanlivost Vašeho jízdního kola.

K zániku záruky vedou dále následující body:

- Číslo modelu, sériové číslo nebo číslo výrobku na výrobku bylo změněno, vymazáno, znehodnoceno nebo odstraněno. Komponenty byly změněny ve své specifikaci nebo s nimi bylo manipulováno. Ochranné pečeti komponentů byly porušeny.
- Úpravy, pro které nebyl výrobek společnosti KTM původně schválen.
- Úpravy výrobku provedené za účelem jeho přizpůsobení místním nebo národním technickým normám v zemích, pro které nebyl výrobek společnosti KTM původně schválen.
- Použití baterií nebo elektrických komponentů, které nejsou s tímto výrobkem kompatibilní a nejsou schválené. Nabíjení baterií nabíječkami, které nebyly dodány spolu s výrobkem, popř. které nejsou pro příslušný baterii schválené.
- Nehody, vyšší moc nebo příčiny mimo kontrolu společnosti KTM, způsobené vodou, požárem, veřejnými nepokoji nebo nesprávným používáním či skladováním.

Záruční a reklamační požadavky je třeba vyřizovat přes příslušného prodejce KTM, u kterého bylo jízdní kolo zakoupeno. Je nutné předložit doklad o koupi, který se skládá z originálního dokladu o koupi nebo pokladního dokladu, na kterém je uvedeno datum koupě, jméno prodejce a označení modelu včetně čísla rámu jízdního kola. Společnost KTM si vyhrazuje právo záruční plnění odmítnout, pokud nejsou podklady při zaslání kompletní.

Zákonné nároky kvůli věcným vadám vůči Vašeho prodejci zůstávají touto zárukou nedotčeny. Pokud by jízdní kolo mělo vadu, která se vyskytovala již před přechodem nebezpečí (k přechodu nebezpečí dochází předáním jízdního kola prodávajícím kupujícímu po uzavření koupě), pak může kupující tuto vadu uplatnit vůči prodávajícímu během 2 let od tohoto data; pokud se vada objeví v prvních 6 měsících po přechodu nebezpečí, pak se vyvratitelně předpokládá, že se jedná o věcnou vadu. Obvyklé opotřebení a jeho projevy (např. u plášťů, duši, řetězů, pastorků, brzdových destiček, laku) a stárnutí v obvyklém rozsahu nejsou věcnou vadou, ale pouze počáteční nedostatky, které existovaly při přechodu nebezpečí, bez ohledu na to, zda byly viditelné nebo ještě skryté.

Společnost KTM neposkytuje žádnou záruku na lak co se týče barevných změn. Laky a povrchy podléhají vlivem UV záření určitým procesům změny barvy, zejména u neonových laků k tomu může kvůli jejich složení docházet ještě silněji, popř. rychleji. U rámu Carbon a dílů Carbon je vidět struktura materiálu Carbon. Nejedná se přitom o závadu, nýbrž o žádoucí designový prvek. Může se přitom měnit intenzita vzorování.

Společnost KTM neručí za škody na majetku, prostoje, pronájem nebo zapůjčení vybavení, jízdní náklady, ušlý zisk a podobně. Ručení společnosti KTM je omezeno na pořizovací hodnotu výrobku s přihlédnutím k hodnotě slevy podle stáří výrobku. Dodatečné plnění má zásadně přednost před odstoupením nebo snížením. Pokud vznikne záruční případ, má společnost KTM možnost podle vlastního uvážení vadný díl buď opravit, nebo jej nahradit funkčně rovnocenným. Součásti, které nebudou vadné, budou pouze na náklady příjemce záruky vyměněny. Nárok na identické barevně a designově provedení zde neexistuje. Dodatečné plnění se v zásadě považuje za neúspěšné nejdříve tehdy, když selžou dva pokusy o dodatečné plnění. Záruční opravy provádí společnost KTM nebo příslušný servisní partner. Náklady na opravy provedené předem subjekty, které nejsou autorizovány společností KTM, nebudou proplaceny. V takovém případě záruka zaniká. Opravy nebo výměna v rámci záruky neznamenají prodloužení nebo nový začátek záruční doby. Opravy a přímou výměnu v rámci záruky je možné provést za funkčně rovnocenné náhradní jednotky.

Ani společnost KTM, ani její dceřiné společnosti neručí za doprovodné nebo následné škody nebo za porušení zákonné nebo smluvní záruční povinnosti pro tento výrobek. Touto zárukou nejsou dotčena práva kupujícího vůči prodávajícímu podle příslušných platných vnitrostátních právních předpisů, tj. práva kupujícího vůči prodávajícímu vyplývající z kupní smlouvy, ani jiná práva.

Pro živnostenské uživatele platí aktuální Všeobecné obchodní podmínky společnosti KTM Fahrrad GmbH.

Rám, rámové sady a pevné vidlice

Společnost KTM poskytuje prvnímu kupujícímu při koupi kompletně smontovaného jízdního kola záruku na hliníkový rám včetně zadní části na vady materiálu a chyby zpracování v délce pěti let. Tato záruka platí jen tehdy, pokud byly splněny všechny požadavky na údržbu podle kapitoly „*Pokyny pro údržbu a ošetřování*“. Dále společnost KTM poskytuje tříletou záruku na pevné vidlice, pokud se jedná o výrobky společnosti KTM. Jinak platí ustanovení příslušného výrobce vidlice.

Na jízdní kola KTM a vidlice KTM z carbonu se poskytuje záruka v délce tří let. U jízdních kol z kategorie 5 / E5 podle kapitoly „*Použití ke stanovenému účelu*“ je záruka rovněž omezena na tři roky. Záruka začíná dnem koupě. Je poskytována výhradně prvnímu kupujícímu kola u autorizovaného prodejce KTM. Ze záruky jsou vyloučeny nákupy přes internetové aukce.

Uvedená záruka v délce pěti let na hliníkový rám, popř. tři roky na rám z carbonu z kategorie 5 / E5 podle kapitoly „*Použití ke stanovenému účelu*“ je poskytnuta pouze tehdy, pokud první kontrolu nejpozději po 200 km a dále jednou ročně provádí autorizovaný prodejce KTM – viz kapitolu „*Intervaly údržby a ošetřování*“. Servisní prohlídku musí prodejce KTM potvrdit razítkem a podpisem. Pokud nebude tato údržba provedena, zkracuje se doba záruky u hliníkového rámu z pěti na tři roky.

Náklady na prohlídku a údržbu hradí majitel jízdního kola KTM. Při koupi rámové sady od našeho oddělení obchodu s náhradními díly by měl montáž provádět výhradně odborný personál. Škody na základě neodborné manipulace, popř. montáže jsou ze záručního nároku vyloučeny. Pokud vznikne záruční případ, má společnost KTM možnost podle vlastního uvážení vadný díl buď opravit, nebo nahradit stejným nebo kvalitnějším. Nárok na identické barevně a designově provedení zde neexistuje. Součásti, které nebudou vadné, budou pouze na náklady příjemce záruky vyměněny.

Dodržujte údaje v kapitole „*Použití ke stanovenému účelu*“, v níž jsou uvedeny informace o maximální přípustné celkové hmotnosti, druzích použití a hranicích zatížení Vašeho jízdního kola KTM.

Opotřebitelné díly

Vaše jízdní kolo KTM je technicky výrobek. Mnohé součásti kola podléhají kvůli své funkci opotřebení. Opotřebitelné díly jsou, pokud byly poškozeny normálním opotřebením, ze záruky vyjmuty. Dále jsou vysvětleny opotřebitelné díly a jejich definice.

Pojem	Vysvětlení pojmu
Pláště	Četnost používání a příslušná oblast použití jízdního kola ovlivňují opotřebení pláště. Jezdec může opotřebení pláště velice silně ovlivnit např. ostrým brzděním. Faktory jako nadměrné sluneční záření, benzin nebo oleje mohou opláštění rovněž poškodit – viz kapitola „Kola a pláště“.
Ráfky ve spojení s ráfkovými brzdami	Při působení ráfkové brzdy jsou opotřebení vystaveny nejen brzdové destičky, ale také brzdové plochy ráfku. Proto by se měl ráfek bezpodmínečně v pravidelných intervalech kontrolovat z hlediska opotřebení pomocí ukazatelů opotřebení – viz kapitola „Brzdový systém“.
Brzdové destičky a brzdové kotouče	Ošetřování, údržba a příslušná oblast použití Vašeho jízdního kola zde hrají důležitou roli. Použití v horském terénu a sportovní použití znamenají kratší intervaly výměny. Pravidelně kontrolujte brzdové destičky a brzdové kotouče – viz kapitola „Brzdový systém“.
Řetěz	Výška opotřebení silně závisí na druhu používání kola. Ošetřování a údržba, jako třeba čištění a mazání, životnost prodlužují. Výměna řetězu je přesto potřeba při dosažení hranice opotřebení – viz kapitola „Pohon“.
Řetězová kola, pastorky, vnitřní ložiska, vodící kladky	Ošetřování a údržba, jako třeba čištění a mazání, životnost prodlužují. Výměna je přesto potřeba při dosažení hranice opotřebení – viz kapitola „Pohon“.
Osvětlení	Osvětlení a světla podléhají na základě své funkce opotřebení a stárnutí. Výměna je potřeba pravidelně – viz kapitola „Osvětlení“.
Hydraulické oleje a maziva	Hydraulické oleje a maziva ztrácejí v průběhu času svou účinnost. Mazací místa by se měla pravidelně čistit a znovu namazat.
Omotávky říditek a rukojeti	Je potřeba pravidelná výměna.
Táhla řazení a brzd	Veškeré bowdeny se musejí pravidelně udržovat a v případě potřeby vyměnit. Opotřebení se zvýší, pokud je Vaše kolo častěji vystaveno povětrnostním vlivům.
Lak	Pravidelně kontrolujte všechny lakované plochy, zda nejsou poškozené. Případně se obraťte na svého prodejce KTM. Lakované plochy polepte průhlednou fólií, to zabrání tření táhel o lak.
Představec, řídítka a sedlovka	Představec, řídítka a sedlovky jsou nosné součásti, tedy mimořádně důležité pro bezpečnost. Nechte je vyměnit nejpozději po 2 letech – viz kapitola „Intervaly údržby a ošetřování“.

Rytí na rámu



Rámy z carbonu nejsou vhodné pro gravírování. Kvůli chybějící stabilitě rámu kola může při zatížení dojít ke zlomení rámu. Tím zanikají veškeré nároky na záruku (vztahující se k rámu).

Velice rozšířenou metodou ochrany před krádeží je gravírování. Jelikož se ale přitom rám v určité míře poškodí, je třeba mimořádné opatrnosti co se týče bezpečnosti a záruky/ručení. Hloubka proniknutí rytí nesmí přesáhnout 0,2 mm, protože to jinak vede k problémům v případě záručních nároků. Rytí by mělo být umístěno v oblasti středového složení, aby byla co možná nejméně ovlivněna stabilita rámu. Ohledně rytí na rámu se obraťte na svého prodejce KTM. Aby se předešlo korozi na gravírování, je možné přes místo s gravírováním umístit průhlednou nálepku, která odolá povětrnostním vlivům jako je děšť, nečistoty a UV záření. Alternativou k rytí na rámu je označení speciální nálepkou, jejíž kód, stejně jako u gravírování, bude vložen do databáze a v případě krádeže jej lze načíst. Při této metodě se rám nepoškodí. Žádná z těchto metod neposkytuje stoprocentní ochranu před krádeží. V ideálním případě zloděje odradí umístění kódování a krádeže se tak minimalizují. Svě kolo vždy zajistěte testovaným zámekem na kolo k pevnému předmětu.

Předávací protokol

Při převzetí jízdního kola kupujícím musí prodejce KTM zajistit, že všechny dále uvedené body byly zkontrolovány a kolo je předáváno v bezvadném a bezpečném stavu. Příslušné kontroly se musí po zpracování položek odškrtnout.

Kontrola brzd:

- Položení brzdových lanek
- Kontrola brzdových vedení
- Kontrola upevňovacích šroubů brzdového systému
- Kontrola těsnosti u hydraulických brzdových systémů
- Funkce a účinnost brzdy

Kontrola řazení:

- Položení řadicích lanek a lanovodů
- Seřízení řadící páčky
- Seřízení koncových dorazů
- Seřízení napětí lanka
- Funkce řazení
- Kontrola upevňovacích šroubů řadícího systému

Kontrola odpružení:

- Základní funkce a těsnost odpružení vidlice
- Základní funkce a těsnost zadního tlumiče
- Seřízení a lehký chod hlavového složení
- Kontrola upevňovacích šroubů systému odpružení
- Kontrola šroubových spojení zadní stavby

Kontrola kol:

- Kontrola obvodového házení (vystředění)
- Správné usazení pláště na ráfku
- Kontrola napětí špicí
- Tlak vzduchu v pláštích
- Správná instalace kola
- Pevné usazení rychloupínáku
- Pevné usazení pevné osy

Ostatní kontroly:

- Seřízení a pevné usazení řídítek a představce
- Pevné usazení klik a pedálů
- Seřízení a pevné usazení sedla, sedlovky a rukojeti
- Správné snýtvování řetězu
- Funkce osvětlení
- Seřízení a pevné usazení nosiče, blatníku a stojanu
- Montáž a pevné usazení ostatních nástavbových dílů
- Kompletní funkce pohonného systému elektrokola vč. nabíjení baterie

Při předání kola:

- Kolo bylo předáno kompletní, v bezvadném a bezpečném stavu, včetně originálního návodu k obsluze.
- Proběhlo ústní zaškolení do správného používání, zejména ohledně předpisů pro zajištění brzd.
- Byly předány návody od výrobců komponent.
- Bylo upozorněno na dodržování příslušných pokynů v originálním návodu k obsluze.
- Bylo upozorněno na záruční směrnice v originálním návodu k obsluze.

.....
Model

.....
Číslo rámu

.....
Číslo klíče

.....
Místo a datum

.....
Podpis prodávajícího

.....
Podpis kupujícího, popř. zákonného zástupce kupujícího

Bike Pass

V případě uplatnění záruky nám musí být předána kopie této stránky nebo žádost o záruku od Vašeho prodejce KTM, u kterého jste kolo koupili. Proto tento Bike Pass pečlivě uschovejte.

Prodejce KTM svým podpisem potvrzuje, že následující kolo bylo zákazníkovi předáno připravené k jízdě a v bezpečném stavu:

Model:

Výška rámu:

Číslo rámu:

Kategorie (podle použití ke stanovenému účelu):

Maximální přípustná celková hmotnost:

Barva:

Nosič povolen: ANO NE

Přípustné zatížení nosiče:

Vozík povolen: ANO NE

Přípustné zatížení vozíku:

Dětská sedačka povolena: ANO NE

Brzdový systém: Ráfková brzda Kotoučová brzda

Přirazení pravé brzdové páky: Přední brzda Zadní brzda

Přirazení levé brzdové páky: Přední brzda Zadní brzda

Přehazovačka Vícerychlostní náboj Shimano Náboj řazení Enviolo

Pohon:

Kola a pláště: Pevná osa Rychloupínák

Prvky odpružení: Celoodpružené Hardtail Neodpružené

Hlavové složení: Šroubované Představec

Kolo:

Systém pohonu EPAC:

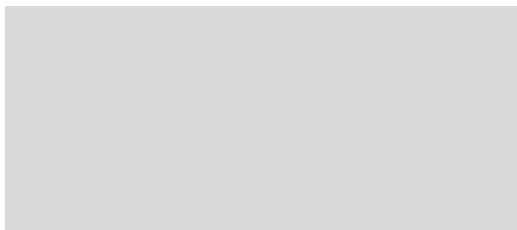
Cyklo computer:

Baterie:

Číslo klíče baterie EPAC:

Nabíječka:

Brzdový systém ABS: ANO NE



Razítko a podpis prodejce KTM

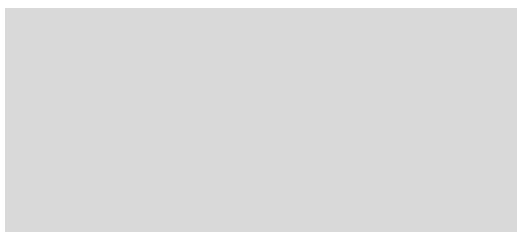
Doklad o servisní prohlídce

Tímto potvrzujeme, že níže uvedený model jízdního kola byl zkontrolován autorizovaným prodejcem KTM, zda nevykazuje vady. Reklamované opotřebitelné díly byly vyměněny a vady odstraněny. Jízdní kolo je po servisu v udržovaném a bezvadném stavu.

Jméno kupujícího:

Model: Datum koupe:

Číslo rámu: Kategorie:



Razítko a podpis prodejce

1. Servisní prohlídka, po 200 km

2. Servisní prohlídka, servis po 1. roce

Datum: Datum:

Vyměněné nebo opravené díly:

Vyměněné nebo opravené díly:

.....

.....

.....

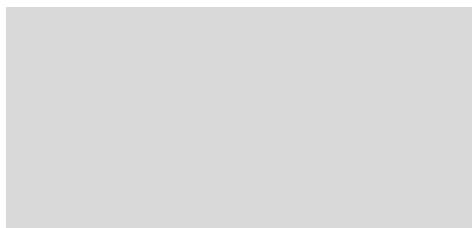
.....

.....

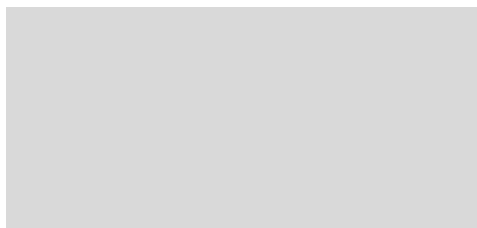
.....

.....

.....



Razítko a podpis prodejce



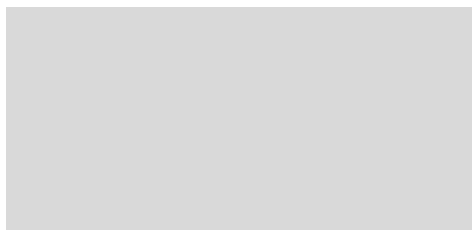
Razítko a podpis prodejce

3. Servisní prohlídka, servis po 2 letech

Datum:

Vyměněné nebo opravené díly:

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



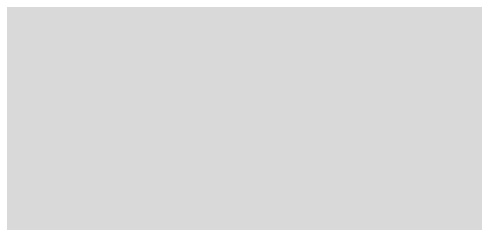
Razítko a podpis prodejce

4. Servisní prohlídka, servis po 3 letech

Datum:

Vyměněné nebo opravené díly:

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



Razítko a podpis prodejce

5. Servisní prohlídka, servis po 4 letech

Datum:

Vyměněné nebo opravené díly:

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



Razítko a podpis prodejce

6. Servisní prohlídka, servis po 5 letech

Datum:

Vyměněné nebo opravené díly:

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



Razítko a podpis prodejce

ktm-bikes.at/service/service-documents



Scanne mich für den Download der Original Betriebsanleitung
Scan me to download the original operating instructions
Scannez-moi pour télécharger le mode d'emploi d'origine
Scansionami per scaricare le istruzioni per l'uso originali
Escanéame para descargar el manual de instrucciones original
Naskenujte mě a stáhněte si originální návod k obsluze
Naskenuj ma pre stiahnutie originálu návodu na obsluhu
Odcítaj me za prenos izvirnika navodil za uporabo
Olvasd be az eredeti használati útmutató letöltéséhez
Zeskanuj mnie, aby pobrać oryginalną instrukcję eksploatacji
Scan mij om het originele instructieboekje te downloaden
Skeniraj me za preuzimanje originalnih uputa za upotrebu
Σάρωσε με για τη λήψη των γνήσιων οδηγιών χρήσης
Ler para descarregar o manual de instruções original
Skanna mig för att ladda ned bruksanvisningen i original
Skannaa ja lataa alkuperäiset käyttöohjeet

KTM
BIKE INDUSTRIES

**KTM FAHRRAD
GMBH**

Harlochnerstraße 13
5230 Mattighofen
Austria

**KTM FAHRRAD
DEUTSCHLAND GMBH**

Adolf-Kolping-Straße 34
D-84359 Simbach am Inn
Germany

DESIGN BY GROUPE-RETORNAIRE

KTM-BIKES.AT

Technische Änderungen ohne weitere Information vorbehalten. Für Irrtümer und Druckfehler keine Haftung. Stand: September 2024
Specifications are subject to change without notice. For errors, technical mistakes and misprints no liability is assumed. Stand: September 2024