

NAVODILA ZA UPORABO

KTW
BIKE INDUSTRIES



A black and white photograph of a mountain valley. A winding road or path is visible on the left side of the valley, curving through the landscape. The mountains are rugged and rocky, with some snow or light-colored patches on the peaks and slopes. The sky is clear and light. The overall scene is dramatic and scenic.

KTM
BIKE INDUSTRIES

Vsebina

Splošne informacije	2	Obročniki in pnevmatike	39
Napotki za varno ravnanje	2	Splošne informacije	39
Pred prvo vožnjo	4	Ravnanje z osoviniami	39
Pred vsako vožnjo	4	Ravnanje s hitrimi vpenjali	40
Po padcu	5	Pnevmatike, platišče, zračnica	41
Podrobni ogled – kolo	6	Napetost špic in koncentričnost platišča	43
Podrobni ogled – kolo EPAC	8	Prazna pnevmatika	43
Pravilna uporaba	9	Elementi vzmetenja	46
Kategorizacija	9	Opredelitev izrazov	46
Posebne omejitve	12	Vzmetne vilice	47
Prevoz prtljage	13	Zadnji blažilnik	48
Nosilci za prtljago	13	Vzdrževanje elementov vzmetenja	49
Uporaba otroških sedežev	15	Vzmeten opornik sedeža	50
Uporaba priklopnikov	16	Opornik sedeža, nastavljiv po višini	50
Pogonski sistem kolesa EPAC	17	Luči	51
Splošne informacije	17	Luči na kolesu EPAC	51
Standardi, direktive in skladnost	17	Luči na kolesu	51
Varnostni napotki	18	Komplet cevi krmila	52
Varnostni napotki za otroška kolesa EPAC	19	Preverjanje zračnosti ležajev	52
Namestitev akumulatorja	19	Držalo za bidon	52
Čiščenje in nega	21	Posebnost materiala karbona	53
Vzdrževanje in popravilo	21	Prevoz kolesa	54
Prevoz in nakladanje	22	Prevoz kolesa z avtomobilom	54
Doseg	23	Prevoz kolesa z vlakom	54
Odstranjevanje	23	Prevoz kolesa z letalom	54
Prilagoditve na kolesu	24	Kolesarska oprema	55
Izbira pravilne višine okvirja	24	Kolesarska čelada	55
Višina in položaj sedeža	25	Čevlji in pedala	55
Višina krmila in nastavitve sprednjega dela	26	Napotki za vzdrževanje in nego	56
Zavorni sistem	27	Čiščenje in nega	56
Splošne informacije	27	Skladiščenje in shranjevanje	56
Doseg zavornih ročic	27	Intervali za vzdrževanje in nego	57
Klasične mehanske zavore	28	Priporočljivi pritezni navori	58
Klasične hidravlične zavore	29	Jamstvo in garancija	60
Kolutne zavore	30	Okvir, kompleti za okvir in toge vilice	61
Pedalne zavore	31	Obrabni deli	62
Pogon	32	Gravure okvirja	62
Splošne informacije	32	Zapisnik o predaji	63
Krmilni ležaj in pedal	32	Dokument kolesa	64
Menjalnik	33	Potrdilo o pregledu	65
Menjalnik v pestu	36		
Veriga	37		
Jermen	38		
Nadzor delovanja	38		

Splošne informacije

Z nakupom tega kolesa ste izbrali kakovosten izdelek podjetja KTM. Prepričani smo, da bo vaše novo kolo več kot izpolnilo vaša pričakovanja glede funkcije, dizajna in kakovosti zdaj in v prihodnosti. Vsa naša kolesa so izdelana po najnovejših proizvodnih postopkih, iz najkakovostnejših materialov in opremljena z najboljšimi komponentami. Vaše kolo je v celoti sestavljeno vaš specializiran trgovec KTM, ki je natančno pregledal tudi delovanje.

Razlaga simbolov:



NEVARNOST: Označuje neposredno nevarnost. Če se ji ne izognete, bo to povzročilo smrt ali hude poškodbe.



OPOZORILO: Označuje mogočo nevarnost. Če se ji ne izognete, lahko to povzroči smrt ali hude poškodbe.



NAPOTEK/PREVIDNOST: Označuje mogočo škodljivo situacijo. Če se ji ne izognete, se lahko kolo ali nekaj v njegovi okolici poškoduje.

Skrbno preberite ta originalna navodila za uporabo. Če jih ne razumete popolnoma, se obrnite neposredno na specializiranega trgovca KTM. Vsa kolesa z električnim pogonskim sistemom, so v teh navodilih označena s kratico EPAC (Electrically Power Assisted Cycle – kolesa z dodatnim električnim pogonom). Če ste se odločili za nakup EPAC-a, pred prvo uporabo preberite dodatek k originalnim navodilom za uporabo. Če uporabo EPAC-a dovolite tretji osebi, mora tudi ta pred prvo uporabo v celoti prebrati dodatna navodila.

Kolo uporabljajte samo v skladu s predvideno uporabo. Če želite več informacij, preberite poglavje „Pravilna uporaba“. Nepravilna uporaba lahko povzroči materialno škodo in resne nesreče ali padce.

Želimo vam vedno srečno vožnjo.

Vaša ekipa podjetja **KTM Fahrrad GmbH**

Napotki za varno ravnanje



- Pazljivo preberite vse varnostne napotke in navodila v teh originalnih navodilih za uporabo ter v vseh priloženih priročnikih in te dokumente shranite.
- Specializiran trgovec KTM naj kolo pripravi tako, da bo pripravljeno na vožnjo. Za vsa prilagoditvena, negovalna in vzdrževalna dela na kolesu so potrebna strokovna znanja in posebna orodja. Vsa dela naj izvede specializiran trgovec KTM.
- Če imate kakršno koli vprašanje glede varne uporabe in ravnanja, se obrnite na specializiranega trgovca KTM.

▪ **Upoštevajte veljavno nacionalno zakonodajo.**

Za uporabo v javnem cestnem prometu mora biti kolo v skladu z nacionalnimi zakoni in predpisi. Natančno se pozanimajte o veljavnih prometnih predpisih v vsaki državi.

▪ **Zagotovite, da bo vaše kolo varno za uporabo.**

Preberite naslednje odseke „Pred prvo vožnjo“, „Pred vsako vožnjo“ in „Po padcu“. Mnoge komponente, vgrajene v kolo, so izpostavljene veliki obrabi. Specializiran trgovec KTM naj redno pregleduje vaše kolo; glejte poglavje „Intervali vzdrževanja in nege“

▪ **Pazite na nevarnost, ki izhaja iz vrtljivih komponent**

Zavorni koluti, verižniki in tekalna kolesa se med delovanjem vrtijo (pri redni uporabi in vzdrževanju) in lahko povzročijo znatne telesne poškodbe, tudi izgubo okončin.

- **Maziva in izdelki za nego kolesa**

Upoštevajte, da so določene komponente kolesa predhodno obdelane z mazivi. Maziva in izdelki za nego imajo lahko zdravju škodljive lastnosti. Dobro se pozanimajte o lastnostih in o varni uporabi posameznega izdelka. Pri uporabi in vzdrževanju se ogibajte neposrednega stika s kožo in očmi ter zaužitju ali vdihovanju in dosledno uporabljajte osebno zaščitno opremo (zaščitno oči in dlani). Specializiran trgovec KTM vam bo z veseljem svetoval o primernih, varnih mazivih in izdelkih za nego.

- **Prve izkušnje s kolesom si nabirajte na varnem terenu, kjer ni prometa.**

Pred uporabo kolesa se seznanite z vsemi funkcijami, zlasti zavorami in prestavljanjem. Enako velja za otroke.

- **Otroška kolesa**

Prepričajte se, da je otrok razumel vse informacije o varni uporabi in upravljanju kolesa. Bodite pozorni na nošenje čelade.

- **Ponoči ali ob slabi vidljivosti vozite počasi in nikoli brez luči.**

Nujno potrebni so prednja luč, zadnja luč in odsevnik ter način vožnje, ki je prilagojen glede na situacijo.

- **Pri uporabi kolesa vedno nosite oblačila, primerna za kolesarjenje, certificirano kolesarsko čelado, zaščitno opremo in primerne, čvrste čevlje.**

Kolesarska čelada mora biti v skladu z DIN EN 1078; glejte poglavje „Kolesarska oprema“.

- **Zlasti bodite previdni pri vožnji z večjo hitrostjo.**

Dvojna hitrost = štirikratna zavorna pot. Če se prestrašite ali pri zelo močnem zaviranju, se lahko kolesi blokirata in kolo se lahko prevrne. Bistvenega pomena je predvidljiva vožnja in pravilno zaviranje.

- **Način vožnje prilagodite ustreznim pogojem.**

Mokra podlaga bistveno podaljša zavorno pot, prezgodnje blokiranje kolesa pa lahko povzroči padec.

- **Bodite pozorni, da so velikost okvirja in krmlilni elementi prilagojeni vaši višini.**

Napačno izbrana velikost okvirja lahko otežuje upravljanje in nadzor kolesa, na primer ne morete pravilno upravljati zavor; glejte poglavje „Prilagoditve na kolesu“.

- **Bodite previdni do drugih udeležencev v prometu, pešcev in otrok.**

Vedno bodite pripravljeni na napačno ravnanje drugih. Vozite previdno in ne ogrožajte ali izzivajte drugih udeležencev v prometu.

- **Uporaba mobilnega telefona in poslušanje glasbe s slušalkami sta med vožnjo prepovedana.**

To vas lahko zmoti in svojo okolico dojemate le v omejenem obsegu.

- **Kolesarske poti, ki potekajo vzporedno s cestami, so še posebej nevarne.**

Avtomobili, ki zavijajo, vas zlahka spregledajo.

- **Previdno prečkajte železniške proge in pokrove kanalov, da preprečite padec.**

Železniške proge prečkajte čim bolj pod pravim kotom.

- **Ne pozabite, da ste na križiščih lahko v mrtvem kotu drugih voznikov.**

Tako nastanejo nevarne situacije, zlasti ko motorno vozilo zavija.

- **Pri popravilih in zamenjavah uporabljajte izključno originalne komponente KTM.**

Pri zamenjavi komponent kolesa se priporoča izključno uporaba originalnih komponent KTM, ki morajo ustrezati določenim lastnostim. Glede izbire nadomestnih komponent za obrnite na specializiranega trgovca KTM.

- **Vedno zaščitite življenjski prostor živali in rastlin.**

Vozite le po poteh in cestah, dovoljenih za vožnjo. Izogibajte se travnikov in polj in nikoli ne prečkajte voda. Pazite, da hitrost na terenu prilagodite svojim voznim sposobnostim.

- **Med vožnjo ne spreminjajte nastavitve na zavorah in prestavljanju.**

To občutno poveča tveganje za padec.

- **Na kolesu se vedno peljite sami.**

Izjema je prevažanje majhnih otrok v posebnem otroškem sedežu. Dodatna teža mora biti vključena v največjo dovoljeno skupno težo. Vsi okvirji koles niso primerni za prevažanje otroških sedežev. Preobremenitev lahko povzroči deformacijo ali zlom okvirja kolesa ali komponent.

- **Kolesa nikoli ne vozite brez rok.**
To je zelo nevarno, saj lahko izgubite nadzor nad kolesom.
- **Nikoli ne vozite pod vplivom drog, alkohola ali zdravil ali če ste pretirano utrujeni.**
To je zelo nevarno, saj lahko izgubite nadzor nad kolesom.

Pred prvo vožnjo

1. Omejite obremenitve kolesa in njegovih komponent ne smete prekoračiti. Kolo je zasnovano samo za uporabo, ki je opisana v poglavju „Pravilna uporaba“.
2. Bodite pozorni na največjo dovoljeno skupno težo (kolo + kolesar + prtljaga), ki je določena za kolo; glejte poglavje „Pravilna uporaba“.
3. Pred prvo vožnjo se seznanite z delovanjem zavor kolesa. Prepričajte se, katera zavorna ročica deluje na prednje in katera na zadnje kolo; glejte poglavje „Zavorni sistem“.
4. Razumeti morate delovanje tipa menjalnika; glejte poglavje „Pogon“.
5. Višino krmila in sedeža morate prilagoditi glede na višino; glej poglavje „Prilagoditve kolesa“.
6. Pri kolesih s pedali na klik je priporočljivo, da se že v naprej pozanimате glede zaskoka ali sprostitve čevlja s pedala; glejte poglavje „Kolesarska oprema“.
7. Takoj po nakupu kolesa izvedite vse nastavitve elementov vzmetenja pri specializiranem trgovcu KTM. Pomanjkljivo nastavljeni elementi vzmetenja lahko negativno vplivajo na vožnjo in s tem povečajo varnostno tveganje. Poleg tega to lahko povzroči škodo na elementih vzmetenja ali okvirju; glejte poglavje „Elementi vzmetenja“.

Pred vsako vožnjo

Kolo je bilo večkrat preverjeno med proizvodnim postopkom in s končnim pregledom specializiranega trgovca KTM. Kljub temu med prevozom ali manipulacijo lahko pride do sprememb na kolesu.

1. Vizualno preglejte vse pritrđilne vijake. Kolo ne sme imeti mehanskih poškodb v obliki globokih prask, vdolbinic ali razpok. Ne smejo se slišati nenavadni zvoki, ki bi bili lahko znak, da vijaki niso dobro pritegnjeni.
2. Vsa hitra vpenjala ali osovine na sprednjem in zadnjem kolesu ter na oporniku sedeža morajo biti trdno zaprti. To preverite tudi, če ste kolo za kratek čas pustili brez nadzora.
3. Preverite stanje, koncentričnost in zračni tlak obeh pnevmatik. Pravilen zračni tlak v pnevmatiki lahko preverite s palcem. Če imate manometer, z njim preverite tlak. Ta postopek najdete v poglavju „Obročniki in pnevmatike“.
4. Najprej na mestu preverite, ali zavore delujejo brezhibno. Zavorne ročice povlecite proti krmilu. Zavorna ročica se nikoli ne sme dotikati krmila. Debelina zavornih oblog mora še zadostovati za varno zaviranje.

Klasične mehanske zavore: Zavorne obloge morajo biti trdno pritrjene na zavoro. Pri najvišjem tlaku zavorne ročice morajo biti zavorne obloge v pravilnem položaju na obrobi platišča, da se ne dotikajo pnevmatike. Ne sme priti do premika z obrobe platišča proti špicam.

Hidravlični zavorni sistemi: Iz komponent zavornega sistema ne sme uhajati zavorna tekočina; glejte poglavje „Zavorni sistem“.

5. Pri aktivni vključitvi v cestni promet je treba upoštevati nacionalne pogoje posamezne države. Nikoli se ne vozite brez luči in odsevnikov; glejte odsek „Napotki za varno ravnanje“.
6. Da bi preverili komplet cevi krmila, ga premikajte izmenično levo in desno, kar mora potekati lahkotno in brez zračnosti. Pritisnite zavoro sprednjega kolesa in kolo sunkovito premikajte naprej in nazaj. Tudi to mora potekati brez zračnosti in brez pokanja. Krmilo ne sme omogočati vrtenja glede na prednji obročnik; glejte poglavje „Komplet cevi krmila“.
7. Če želite preveriti blaženje, se naslonite na kolo, da ugotovite, če elementi vzmetenja delujejo, kot običajno; glejte poglavje „Elementi vzmetenja“.

8. Oporo za kolo morate pred začetkom vožnje zapreti, da preprečite padec.
9. Pri kolesih EPAC pazite, da bo akumulator trdno pritrjen na predvideno držalo in bo pokrov akumulatorja dobro zaprt. Pred vožnjo izvlcite ključ.

Po padcu



- Če so komponente po padcu upognjene, jih nikoli ne poravnajte sami. Obstaja povečana nevarnost zloma. To velja predvsem za vilice, krmilo, nosilec krmila, gonilko in pedali.
- Poglavje „Posebnosti materiala karbona“ se nanaša na ravnanje s karbonskimi komponentami; skrbno ga preberite.

Zunanji vplivi, padci ali nesreče lahko poškodujejo varnostne komponente kolesa. Da bi se izognili nevarnim situacijam med vožnjo, je treba upoštevati naslednje točke.

1. Obročniki morajo biti vedno pravilno nameščeni v okvir in vilice in imeti ustrezno koncentričnost; glejte poglavje „Obročniki in pnevmatike“.
2. Krmilo in nosilec krmila morata biti še vedno običajno, pravilno poravnana, vijaki spoji pa še vedno dobro pritegnjeni. Če to želite preveriti, vstavite prednje kolo med kolena in krmilo izmenično zavijte v levo in desno. Nosilec krmila se pri tem ne sme zasukati. Če se krmilo zavrti, ko poskušate zavorno ročico pritisniti navzdol, trdna vijakna zveza ni več zagotovljena; glejte poglavje „Prilagoditve na kolesu“.
3. Veriga ne sme biti sneta s sprednjih verižnikov ali zadnjega zobnika. Sprednji menjalnik, zadnji menjalnik in pritrđitev zadnjega menjalnika v nobenem primeru ne smejo biti upognjeni. Če zadnji menjalnik zaide med špice, obstaja velika nevarnost padca. S pomočjo druge osebe, ki kolo nekoliko dvigne za sedež, medtem ko vi upravljate gonilki, morate preveriti še delovanje menjalnika. Pojdite čez vse prestave, da jih preverite; glejte poglavje „Pogon“.
4. Izmenjajte potisnite sedež navzgor/navzdol ali ga poskusite zasukati, da preverite vijakno povezavo med sedežem in opornikom sedeža. Sedež se ne sme vrteti ali premikati. S to metodo lahko preverite tudi trdno pritrjenost opornika sedeža v okvirju; glejte poglavje „Prilagoditve na kolesu“.
5. Na kratko dvignite kolo in pustite, da poskoči po tleh. Prepričajte se, da ne slišite nobenega nenavadnega ropotajočega hrupa; to lahko pomaga prepoznati ohlapne vijakne povezave.
6. Vozite počasi in previdno, če stanje kolesa to še omogoča. Izogibajte se sunkovitemu zaviranju in močnemu pospeševanju. V nobenem primeru ne tvegajte in po potrebi ne nadaljujte poti. Iz varnostnega razloga naj po padcu vaše kolo preveri specializiran trgovec KTM.

Podrobni ogled – kolo



Gorsko kolo – polno vzmetenje (simbolna slika)



Gorsko kolo – Hardtail (simbolna slika)

1	Zgornja cev	7	Vilice	13	Pesto	19	Zaščita okvirja	25	Cev sedeža
2	Komplet cevi krmila	8	Zavora sprednjega kolesa	14	Spodnja cev	20	Zadnji menjalnik	26	Opornik sedeža
3	Nosilec krmila	9	Špice	15	Gonilka	21	Zobnik	27	Vpenjalna objemka sedeža
4	Krmilo	10	Platišče	16	Krmlni ležaj	22	Nosilec menjalnika	28	Sedež
5	Zavorna ročica	11	Pnevmatika	17	Prednji menjalnik (izbirno)	23	Zavora zadnjega kolesa	29	Rocker
6	Cev krmila	12	Ventil	18	Veriga	24	Prečka sedeža	30	Zadnji blažilnik



Cestno kolo (simbolna slika)



Treking - Onroad (simbolna slika)

1	Zgornja cev	7	Vilice	13	Pesto	19	Zaščita okvirja	25	Cev sedeža	31	Žaromet
2	Komplet cevi krmila	8	Zavora sprednjega kolesa	14	Spodnja cev	20	Zadnji menjalnik	26	Opornik sedeža	32	Zadnja luč
3	Nosilec krmila	9	Špice	15	Gonilka	21	Zobnik	27	Vpenjalna objemka sedeža	33	Nosilec za prtjago
4	Krmilo	10	Platišče	16	Krmlini ležaj	22	Nosilec menjalnika	28	Sedež		
5	Zavorna ročica	11	Pnevmatika	17	Prednji menjalnik (izbirno)	23	Zavora zadnjega kolesa	29	Rocker		
6	Cev krmila	12	Ventil	18	Veriga	24	Prečka sedeža	30	Zadnji blažilnik		

Podrobni ogled – kolo EPAC



Kolo EPAC – gorsko kolo s polnim vzmetenjem (simbolna slika)



Kolo EPAC – Treking Onroad (simbolna slika)

1 Zgornja cev	8 Vilice	15 Pogon	22 Zadnji menjalnik	29 Vpenjalna objemka sedeža	36 Zaščitna pločevina za verigo
2 Komplet cevi krmila	9 Špice	16 Pokrov motorja	23 Zobnik	30 Opornik sedeža	37 Žaromet
3 Nosilec krmila	10 Platišče	17 Pedal	24 Nosilec menjalnika	31 Sedež	38 Zadnja luč
4 Računalnik kolesa	11 Pnevmatika	18 Gonilka	25 Zavora zadnjega kolesa	32 Akumulator	39 Nosilec za prtjago
5 Krmilo	12 Ventil	19 Krmilni ležaj	26 Prečka sedeža	33 Ključavnica akumulatorja	40 Stojalo
6 Zavorna ročica	13 Zavora sprednjega kolesa	20 Veriga	27 Senzor za hitrost	34 Zadnji blažilnik	
7 Cev krmila	14 Spodnja cev	21 Zaščita okvirja	28 Cev sedeža	35 Rocker	

Pravilna uporaba

Okvirji koles in z njimi povezane komponente so na splošno zasnovani za različne namene in vrste uporabe. Vsak tip kolesa je pri tem namenjen določenemu namenu. Podjetje KTM izdeluje številne kategorije, gorska, cestna, dirkalna in ciklokros kolesa, pohodniška, turistična, tovorna kolesa in kolesa za otroke ter najstnike. Če je med uporabo kolesa presežena meja obremenitve, se lahko kolo in komponente poškodujejo. Komponente lahko zaradi predhodne škode odpovedo že pri veliko manjši obremenitvi. Zato je pomembno, da kolo uporabljate v skladu s predvideno uporabo. Proizvajalec in specializirani trgovec ne odgovarjata za škodo, ki bi nastala zaradi neupoštevanja ustreznih omejitev obremenitve ali zaradi nepravilne uporabe kolesa. Da bi lahko zagotovili dolgoročno varnost kupljenega izdelka, se morate nujno držati zahtev za uporabo, vzdrževanje in servisiranje, ki jih je v navodilih za uporabo predpisal proizvajalec. Seznanite se predvsem s poglavjema „Intervali vzdrževanja in nege“ in „Jamstvo in garancija“. V naslednjem poglavju so opredeljene različne kategorije, ki opisujejo vse namene in omejitve obremenitve.

Kategorizacija

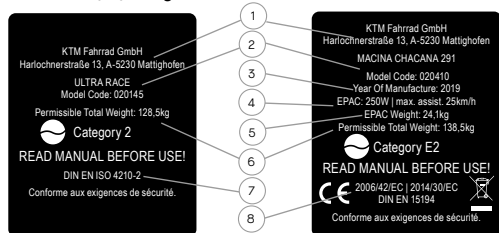
Podjetje KTM Fahrrad GmbH določa kategorije 0–5 ali kategorije EPAC E0–E5, ki se med seboj bistveno razlikujejo, zlasti glede predvidene uporabe. Različne kategorije so opisane na naslednjih straneh.

Ustrezna kategorija je navedena v obliki nalepke „Slika 1/ Nalepka za kolo“ na strani 9 / „Slika 2/ Nalepka za EPAC“ na strani 9 neposredno na kolesu, na območju spodnje cevi ali cevi sedeža. Poleg tega ta nalepka vsebuje informacije o vseh pomembnih podatkih o vašem kolesu.

Primerjajte ustrezno kategorijo s temi navodili in natančno ugotovite namene in omejitve obremenitve, ki veljajo za vaše kolo. Pri EPAC-ih ima ta nalepka tudi znak CE.

Proizvajalec z znakom CE v skladu z uredbo EU izjavlja, da „izdelek izpolnjuje veljavne zahteve, ki jih pravni predpis o harmonizaciji Skupnosti določa za njegovo dajanje v promet.“

Če so na terenske modele nameščeni tudi nosilci za prtljago, blatniki ali ščitnik verige, se kategorija samodejno spremeni v 2 ali E2. Izključeni so tako imenovani „Short Fenders“ (slo. „kratki blatniki“) („Slika 3/ simbolna slika kratkih blatnikov“ na strani 9), ki jih je mogoče namestiti na vilice, okvir ali sedež brez prečke.



Slika 1/9 Nalepka za kolo


Slika 2/9 Nalepka za EPAC




Slika 3/9 simbolna slika kratkih blatnikov

Št.	Opis
1	Ime in naslov proizvajalca
2	Opis modela in številka sklopa
3	Leto proizvodnje EPAC-a
4	Vrsta stroja, nazivna trajna moč motorja, največja podporna hitrost motorja
5	Teža EPAC-a
6	Največja dovoljena skupna teža. Največja dovoljena skupna teža posameznega modela kolesa predstavlja vsoto teže kolesa + voznička + tovora + priklopnika in je v nobenem primeru ne sme preseči.
7	ISO 4210-2: Kolesa - Varnostne zahteve za kolesa
8	2006/42/ES = direktiva o strojih 2014/30/ES = direktiva o elektromagnetni združljivosti EN 15194 = Kolesa - Kolesa z električnim pogonom - Kolesa EPAC


Kategorija 0/E0

Tipi kolesa	Otroška kolesa
	Lastnosti kategorije 0/E0 Ta kolesa so namenjena izključno za otroke. Mladostniki ali odrasli nikoli ne smejo uporabljati koles kategorije 0/E0. Otroci nikoli ne smejo voziti kolesa brez nadzora. Poleg tega naj se otroci vedno vozijo ločeno od prometa in drugih nevarnosti ali ovir ter vožnjo prilagodijo svojim sposobnostim.
Dovoljena uporaba	Uporaba koles iz kategorije 0/E0 je dovoljena le pod nadzorom staršev.
Nedovoljena uporaba	Otroci ne smejo voziti koles v bližini strmin, robnikov, stopnic, drugih nepravilnosti na cestišču, pokrovov kanalov ali na poteh, ki jih uporabljajo motorna vozila.
Zanimivost	 <p>Največja nastavljiva višina sedeža (glejte poglavje „Prilagoditve na kolesu“) ne sme biti manjša od 435 mm ali večja od 635 mm. Višina sedeža predstavlja navpično razdaljo med temi in zgornjim robom sedeža.</p> <p>Slika 1/10 Višina sedeža</p>

Kategorija 1/E1

Tipi kolesa	Road Race, Time Trial, Triathlon
	Lastnosti kategorije 1/E1 To je kategorija koles, ki so zasnovana za uporabo na tlakovanih ali gladkih cestah. Stik med pnevmatiko in cestno površino se lahko pri tem nenamerno izgubi.
Dovoljena uporaba	Izključno za uporabo na urejenih asfaltiranih cestah.
Nedovoljena uporaba	Ni primerno za terensko uporabo in za uporabo z nosilci prtljage ali kolesarskimi torbami.
Zanimivost	Glede na državo je morda mogoče, da je kolo za skladnost z nacionalno zakonodajo na javnih cestah treba naknadno opremiti z žarometi, odsevniki, zaščitnimi ploščami itd. Vključena je varnostna oprema kolesa iz kategorije 1/E1, potrebna za namene treningov ali tekmovanj, ki jo mora uporabnik ali strokovnjak redno preverjati in po potrebi popraviti. Proizvajalec in specializirani trgovec ne odgovarjata za škodo, ki bi nastala zaradi uporabe dirkalnega kolesa zunaj ceste, zaradi preobremenitve in nepravilnega odstranjevanja napak.


Kategorija 2/E2

Tipi kolesa	City (slo. mestno kolo), Trekking Onroad, Trekking Offroad, Cyclocross, Mountainbike (slo. gorsko kolo) Casual
	Lastnosti kategorije 2/E2 To je kategorija koles, ki vključuje predvideno uporabo kategorije 1/E1 ter neasfaltirane podeželske ceste in makadamske poti ter poti z zmernimi nakloni/klanci. Mogoče je stik z neenakomernimi tlemi. To lahko povzroči, da pnevmatike izgubijo stik s tlemi. Skoki ne smejo presežati višine 15 cm.
Dovoljena uporaba	Za asfaltirane ceste, dobro utrjene makadamske ceste in kolesarske steze.
Nedovoljena uporaba	Ni primerno za nobeno drugo terensko uporabo kot gorsko kolo ali za izvajanje različnih trikov v prostem slogu. Nekatera od teh koles imajo sisteme vzmetenja, ki pa so namenjeni le udobju in ne vožnji po grobem terenu.
Zanimivost	Kolesa v tej kategoriji zaradi svoje zasnove in opreme izpolnjujejo zakonske zahteve cestnega prometa. Uporaba je dovoljena tudi na poljskih in gozdnih poteh, ki so odobrene za kolesarski promet. V ta namen je bila dobavljena potrebna varnostna oprema, ki jo mora uporabnik ali strokovnjak redno preverjati in po potrebi popravljati. Nekatera kolesa v tej kategoriji zaradi svoje zasnove in opreme ne izpolnjujejo zakonske zahteve cestnega prometa in s tem veljajo kot športne naprave. Če vaše kolo ni opremljeno z aktivnimi (zadnjimi lučmi, žarometi) in pasivnimi (odsevniki) svetlobnimi napravami, ga morate pred uporabo na javnih cestah naknadno opremiti s sestavnimi deli v skladu z ustreznimi nacionalnimi zakoni in predpisi.


Kategorija 3/E3

Tipi kolesa	Gorsko kolo: Cross Country, Marathon, Tour
	<p>Lastnosti kategorije 3/E3</p> <p>To je kategorija koles, ki ne vključuje samo predvidene uporabe kategorije 1/E1 in 2/E2, temveč tudi neutrnjene poti in tehnična območja. Vključeni so skoki do 60 cm.</p>
Dovoljena uporaba	Od lahkega do zahtevnega terena (majhne ovire, na primer korenine, kamni in kanali na neutrnjeni in trdni podlagi) med terensko ali tekmovalno uporabo. Komponente za terenska kolesa, kolesa za maraton in ture (pnevmatike, vzmetenje, okvir, pogon) so lahke in zasnovane za okretnost in hitrost.
Nedovoljena uporaba	Za vse ekstremne oblike vožnje ali skakanja, npr. Freeriding, enduro, spusti, triki za prosti slog in podobno, ni primerno.
Zanimivost	Zaradi svoje zasnove in opreme ta kolesa niso namenjena uporabi na javnih cestah. Pred uporabo na javnih cestah je treba kolo v skladu z nacionalnimi zakoni in predpisi opremiti z lučmi, blatniki itd. Dobavljena je varnostna oprema, potrebna za uporabo na terenu, ki jo mora uporabnik ali strokovnjak redno preverjati in po potrebi popravljati.

Kategorija 4/E4

Tipi kolesa	Gorsko kolo: Trail, All Mountain, Enduro
	<p>Lastnosti kategorije 4/E4</p> <p>To je kategorija koles, ki vključuje predvideno uporabo kategorije 1/E1, 2/E2 in 3/E3. V to kategorijo spadajo omejeni spusti. Spust se lahko izvaja do hitrosti 40 km/h, če skoki ne presegajo višine 120 cm. Uporaba koles v teh pogojih je zelo odvisna od izkušenj in spretnosti voznika.</p>
Dovoljena uporaba	Kolesa iz te kategorije so trpežnejša in trdnjša od terenskih, maratonskih ali turnih gorskih koles. Zaradi večjega hoda sistema vzmetenja je mogoče obvladati zahtevnejši teren z večjimi ovirami in skoki.
Nedovoljena uporaba	Področja uporabe, ki presegajo navedeni namen.
Zanimivost	Zaradi svoje zasnove in opreme ta kolesa niso namenjena uporabi na javnih cestah. Pred uporabo na javnih cestah je treba kolo v skladu z nacionalnimi zakoni in predpisi opremiti z lučmi, blatniki itd. Dobavljena je varnostna oprema, potrebna za uporabo na terenu, ki jo mora uporabnik ali strokovnjak redno preverjati in po potrebi popravljati.

Kategorija 5/E5

Tipi kolesa	Gorsko kolo: Gravity, Freeride, Downhill
	<p>Lastnosti kategorije 5/E5</p> <p>To je kategorija koles, ki vključuje predvideno uporabo kategorije 1/E1, 2/E2, 3/E3 in 4/E4. Kolesa so zasnovana tudi za vse vrste skokov z naknadnim pristankom na posevnem terenu in s hitrostjo več kot 40 km/h. Dovoljena je tudi uporaba na grobih brezpotjih. Uporaba koles v teh pogojih je zelo odvisna od izkušenj in spretnosti voznika.</p>
Dovoljena uporaba	Zgoraj omenjena kolesa omogočajo vožnjo po selektivnem terenu. So izjemno robustna in ponujajo veliko hoda sistema vzmetenja, da lahko čim bolj premagajo ovire. Zaradi velike obremenitve je potrebno posebej previdno in skrbno ravnanje s komponentami.
Nedovoljena uporaba	Uporaba preko osebnih omejitev. Zato uporabite razumno samooceno.
Zanimivost	Ta kolesa niso namenjena za uporabo na javnih cestah. Pred uporabo na javnih cestah je treba kolo v skladu z nacionalnimi zakoni in predpisi opremiti z lučmi, blatniki itd. Dobavljena je varnostna oprema, potrebna za uporabo na terenu, ki jo mora uporabnik ali strokovnjak redno preverjati in po potrebi popravljati. Bodite pozorni, da precenjevanje lastnih sposobnosti v tej kategoriji lahko hitro povzroči nesrečo z resnimi poškodbami ali celo smrtjo.

Posebne omejitve

Transportni EPAC

Transportni EPAC znamke KTM „Macina Multi“ je primeren za prevoz težkih tovorov in ga je mogoče naknadno opremiti in razširiti z različnimi komponentami za prevoz najrazličnejših tovorov in otroških sedežev. Vaš specializiran trgovec KTM vam lahko zagotovi informacije o ustreznih dodatnih komponentah opreme. Pomembno je, da upoštevate vse varnostne informacije in navodila za dodatne komponente opreme.

Največja dovoljena skupna teža predstavlja vsoto teže voznika + kolesa + tovora in je v nobenem primeru ne smete preseči. Največja dovoljena nosilnost ustreza največji dovoljeni skupni masi, zmanjšani za težo kolesa. Na nalepki EPAC so informacije o največji dovoljeni skupni teži in masi kolesa; glejte poglavje „Kategorizacija“ na strani 9. Upoštevati je treba informacije o porazdelitvi teže, ki so podrobno navedene na dostopnem območju okvirja. Nalepke prikazujejo omejitve obremenitve nosilcev za prtljago in prtljažnih delov okvirja. Prtljaga mora biti razporejena tako, da se ne presežejo določene omejitve obremenitve nosilcev za prtljago in prtljažnih delov okvirja.

Če je največja teža prtljage dosežena, je treba upoštevati, da se zmanjša največja dovoljena teža voznika („Slika 1/ Simbolna slika nosilnosti“ na strani 12):



Slika 1/12 Simbolna slika nosilnosti

Če je dosežena največja teža voznika, je treba težo prtljage ustrezno zmanjšati, da ne preseže največje dovoljene nosilnosti („Slika 2/ Simbolna slika nosilnosti“ na strani 12):



Slika 2/12 Simbolna slika nosilnosti

Več informacij najdete v poglavju „Prevoz prtljage“.

Prevoz prtljage



- Glede namestitve nosilcev za prtljago, dodatne opreme za prevoz prtljage, otroških sedežev in priklopnikov se posvetujte s specializiranim trgovcem KTM.
- Težko prtljago je treba spraviti čim nižje. Podaljša zavorno pot in spremeni vedenje vožnje (mogoče nihanje). Enako velja za otroške sedeže in priklopnike. Vožnjo vadite na varnem mestu (posebej s praznim otroškim sedežem) in temu prilagodite svoj slog vožnje.
- Bodite pozorni na največjo dovoljeno skupno težo kolesa, ki je nikoli ne smete preseči. Dodatna teža otroškega sedeža in obremenitev priklopnika brez zavor sta vključena v največjo dovoljeno skupno težo. Glejte odsek „Kategorizacija“ v poglavju „Pravilna uporaba“.
- Elemente vzmetenja in tlak v pnevmatikah prilagodite dodatni teži.
- Pri privezovanju torbe bodite pozorni, da v špice ne pride noben pritrilni trak.

Nosilci za prtljago



Vsi nosilci za prtljago, ki jih namesti podjetje KTM, ustrezajo standardom EN 14872 in EN ISO 11243. Poleg standarda so pomembne informacije o uporabi nosilca za prtljago, na primer največja obremenitev s težo in primernost za namestitev otroškega sedeža, vgravidane na zgornji strani nosilca za prtljago.

Slika 1/13 Nosilci za prtljago

Vgraviran simbol	Razlaga simbola
ISO 11243:2016	Veljavni standard
max load 25 kg	Največja obremenitev nosilcev za prtljago
	Nosilec za prtljago ni odobren za namestitev otroškega sedeža.
NO CHILDSEAT	Nosilec za prtljago ni odobren za namestitev otroškega sedeža.
	Nosilec za prtljago je primeren za neposredno namestitev otroškega sedeža s pomočjo temu namenjene adapterske plošče; glejte odstavek „Uporaba otroških sedežev“.

Nosilci za prtljago za težke obremenitve transportnega kolesa EPAC so odobreni za večje obremenitve s težo. Informacije o varni uporabi in porazdelitvi teže so v poglavju „Pravilna uporaba“ v odstavku „Transportni EPAC“.

Če nosilec za prtljago vgradite naknadno, je treba paziti, da so bili izbrani nosilci za prtljago tudi preizkušeni v skladu z zgornjimi standardi in primerni za namestitev na ustrezen okvir kolesa. Namestitev samonosilnih nosilcev za prtljago, ki so pritrjeni na opornik sedeža, pri karbonskih ali polno vzmetenih okvirjih ni dovoljena. Upoštevajte vse omejitve, ki jih določijo proizvajalec opornika sedeža.

Poleg tega, da lahko prtljago prevažate z običajnim nahrbtnikom, so na kolesu dovoljeni naslednji načini. Zaradi konstrukcijsko-tehničnih razlogov niso vse vrste prevoza prtljage primerne za vsak model kolesa. Tu najdete pregled najpogostejših načinov prevoza prtljage na kolesu s torbami.

Torba za prtljago	Torba za krmilo	Torba Lowrider
		
<p>Torbe za prtljago lahko priležete, sistemske nosilce za prtljago pa lahko glede na tip pritrдите s primernim adapterjem.</p>	<p>Torbe za krmilo so pogosto pritrjene s hitrimi zapirali na krmilu in ponujajo praktičen način shranjevanja dragoceni ali fotografske opreme.</p>	<p>Tako imenovane torbe lowrider lahko s posebnimi držali pritrдите za vilice. Torbe lowrider so primerne za prevoz težkih kosov prtljage, saj nizko težišče v veliki meri ne vpliva na vožnjo.</p>

Na kolo naložite ustrezne, stabilne, po možnosti nepremočljive torbe s čim nižjim težiščem.


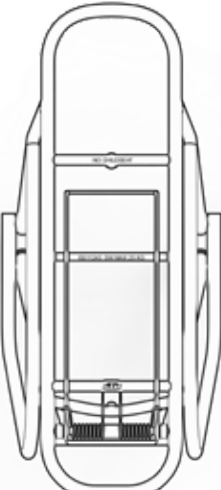
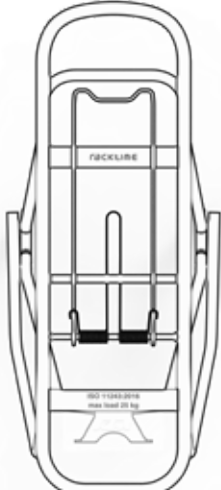
Sistemske nosilce za prtljago

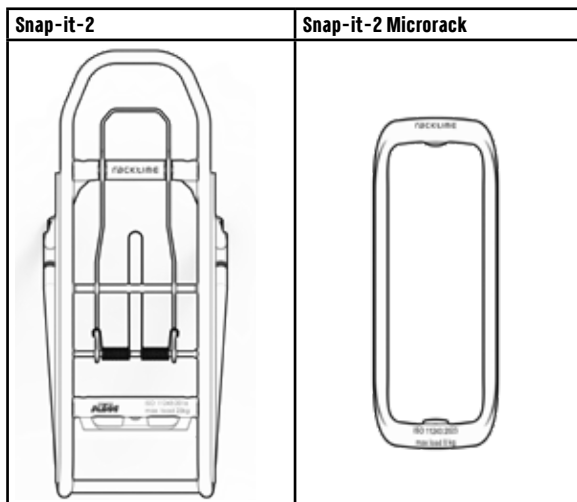
Vsa kolesa KTM in kolesa EPAC imajo z nekaj izjemami sistemske nosilce za prtljago. Sistemske nosilce za prtljago služijo varnemu in udobnemu prevozu prtljage. Na kolo ali EPAC lahko s sistemskimi adapterji brez težav in zapletov pritrđite različne komponente dodatne opreme, torbe in košare. Pri specializiranem trgovcu KTM se pozanimajte, kateri adapter je združljiv z vašim sistemskim nosilcem za prtljago in varen.



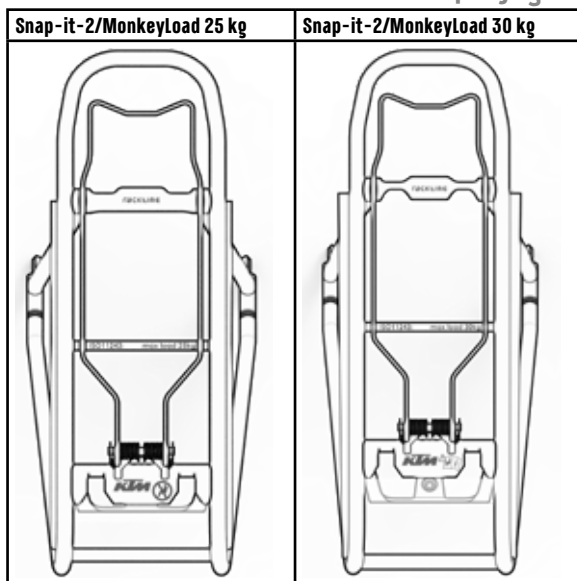
- Upoštevajte, da komponente različnih rešitev sistemskih nosilcev za prtljago večinoma niso združljive. Za izbiro, namestitve in varno uporabo adapterjev, komponent dodatne opreme, torb in košar se obrnite na specializiranega trgovca KTM.
- Preberite vsa navodila komponent dodatne opreme posameznih rešitev sistemskih nosilcev za prtljago in nujno upoštevajte varnostne napotke in navodila v njih.
- Pri uporabi adapterjev vedno pazite na pravilno usmerjenost, dobro pritrđitev in pravi zaklep.

Pri kolesih KTM in kolesih EPAC se uporabljajo naslednji tipi sistemskih nosilcev za prtljago:

iRack1/iRack2	MonkeyLoad	Snap-it-1
		



Kombinirani sistemski nosilci za prtljago




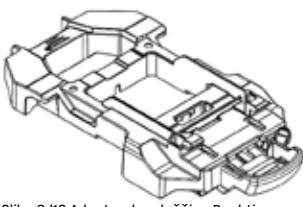
Uporaba otroških sedežev



- Z nekaj izjemami je prepovedano pritrjevanje otroških sedežev neposredno na krmilo ali nosilce za prtljago; obstaja nevarnost zloma.
- Pri specializiranem trgovcu KTM se pozanimajte, ali je vaš nosilec za prtljago primeren za otroški sedež.
- Prepričajte se, ali je otrok pripet v otroški sedež in ali nosi primerno zaščitno opremo v obliki kolesarske čelade.
- Otroški sedež zaradi dodatne teže poveča zavorno pot.
- Posebej bodite previdni pri postavljanju otroka v otroški sedež. Obstaja nevarnost, da se kolo prevrne.
- Otroka nikoli ne puščajte brez nadzora na otroškem sedežu parkiranega kolesa. Kolo lahko pade in vaš otrok se pri tem lahko poškoduje.
- Karbonski okvirji in kolesa s polnim vzmetenjem niso primerni za pritrnitev otroškega sedeža.
- Otroški sedeži ne smejo biti nameščeni na kolesih z opornikom sedeža ali vzmetenim sedežem. Premične komponente lahko poškodujejo otroka.

Iz konstrukcijsko-tehničnih razlogov niso vsi modeli koles podjetja KTM Fahrrad GmbH primerni za namestitev otroškega sedeža. Kolesa kategorij 1, 4, 5 ter E1, E4 in E5 glede na poglavje „Pravilna uporaba“ niso primerna za uporabo otroških sedežev. Tudi karbonski in polno vzmeteni okvirji niso primerni za pritrditve otroškega sedeža. Zato se pri proizvajalcu otroških sedežev ali specializiranem trgovcu KTM pozanimajte, kateri model je ustrezen za vaše kolo.

Podjetje KTM Fahrrad GmbH je odobrilo naslednje možnosti namestitve otroških sedežev:

Namestitev na cev sedeža	Namestitev na nosilec za prtljago
 <p data-bbox="67 486 205 502">Slika 1/16 Vir BabyOK</p>	 <p data-bbox="504 486 777 502">Slika 2/16 Adapterska ploščica Racktime</p>
<p>Otroški sedež se z adapterjem in razcepko pritrdi na cev sedeža okvirja.</p>	<p>Nosilec za prtljago mora biti načeloma odobren za namestitev otroškega sedeža; glejte poglavje „Nosilci za prtljago“. Za namestitev otroškega sedeža je dovoljena izključno posebna adapterska ploščica znamke Racktime/Urban Iki.</p>

Uporaba priklopnikov



- Če v priklopniku prevažate otroke, morajo biti pripeti in nositi primerno zaščitno opremo v obliki kolesarske čelade.
- Pri uporabi kolesarskih priklopnikov bodite pozorni na zakone in predpise, ki veljajo za posamezno državo. Lahko obstajajo omejitve ali zahteve glede oblike in luči.
- Zastavica na drogu, nameščena na priklopnik, poveča vašo vidnost drugim udeležencem v prometu.
- Namestitev priklopnika na kolesa kategorije 1/E1 v skladu s poglavjem „Pravilna uporaba“ in na kolesa s polnim vzmetenjem in kolesa s karbonskim okvirjem ni dovoljena.

Iz konstrukcijsko-tehničnih razlogov niso vsi modeli koles podjetja KTM Fahrrad GmbH primerni za namestitev priključka priklopnika. Zato se pri proizvajalcu priklopnikov ali specializiranem trgovcu KTM pozanimajte, kateri model priklopnika je ustrezen za vaše kolo.

Podjetje KTM Fahrrad GmbH je odobrilo naslednje sisteme priključkov:

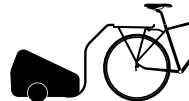
- Osna namestitev nizke pritrditve krmila („Slika 3/ Nizko krmilo“ na strani 16)
- Namestitev nizke pritrditve krmila na koncu vilic
- Namestitev na nosilec za prtljago s srednjo pritrditvijo krmila („Slika 4/ Srednje krmilo“ na strani 16)

Na splošno lahko ločimo med priklopniki z zavorami in brez njih. Največja dovoljena obremenitev priklopnika je 80 kg za priklopnike z zavorami in 40 kg za priklopnike brez zavor

Upoštevajte tudi nacionalne predpise posameznih držav, med katerimi nekatere dovoljujejo le znatno nižje obremenitve priklopnika. Pri ravnanju s kolesi z menjalnikom v pestu je potrebna posebna previdnost, če je na pesto zadnjega kolesa pritrjen priklopnik z namestitvijo nizke pritrditve krmila. Kljub privitju priključka priklopnika je treba pravilno namestiti nosilec navora pesta prestav. Pri namestitvi priklopnika pazite zlasti na to, da je priključek priklopnika vedno dovolj trdno vpet in je potrebno zaščiteno pred zasukom.



Slika 3/16 Nizko krmilo



Slika 4/16 Srednje krmilo

Pogonski sistem kolesa EPAC

Splošne informacije

Vsa kolesa KTM z električnim pogonskim sistemom so kolesa EPAC (**E**lectrically **P**ower **A**ssisted **C**ycles) v skladu s standardom EN 15194 in se od kolesa brez podpore za pogon razlikujejo po namestitvi računalnika kolesa, akumulatorja in pogonske enote.

Upoštevajte veljavne nacionalne zakonske predpise posameznih cestnoprometnih predpisov. V drugih evropskih državah lahko veljajo drugi pogoji.

Vsa kolesa KTM EPAC so primerna za osebe, starejše od 14 let. Izjema so otroška kolesa EPAC. Otroška kolesa EPAC so primerna za osebe, ki so dopolnile 8 let in prejmejo obsežna navodila.

Vse komponente, ki se uporabljajo v povezavi s pogonskim sistemom EPAC, so podrobno opisane v priloženem dokumentu „EPAC, dodatek k originalnim navodilom za uporabo“ za posamezno komponento. Upoštevajte, da se v priloženih dokumentih za kolesa EPAC uporablja tudi izraz e-kolo, za motorno enoto pogonska enota, za akumulator PowerPack ali PowerTube/CompactTube, za zaslon računalnik kolesa, za polnilce pa Charger.



Pri kolesih EPAC podjetja KTM se uporabljajo samo originalne pogonske komponente in akumulatorji posameznega proizvajalca. Zato za nadgradnjo in zamenjavo uporabljajte samo originalne dele ustreznega proizvajalca. Uporaba pogonskih komponent in akumulatorjev drugih proizvajalcev lahko povzroči pregrevanje, vžig ali celo eksplozijo akumulatorja. Prav tako se vsi garancijski in jamstveni zahtevki za pogonski sistem razveljavijo.

Pogonske komponente EPAC različnih modelov in let izdelave so med seboj le delno združljive. Nikoli ne poskušajte uporabiti nezdržljivih pogonskih komponent. S tem ogrožate sebe in druge ljudi. Vsi garancijski in jamstveni zahtevki za pogonski sistem se s tem razveljavijo.

Kolesa EPAC z akumulatorjem, ki je popolnoma vgrajen v spodnjo cev, v nobenem primeru ne smete voziti brez zaprtega pokrova akumulatorja.

Upoštevajte, da odstranjena nadzorna plošča ali odstranjen akumulator ne zagotavlja zaščite pred krajo. Kolo EPAC je mogoče zagnati tudi brez podpore pogonskih komponent. Kolo EPAC morate zato vedno prikleniti z varno in preizkušeno ključavnico za kolo na fiksni predmet (stojalo za kolesa itn.). Specializiran trgovec KTM vam bo z veseljem pomagal najti pravo ključavnico za kolo.

Če kolesa EPAC ne boste uporabljali dlje časa, vedno odstranite akumulator in ga shranite na suhem in nikoli na prehladnem mestu (sobna temperatura).

Standardi, direktive in skladnost

Za konstruiranje in opremo kolesa EPAC je podjetje KTM uporabilo naslednje predpise, standarde in direktive EU:

- DIN EN 15194/Kolesa – Kolesa z električnim pogonom – Kolesa EPAC
- Direktiva o strojih 2006/42/ES
- DIN EN ISO 4210-2/Kolesa – Varnostne zahteve za kolesa – 2. del: Zahteve za mestna in trekning kolesa, mladinska kolesa, terenska kolesa (gorska kolesa) in dirkalna kolesa
- Ustrezni predpisi o cestnem prometu

Celotna izjava EU o skladnosti podjetja KTM je na voljo na našem spletnem mestu <https://www.ktm-bikes.at/de/service/service-documents>. Celotne Boscheve izjave EU o skladnosti so na voljo na naslednjem spletnem naslovu www.bosch-e-bike.com/conformity.

Varnostni napotki



- Preberite vse priložene dokumente „EPAC – Dodatek k originalnim navodilom za uporabo“ za posamezne komponente in pri tem prednostno upoštevajte poglavje Varnostni napotki.
- Pri uporabi kolesa KTM-EPAC lahko uporaba elektronskih komponent povzroči dodatne nevarnosti. Zato preberite vsa varnostne napotke in jih shranite za prihodnjo uporabo. Neupoštevanje varnostnih napotkov lahko povzroči električni udar, požar in/ali hude telesne poškodbe.
- Ne spreminjajte in predelujte strojne ali programske opreme. To lahko privede do nepredvidljivih nevarnih situacij, nesreč ali padcev s poškodbami.
- Akumulator vedno polnite v suhem okolju in nikoli v bližini lahko vnetljivih ali gorljivih materialov. Poleg tega akumulatorju kolesa EPAC ne približujte kovinskih/električnih prevodnih predmetov, saj lahko pride do kratkega stika, če pridejo v stik s kontakti akumulatorja, kar znatno poveča nevarnost požara.

▪ **Previdnost pri spodbujevalnikih in medicinskih pripomočkih.**

Kolo EPAC je bilo preizkušeno v skladu z vsemi veljavnimi in predpisanimi standardi za kolesa EPAC. Vendar kolo EPAC ni posebna naprava, izdelana v skladu z zdravstvenimi zahtevami. Da bi se izognili motenju srčnega spodbujevalnika ali medicinske naprave, se pred uporabo kolesa EPAC nujno posvetujte s svojim zdravnikom specialistom ali proizvajalcem posameznega medicinskega pripomočka.

▪ **Nivo emisij zvočnega tlaka**

A-vrednoten nivo emisij zvočnega tlaka za voznikova ušesa je nižji od 70 dB(A).

▪ **Tuning**

Pod izrazom tuning razumemo povečanje moči ali omejitve hitrosti podpore pri vrtenju pedalov ustreznega pogonskega sistema na podlagi sprememb parametrov ali z naknadnim nameščanjem tako imenovanih kompletov za povečanje moči. Zaradi strogih zakonskih predpisov tovrstne spremembe niso niti dovoljene niti priporočljive. Obstoječa zakonska določila obstajajo zato, da bi se izognili nevarnim situacijam. Tovrstne spremembe tudi znatno povečajo obrabo pogonskega sistema in komponent.

▪ **Ne vozite z odstranjenim akumulatorjem.**

Akumulator služi kot vir energije za luči, kar pomeni, da vožnja z odstranjenim akumulatorjem vpliva na delovanje luči. Kršitev pomeni kršitev zakonodaje in lahko vodi do glob, odpovedi zavarovanja ali celo do nesreč ali padcev s poškodbami.

▪ **Ne spreminjajte največje podpore pri vrtenju pedalov ali vožnje s spreminjanjem parametrov.**

Spreminjanje pomeni upravo kršitev zakona in lahko vodi do glob, odpovedi zavarovanja ali celo do nesreč ali padcev s poškodbami. Vsi garancijski in jamstveni zahtevki se s tem razveljavijo.

Zaradi velikega navora pogonskega sistema je potrebna posebna previdnost v naslednjih primerih:

- Pri trku se lahko motor nenadoma zažene, zlasti pri visokih stopnjah podpore. Pazite, da ne pritiskate na pedala, če na kolesu ne sedite varno ali če se za zagon odrinete samo z eno nogo.
- Zaradi lastne varnosti med vzpenjanjem na kolo EPAC zavirajte, da preprečite nenamerno speljevanje kolesa EPAC.
- Če sedite na kolesu (čakate), zaradi varnosti pritisnite zavore, da preprečite nenamerno speljevanje kolesa EPAC.

Varnostni napotki za otroška kolesa EPAC



- Preberite vse varnostne napotke in otroka seznanite z njimi. Ta navodila za uporabo shranite za prihodnjo uporabo. Neupoštevanje varnostnih napotkov lahko povzroči električni udar, požar in/ali hude telesne poškodbe.
- Električni udar je za človeka smrtno nevaren. Noben kabel ne sme biti prepoginjen, stisnjen ali poškodovan zaradi ostrih robov.
- Poškodba zaščitnega krogotoka in zaščitnega mehanizma na akumulatorju lahko povzroči vžig ali celo eksplozijo. To je lahko smrtno nevarno. Med popravili, vzdrževanjem ali čiščenjem odstranite akumulator.

▪ **Med uporabo in ravnanjem s kolesom EPAC otroka nikoli ne puščajte brez nadzora.**

Preden otrok začne uporabljati kolo EPAC, ga seznanite z vsemi njegovimi funkcijami.

▪ **Otroka obširno seznanite z uporabo kolesa EPAC.**

V nasprotnem primeru ni izključena nepravilna uporaba.

▪ **Otroška kolesa EPAC so primerna samo za uporabo na utrjenih kolesarskih stezah in cestah.**

Uporaba na pločniku ni dovoljena.

▪ **Otroku nikoli ne dovolite, da sam z orodji ali golimi rokami ravna s kolesom EPAC ali da ga čisti sam.**

▪ **Pred vsako vožnjo z otrokom bodite pozorni, da so vse komponente pravilno nastavljene in da so vijačne povezave in hitra vpenjala dobro pritrjeni.**

Glejte odstavek „Pred prvo vožnjo“ in „Pred vsako vožnjo“ v originalnih navodilih za uporabo.

▪ **Bodite pozorni, da so velikost okvirja in krmilni elementi prilagojeni višini otroka.**

Nepravilno izbrana velikost okvirja lahko pomeni, da voznik ne more pravilno upravljati in nadzorovati kolesa EPAC, ne more na primer pravilno upravljati zavor.

▪ **Da bi bila stalno zagotovljena varnost otroka, so pri otroških kolesih EPAC v primerjavi z običajnimi kolesi EPAC uporabljene naslednje omejitve:**

- Podpora pri vrtenju pedal je omejena na 20 km/h.
- Potisna moč je deaktivirana.
- Ob vklopu je kolo EPAC najprej v načinu izklopa.
- Skupna obremenitev teže (voznik + prtljaga) otroškega kolesa EPAC znaša 50 kg.

Namestititev akumulatorja



- Preden akumulator vzamete iz kolesa EPAC, preberite priložen dokument „EPAC – Dodatek k originalnim navodilom za uporabo“. Pri tem prednostno upoštevajte poglavje Varnostni napotki, Uporaba ter Vzdrževanje in servis.
- Z akumulatorjem vedno ravnajte previdno. Pri nepravilni uporabi lahko pride do električnega udara, uhajanja strupenih kemičnih snovi, izrednega razvoja dima, požara ali celo do eksplozije.
- Pazite, da je akumulator trdno pritrjen na predvideno držalo in je pokrov akumulatorja dobro zaprt. Pred vožnjo izvlomite ključ.

Odstranitev in vstavljanje akumulatorja

Pri večini koles EPAC znamke KTM lahko akumulator vzamete iz okvirja v smeri navzgor. Za lažjo menjavo akumulatorja je na akumulatorjih večinoma ročaj ali trak. Ta je namenjen izključno za vstavljanje in odstranjevanje akumulatorja in za kratko nošenje z roko, ne pa za dolg prenos ali viseče shranjevanje.



Slika 1/ Ročaj



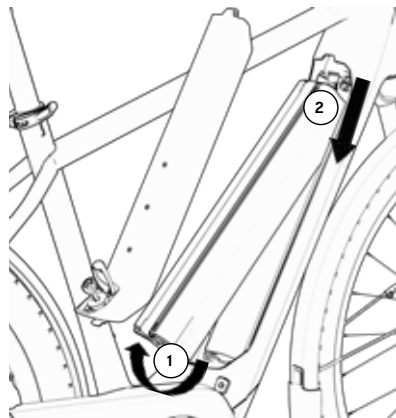
Slika 2/ Nosilni trak

Postopek odstranitve akumulatorja:

1. S pravim ključem odklenite ključavnico akumulatorja na pokrovu akumulatorja.
2. Glede na model lahko pokrov akumulatorja bodisi odprete nazaj (globoko vstavljanje) bodisi ga v celoti vzamete s spodnje cevi.
3. Akumulator lahko zdaj vzamete iz okvirja. V ta namen zasukajte akumulator na strani ključavnice iz držala ① in ga povlecite iz območja električnih kontaktov ②. Stran ključavnice je lahko glede na model zgoraj „Slika 1/ Ročaj“ na strani 20 ali spodaj „Slika 2/ Nosilni trak“ na strani 20.
4. Nato akumulator previdno dvignite iz okrova.



Slika 3/ Stran ključavnice zgoraj



Slika 4/ Stran ključavnice spodaj

Pri vstavljanju akumulatorja ponovite postopek odstranjevanja akumulatorja v obratnem vrstnem redu.

Originalni nadomestni akumulator

Originalni akumulatorji imajo glede na modelno izvedbo različne dodatne komponente znamke KTM. Pri uporabi originalnega nadomestnega akumulatorja je tega treba opremiti s potrebnimi dodatnimi komponentami, da se zagotovi varna namestitvev akumulatorja v okvirju. Takšen primer sta „Slika 3/ Stran ključavnice zgoraj“ na strani 20 in „Slika 4/ Stran ključavnice spodaj“ na strani 20. Specializiran trgovec KTM vam bo z veseljem pomagal izbrati združljive komponente.

Dodatni akumulator za podaljšanje dosega

Glede na opremo in izvedbo okvirja je mogoča namestitvev dodatnega akumulatorja za podaljšanje dosega (range extender) na nastavke za držalo za bidon na okvirju ali pokrovi akumulatorja. Specializiran trgovec KTM vam bo z veseljem pomagal izbrati in namestiti odobreno dodatno baterijo in polnilne kable. Informacije o možnosti obremenitve nastavkov za držalo za bidon so v poglavju „Držalo za bidon“.

Čiščenje in nega

- **Za čiščenje celotnega kolesa EPAC nikoli ne uporabljajte visokotlačnih ali parnih čistilcev.**

Močan vodni curek lahko poškoduje električne pogonske komponente in drobne ležaje preostalih komponent. Za čiščenje kolesa EPAC uporabite mehko gobo ali krtačo. Uporabljajte malo vode in pazite, da voda ne pride v stik z električnimi kontakti. Po čiščenju preverite, ali so vtične povezave vlažne, in počakajte, da se posušijo, preden ponovno uporabite kolo.



Skrbno čiščenje kolesa EPAC bo znatno povečalo življenjsko dobo posameznih komponent. Kolo EPAC redno čistite po zgoraj opisanem postopku.

Vzdrževanje in popravilo

- **Popravila in vzdrževanje pogonskega sistema prepustite specializiranemu trgovcu KTM.**

Popravila in vzdrževalna dela, ki niso pravilno izvedena, lahko poškodujejo kolo EPAC

- **Pred popravili in vzdrževanjem nujno odstranite akumulator.**

V nasprotnem primeru obstaja velika nevarnost poškodb, saj bi se sistem lahko zagnal zaradi mehanskih dejavnosti, na primer zaradi obremenitve verige ali pedalov, nenamerne pritiskanja potisne moči itd.

- **Pri izvajanju popravil in vzdrževalnih del na kolesu EPAC bodite pozorni, da se noben kabel ne prepogne, stisne ali poškoduje zaradi ostrih robov.**

Poškodovani kabli lahko povzročijo smrtno nevarnost zaradi električnega udara.

- **Pri popravilih in zamenjavah uporabljajte izključno originalne komponente KTM ter originalne pogonske komponente in akumulatorje.**

Za zamenjavo komponent kolesa EPAC je treba uporabiti samo originalne komponente KTM ter originalne pogonske komponente in akumulatorja ustreznega proizvajalca pogonskega sistema, saj morajo ustrezati določenim lastnostim. Uporaba komponent drugih proizvajalcev ali neprimernih komponent lahko privede do zlomov in posledično do nesreč ali padcev s poškodbami. Uporaba pogonskih komponent in akumulatorjev drugih proizvajalcev lahko povzroči pregrevanje, vžig ali celo eksplozijo akumulatorja. Vsi garancijski in jamstveni zahtevki, povezani s pogonom, se s tem razveljavijo. Glede izbire nadomestnih komponent za obrnite na specializiranega trgovca KTM.

- **Prvo vzdrževanje kolesa EPAC izvedite po 200 km.**

Vijačne povezave se lahko po prvih nekaj kilometrih vožnje posedejo. Po prvih 200 km naj specializiran trgovec KTM preveri napetost špic in vse vijačne povezave. Za informacije glejte poglavje „*Intervali vzdrževanja in nege*“.



Z upoštevanjem predpisanih intervalov vzdrževanja in nege bo vaše kolo EPAC vedno v varnem stanju. Prav tako se podaljša življenjska doba komponent.

- **Upoštevajte, da so komponente vašega kolesa EPAC izpostavljene večji obrabi. Vsi originalni nadomestni deli so na voljo pri specializiranem trgovcu KTM.**

Zaradi dodatne sile pogonskih komponent in večje teže kolesa EPAC so vse komponente, zlasti veriga, zobniki in zavori, izpostavljeni večji obrabi. V primerjavi z običajnimi kolesi je treba zato upoštevati krajše intervale vzdrževanja. Slabo vzdrževane ali obrabljene komponente lahko povzročijo nesreče ali padce, kar lahko povzroči poškodbe. V ta namen upoštevajte tudi poglavje „*Intervali vzdrževanja in nege*“ in informacije v njem.

- **Upoštevajte, da imajo pogonske komponente zaradi tehnične zasnove nekoliko večjo odpornost pri vrtenju pedal in nizek hrup pri vožnji.**

Povečana odpornost v prostem teku in nizka raven hrupa pri vožnji ne kažeta neposredno na tehnično napako, ampak jih povzroča sestava pogonskih komponent. Če se med vožnjo poveča upor ali hrup, je to lahko znak pomanjkanja vzdrževanja. Glede tega se posvetujte s specializiranim trgovcem KTM.

- **Ne pozabite zapisati številke ključa.**

Številko ključa lahko zapišete na zadnji stran originalnih navodil za uporabo na dokument kolesa in v zapisnik o pre-daji. Če ključ izgubite, lahko nadomestni ključ s številko ključa dobite pri specializiranem trgovcu KTM.

Prevoz in nakladanje



- Preobremenitev lahko povzroči deformacijo ali zlom komponent kolesa EPAC.
- Poškodba zaščitnega krogotoka in zaščitnega mehanizma na akumulatorju lahko povzroči vžig ali celo eksplozijo. To je lahko smrtno nevarno. Iz tega razloga odstranite akumulator, če ga prevažate na avtomobilu ali v njem.
- Stike akumulatorja zavarujte pred naključnimi kratkimi stiki s pritrditvijo pokrovčka ali druge zaščitne naprave.

Na kolesu EPAC se nikoli ne vozite v paru (izjema: vožnja majhnega otroka v otroškem sedežu).

Bodite pozorni na največjo dovoljeno skupno težo kolesa; glejte poglavje „Pravilna uporaba“.

- **Pred prevozom kolesa EPAC na ali v avtomobilu nujno odstranite akumulator.**

V primeru stika s tekočinami lahko poškodbe zaščitnega krogotoka in zaščitnega mehanizma akumulatorja povzročijo vročino, ogenj, eksplozijo in dim.

- **Pri prevozu akumulatorja upoštevajte veljavne predpise o nevarnem blagu.**

S pravnega vidika lahko prevoz akumulatorja kolesa EPAC šteje kot prevoz nevarnega blaga. Pred prevozom akumulatorja kolesa EPAC se seznanite z veljavnimi predpisi o nevarnem blagu. Kršitev teh predpisov pomeni prekršek in lahko povzroči denarne kazni.

- **Kolo EPAC prevažajte z avtomobilom samo z ustreznimi nosilci za kolesa (za zadnji prtljažnik ali strešnim nosilcem).**

Zaradi položaja pogonskih komponent, posebne oblike okvirja in povečane teže kolesa EPAC niso vsi nosilci za kolesa primerni za varen prevoz koles EPAC. Neprimerni nosilci za kolesa se med prevozom koles EPAC lahko poškodujejo ali zlomijo in tako povzročijo nesreče. Poleg tega lahko neprimerni nosilci za kolesa kolo EPAC poškodujejo. Po prevozu kolesa EPAC na avtu preverite, ali so vtični priključki vlažni, in po potrebi počakajte, da se pred ponovno uporabo kolesa posušijo.

- **Upoštevajte, da se vožnja z obremenitvijo lahko znatno spremeni.**

Bodite pozorni na največjo dovoljeno skupno težo vašega kolesa EPAC; glejte poglavje „Pravilna uporaba“. Vedno bodite pozorni na simetrično obremenitev.

- **Uporabljajte samo otroške sedeže, ki so primerni za namestitev na vaše kolo EPAC.**

Vožnja z obremenitvijo se lahko bistveno spremeni; glejte poglavje „Pravilna uporaba“. Vaš otrok naj nosi certificirano otroško čelado.

- **Uporabljajte samo priklonike za kolesa in otroška kolesa, ki so primerni za namestitev na vaše kolo EPAC.**

Zaradi položaja pogonskih komponent in posebne oblike okvirja prikloniki za kolesa in otroška kolesa niso primerni za namestitev na okvir. Neprimerni priklonik za kolo in otroško kolo lahko privede do nesreč z najtežjimi poškodbami za vas in vašega otroka. Specializiran trgovec KTM vam bo z veseljem pomagal najti pravi priklonik. Vaš otrok naj vedno nosi certificirano otroško čelado.

Doseg

Na podlagi dejanske največje vrednosti dosega, ki jo določa KTM (optimalni vozni pogoji), in glede na stanje napoljenosti se izračuna verjetni doseg ob upoštevanju trenutne porabe. Ta izračun omogoča prikaz teoretične vrednosti. Ta vrednost v večji ali manjši meri odstopa glede na vozne razmere. Na primer med vožnjo v hribovitem/goratem območju doseg močno pade. Zato upoštevajte, da je ta prikaz lahko le okvirno vodilo za ciljni doseg.

Največji doseg, ki ga lahko pričakujemo, je odvisen od najrazličnejših pogojev. Izbrana stopnja podpore, teža voznika, teren, razmere vetra, tlak v pnevmatikah in temperatura okolice so nekateri od teh dejavnikov. Vsi navedeni dosegi se nanašajo na najbolj optimalne pogoje.

Optimalni/idealni pogoji so: enakomeren/raven teren brez nasprotnega vetra, temperatura okolice 20 °C, posebej ozke pnevmatike brez profila, teža voznika pod 70 kg.

Dejavniki, ki vplivajo na doseg

- 5. Topografija vozne poti:** Potrebna poraba energije se veliko bolj poveča pri vožnji po hribovitem terenu kot pri vožnji po ravnih poteh.
- 6. Izbrana stopnja podpore:** Stopnjo podpore vedno izberite premišljeno in glede na zahteve.
- 7. Stanje napoljenosti akumulatorja:** Samo popolnoma napolnjen akumulator lahko zagotovi največji mogoči doseg. Zato se pred vsako uporabo pripravite, ali je baterija napolnjena.
- 8. Teža in obremenitev:** Večja kot je obremenitev kolesa (voznik in prtljaga), manjši je doseg.
- 9. Zračni tlak v pnevmatikah:** V pnevmatikah je velik potencial. Premajhen tlak povzroči večji kotalni upor in s tem ogromno porabo energije. Najvišji dovoljeni zračni tlak je natisnjen neposredno na strani pnevmatik. Grobe pnevmatike z veliko profila zahtevajo veliko energije. Menjava z gladkimi, ozkimi pnevmatikami zelo pozitivno vpliva na doseg.
- 6. Speljevanje/pospeševanje z mesta:** Pogonski sistemi zahtevajo bistveno več energije pri speljevanju z mesta, kot pri vožnji s stalno hitrostjo. Domet je mogoče izboljšati, če je hitrost stalna ali se le previdno spreminja. Izogibajte se sunkovitim obremenitvam pedal.
- 7. Zunanji vplivi/vremenske razmere:** Nasprotni veter povzroča ogromno porabo energije. Hlad ali vročina prav tako hitro privedeta do zmanjšanja zmogljivosti akumulatorja.
- 8. Uporabljen moč:** Doseg bo zelo kratek, če se zanašate izključno na moč pogonskega sistema.
- 9. Menjavanje prestav:** Prestave uporabljajte tako aktivno kot na običajnem kolesu. Na primer ko vozite navkreber, dovolj zgodaj menjajte v lažjo prestavo. Motor lahko deluje učinkoviteje le z optimalno frekvenco poganjanja 75 vrtljajev na minuto. Počasno vrtenje pedalov vodi do sunkovite podpore, pregrevanja motorja in izredno velike porabe akumulatorja.
- 10. Polnjenje zunanje strojne opreme:** Polnjenje zunanje strojne opreme, na primer pametnih telefonov ali predvajalnikov MP3, v polnilni vtičnici na zaslonu lahko ustrezno skrajša domet.

Odstranjevanje

Izrabljen akumulator ali okvarjene električne komponente je treba pravilno odstraniti.

Izrabljene akumulatorje in električne komponente, na primer motorji, žarometi, zadnje luči, dinama pesta, ne sodijo med gospodinjne odpadke; reciklirajte jih ali jih predajte specializiranemu trgovcu KTM. Podrobne informacije o odstranjevanju komponent kolesa EPAC najdete v priloženih Boschevih navodilih „EPAC – Datebook originalnim navodilom za uporabo“.



Prilagoditve na kolesu

Namen, vrsta kolesa in višina okvirja določata osnovno držo na vašem kolesu. Različne komponente je mogoče prilagoditi. Tako lahko individualno nastavite na primer krmilo, nosilec krmila, opornik sedeža, sedež in zavorno ročico.



- Specializiran trgovec KTM naj kolo pripravi tako, da bo pripravljeno na vožnjo. Za vsa prilagoditvena, negovalna in vzdrževalna dela na kolesu so potrebna strokovna znanja in posebna orodja. Vsa dela naj izvede specializiran trgovec KTM.

Izbira pravilne višine okvirja

Uporaba pravilne višine okvirja je nujna za varno vožnjo na kolesu. Okvir, prilagojen vozniku, je mogoče določiti na podlagi velikosti telesa s pomočjo naslednje preglednice.

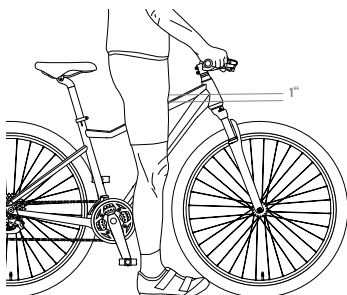
BODY HEIGHT TELESNA VIŠINA	140-154 cm	155-164 cm	165-169 cm	170-174 cm	175-179 cm	180-184 cm	185-189 cm	190-194 cm	195-200 cm
MTB FULLY	S 38 cm		M 43 cm		L 48 cm		XL 53 cm		
MTB HARDTAIL MAC. GRAN (Man)	XS 32 cm	S 35-38 cm	M 42/43 cm	L 47/48 cm		XL 52/53 cm		XXL 57 cm	
ROAD (E)	XS 49 cm		S 52 (44,5) 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 OTROCI/MLADINA

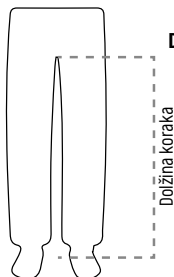
CLOTHING SIZE (Age) VELIKOST OBLAČIL (starost)	86 (1½+)	92 (2+)	104 (4+)	116 (6+)	128 (8+)	152 (12+)
WHEEL SIZE VELIKOST PNEV- MATIK	10"	12"	16"	20"	24"	26"

Note: This chart provides you only a rough indication!
Pozor: Ta preglednica predstavlja samo približne vrednosti za izbiro!

Dodatna oporna točka za določanje primernega okvirja je meritev dolžine koraka. Ko stojite, glejte, da je najmanjša razdalja med mednožjem in zgornjo cevjo en palec, to je 2,54 cm („Slika 1/ Razdalja v palcih“ na strani 24).



Slika 1/24 Razdalja v palcih



Slika 2/24 Dolžina koraka

Dolžino koraka izmerite na naslednji način:

1. Sezujite čevlje in se postavite s hrbtom ob steno, stopala naj bodo narazen v širini ramen.
2. Med noge pri mednožju postavite veliko knjigo, obrnjeno s hrbtno stranjo navzgor.
3. Naj vam pomaga druga oseba, ki izmeri natančno razdaljo od dal do zadnje strani knjige.

Višina in položaj sedeža



- Če uporabljate opornik sedeža s premerom, manjšim od cevi sedeža, lahko uporabite tako imenovane reducirne puše z najmanjšo dolžino 70 mm.
- Pred vožnjo ali po vsaki nastavitvi vedno preverite, ali je vijaka povezava s sedežem trdna. Z rokama primite sprednji in zadnji del sedeža ter ga premaknite v levo in desno ali gor in dol. Ob tem se opornik sedeža ne sme premakniti.
- Najmanjša globina opornika sedeža mora biti vsekakor dosežena „Slika 2/ Globina“ na strani 25. Po potrebi izberite naslednjo večjo velikost okvirja.
- Izogibajte se uporabi sile, ko potisnete opornik sedeža v cev sedeža.
- Za vsa prilagoditvena, negovalna in vzdrževalna dela na kolesu so potrebna strokovna znanja in posebna orodja. Vsa dela naj izvede specializiran trgovec KTM.

Višina sedeža je pravilno nastavljena, ko je peta stopala na osi pedala in je noga popolnoma iztegnjena („Slika 1/ Višina sedeža“ na strani 25). Noga pa mora biti rahlo upognjena, ko je stopalo na osi pedala.

- Najbolje je nositi kolesarske čevlje, ki jih uporabljate med kolesarskimi turami.
- Usedite se na sedež. Pri tem se oprite na steno.
- Peto postavite na os pedala v spodnjem položaju in bodite pozorni, da bodo boki ravni.
- Noga mora biti zdaj popolnoma iztegnjena.



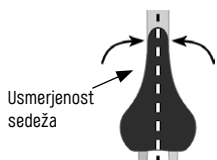
Slika 1/25 Višina sedeža

Če želite spremeniti višino sedeža, popustite ročko za hitro odpiranje ali vpenjalni sornik na cevi sedeža; glejte „Ravnanje s hitrimi odpiranjem“ v poglavju „Obročniki in pnevmatike“ in nastavite pravilno višino sedeža. Zdaj zaprite ročko za hitro odpiranje, da pritrdite opornik sedeža. Če vpenjalni sornik uporabite za pritrditev opornika sedeža, boste za to potrebovali pravo orodje. Vedno uporabljajte navorni ključ in upoštevajte podatke o navorih v poglavju „Priporočljivi pritezni navori“. Če vijak vrtilce proti smeri urnega kazalca, se sprosti in opornik sedeža lahko premaknete. Sedaj opornik sedeža pritrdite z vrtenjem vijaka v smeri urnega kazalca.

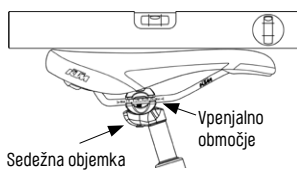
Preverite, ali je sedež poravnan z zgornjo cevjo okvirja kolesa („Slika 3/ Vir Sram“ na strani 25). Po potrebi ponovno sprostiti ročko za hitro odpiranje/vpenjalni sornik na cevi sedeža in poravnajte sedež.



Slika 2/25 Globina



Slika 3/25 Vir Sram



Sedežna objemka
Slika 4/25 Namestitvev sedeža



Podatek o navoru
Slika 5/25 Opornik sedeža

Vsak sedež mora biti nameščen tako, da je vzporeden s tlemi („Slika 4/ Namestitvev sedeža“ na strani 25). Pri namestitvi si pomagajte z vodno tehtnico. Dovoljeno vpenjalno območje vodil je označeno na vsakem sedežu.

Večina proizvajalcev opornikov sedežev določi navor za pritrditev sedeža, ki je označen na samem oporniku sedeža („Slika 5/ Opornik sedeža“ na strani 25); glejte poglavje „Priporočljivi pritezni navori“. Pri opornikih sedežev z dvema vijakoma je treba navoro izmenično preveriti dvakrat posebej. Opornika sedeža ne smete namestiti zasukanega napačno; sedežna objemka mora biti usmerjena nazaj.

Višina krmila in nastavitve nosilca krmila

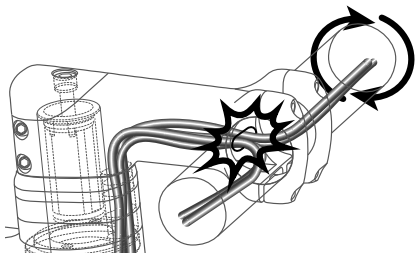


- Krmilo in nosilec krmila spadajo med nosilne in zato varnostno pomembne komponente na kolesu. Za vsa prilagoditvena, negovalna in vzdrževalna dela na kolesu so potrebna strokovna znanja in posebna orodja. Vsa dela naj izvede specializiran trgovec KTM.
- Izbrano kombinacijo krmila in nosilca krmila mora odobriti proizvajalec.
- Nikoli ne vozite kolesa, kjer najmanjša globina nosilca krmila ni dosežena. To predstavlja veliko varnostno tveganje.
- Preverite, ali so vijaki nosilca krmila in droga krmila trdno nameščeni; prednje kolo vzemite med noge in krmilo ter enoto krmila/nosilca krmila poskusite zasukati v vse smeri. Če je zasuk mogoč, se posvetujte s specializiranim trgovcem KTM.
- Povezava med nosilcem krmila in ročajem vilice ter od nosilca krmila do krmila mora biti pravilno privitya.
- Pred vsako vožnjo preverite, ali je nastavljen nosilec krmila trdno nameščen.
- Zavore preizkusite stran od prometa.

Višina sedeža in krmila določata naklon hrbta med vožnjo. Če se krmilo spusti, postane položaj sedenja bistveno bolj športen. Obstajajo različni nosilci krmila, ki omogočajo spreminjanje višine krmila. Vaš specializiran trgovec KTM vam bo svetoval glede pravilnega položaja sedenja.



Zlasti pri pletenicah zavor in prestavnih potezalih, napeljanih v notranjosti, pazite, da krmila ne zasukate preveč navzdol ali navzgor in ga ne premaknete preveč v levo ali desno. Pri tem se lahko poškodujejo pletenici zavor in prestavni potezali, napeljani v notranjosti nosilca krmila/krmilne enote („Slika 1/ Pletenice zavor in prestavna potezala, napeljana v notranjosti“ na strani 26).



Slika 1/26 Pletenice zavor in prestavna potezala, napeljana v notranjosti

Običajni nosilci krmila

Pri običajnih nosilcih krmila („Slika 2/ Ročaj nosilca krmila“ na strani 26) se višina krmila spreminja s spreminjanjem globine nosilca krmila v ročaju vilice.



Slika 2/26 Ročaj nosilca krmila

Nastavljivi nosilci krmila

Kotno nastavljen nosilec krmila („Slika 3/ Kotno nastavljen nosilec krmila“ na strani 26) omogoča poznejšo nastavitve položaja krmila. Nastavitveni kot lahko spreminjate navzgor ali navzdol. Enostravno jih lahko vgradite naknadno; dobite jih pri specializiranem trgovcu KTM.



Slika 3/26 Kotno nastavljen nosilec krmila

Nosilec krmila brez navoja (Ahead)

Nosilec krmila brez navoja („Slika 4/ Nosilec krmila Ahead“ na strani 26) je pritrjen neposredno na ročaj vilice. Višino je mogoče prilagoditi samo z distančniki (Spacer) ali z obračanjem nosilca krmila. Z rezanjem ročaja lahko višino krmila le zmanjšate. Višino krmila lahko zmanjšate ali povečate z obračanjem nosilca krmila.



Slika 4/26 Nosilec krmila Ahead

Zavorni sistem

Splošne informacije



- Delovanje in stanje zavor preverite pred vsako vožnjo.
- Nikoli ne vozite brez zavornih oblog ali z obrabljenimi. Pri nadzoru in zamenjavi oblog se prepričajte, da so pravilno nameščene. Vedno bodite še dodatno pozorni na varnostne napotke in navodila za uporabo komponent posameznega proizvajalca zavor.
- Zavore spadajo med varnostno pomembne komponente na kolesu. Za vsa prilagoditvena, negovalna in vzdrževalna dela na kolesu so potrebno strokovno znanje in posebno orodje. Vsa dela naj izvede specializiran trgovec KTM in preveri glede na zahteve poglavja „*Intervali vzdrževanja in nege*“
- Če morate zamenjati komponente, uporabite samo originalne dele KTM.
- Redno preverjajte tesnjenje hidravličnih zavornih sistemov ali pa bodite pri stisku zavorne ročice pozorni, na iztekanje tekočine vzdolž zavornega voda. Uhajanje zavorne tekočine povzroči prekinitev zavorne moči. Zato v nobenem primeru ne odpirajte zavornega voda.
- Na mokrih, spolzkih in ohlapnih površinah se lahko vaš zavorni sistem odzove z zamikom ali povzroči, da kolesa zdrснеjo ali zadnje kolo uide. Preizkusite učinkovitost zavor v mokrih razmerah in na ohlapnih površinah ter vedno zavirajte previdno.
- Delovanje zavor vadite in preverjajte na varnem mestu.
- Zavore se lahko pregrejejo, če se neprekinjeno uporabljajo dlje časa. Zavorna moč se lahko popolnoma zmanjša ali odpove, pri klasičnih mehanskih zavorah pa se lahko poškodujeta zračnica in pnevmatika. Temu se izognite z nadzorovanim in utripajočim zaviranjem.
- Med dolgim zaviranjem se lahko zavorni kolut in zavorna čeljust ali platišče zelo segrejejo; nevarnost opeklin!
- Popolnoma nove kolutne zavore še nimajo največje zavorne sile in potrebujejo čas utekanja približno 30–100 postopkov zaviranja.
- Več o dodelitvi zavorne ročice najdete v poglavju „*Dokumenti kolesa*“.
- Zavorne površine ne smejo biti naoljene ali namaščene.

Kolo se mora z upravljanjem zavor čim hitreje zaustaviti. Pri močnem zaviranju poskusite težišče premakniti čim bolj nazaj. Vsi modeli KTM so opremljeni z dvema neodvisno delujočima zavorama. Tovarniško nameščena zavorna ročica na levi strani v smeri vožnje upravlja zavoro sprednjega kolesa, desna zavorna ročica pa zavoro zadnjega kolesa. Pri zaviranju je treba obe zavori vedno skrbno nadzorovati in upravljati hkrati. Zaradi spremembe težišča deluje večja zavorna moč na prednje kolo. Odvisno od modela ima kolo s povratno zavoro lahko samo z zavorno ročico za zavoro sprednjega kolesa, ki je v tem primeru nameščena na desni strani krmila; glejte poglavje „*Dokumenti kolesa*“.

Doseg zavornih ročic



- Zavorne ročice nikakor ne sme biti mogoče povleči do krmila, preden se zavorne obloge dotaknejo zavornih površin. V nasprotnem primeru ni mogoče doseči polne zavorne moči. V tem primeru se takoj obrnite na specializiranega trgovca KTM.

Razdaljo med zavorno ročico in krmilom je praviloma mogoče nastaviti. Zavorno ročico lahko postavite v najugodnejši položaj za vsako velikostno razmerje. Pri zaviranju mora biti zapestje v ravni liniji s podlahtjo. Specializiran trgovec KTM vam bo svetoval glede pravilne nastavitve dosega.

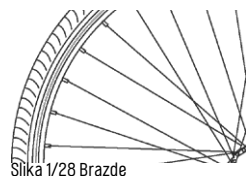
Mehanska zavora platišča



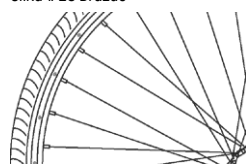
- Bodite pozorni na stanje platišč. Če so platišča popolnoma obrabljena, lahko tlak v pnevmatikah povzroči zlom platišča. Potem lahko poči zračnica ali blokira obročnik.
- Zavorni kabli morajo biti vedno v brezhibnem stanju. Posamezne žice ne smejo nikoli štrleti in jih je treba po potrebi zamenjati.

Pri tem modelu zavor se obrabijo zavorne obloge in platišča. Indikatorji obrabe v obliki brazd („Slika 1/ Brazde“ na strani 28) ali točk („Slika 2/ Točke“ na strani 28) so pritrjeni neposredno na obrobo platišča. Obstaja lahko tudi indikator obrabe, ki vas pozove, da zamenjate platišče, ko popolnoma izgine. Obrabo zavornih oblog prepoznamo po tem, da indikatorji zaradi pogostega zaviranja izginejo. Pri zamenjavi zavornih oblog preverite tudi obrabo platišča. Če ni vidnega indikatorja, pazite na razpoke, neravnosti ali vbokline na zavorni površini platišča.

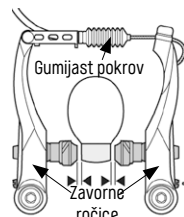
Platišča proizvajalca *Ambrosio* uporabljajo tako imenovani tritočkovni indikator. Te tri lunke različnih globin na obrobi platišča ne kažejo samo, kdaj je potrebna menjava obročnika, temveč tudi trenutno obrabo, odvisno od tega, koliko točk je še vedno vidnih. Če je vidna samo ena točka, priporočamo zamenjavo obročnika.



Slika 1/28 Brazde



Slika 2/28 Točke



Slika 3/28 Vir Shimano

V-zavore

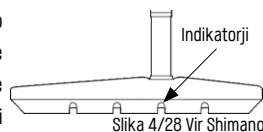
Pri V-zavorah („Slika 3/ Vir Shimano“ na strani 28) je na vsaki strani platišča ena zavorna roka. Ko se aktivira zavorna ročica V-zavore, potezna vrv roke zavor povleče navznoter. Zavorne obloge, pritrjene na zavorne ročice, se drgnejo na obrobo platišč in povzročijo zaviranje.

Nadzor delovanja



- Bodite pozorni, da zavorne obloge popolnoma nalegajo na obrobe platišč in se ne nagibajo v špice ali dotikajo pnevmatike. Obročnik bi lahko blokiral. Če je nastavitev napačna, se takoj obrnite na specializiranega trgovca KTM.
- Omejevalnik zavorne sile ni ABS. Samo zakasni se blokiranje obročnika.

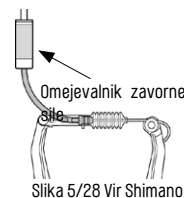
Zavorne obloge („Slika 4/ Vir Shimano“ na strani 28) morajo imeti pravilno debelino obloge. Če so brazde na oblogah že izbrušene, je nujno potrebna zamenjava. Zavorne obloge na desni ali levi bi se morale pri počasnem vlečenju zavorne ročice dotakniti obrobe platišča v srednjem območju obloge. Ko se sprednja površina obloge dotakne, mora imeti zadnja površina obloge razdaljo približno 1 mm od obrobe platišča. To preprečuje škripanje med zaviranjem. Če zavorno ročico stisnete naprej, morajo obloge v celoti ležati na obrobi platišča.



Slika 4/28 Vir Shimano

Omejevalnik zavorne sile

Omejevalnik zavorne sile se lahko uporablja z različnimi V-zavorami („Slika 5/ Vir Shimano“ na strani 28). Deluje pri vsakem postopku zaviranja in omejuje zavorno silo tako, da se pritisk podaljša znotraj določenega območja sile zavorne ročice.



Slika 5/28 Vir Shimano

Stranske zavore

Stranske zavore tvori zaprt sistem, saj imajo zavorne ročice skupno vpetje („Slika 1/ Vir Shimano“ na strani 29). Če aktivirate zavorno ročico, se zavorne obloge premaknejo navznoter, podrgnejo ob obrobo platišča in povzročijo zaviranje.



Slika 1/29 Vir Shimano

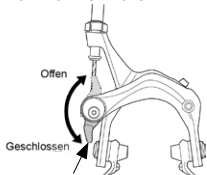
Nadzor delovanja



- Bodite pozorni, da zavorne obloge popolnoma nalegajo na obrobe platišč in se ne nagibajo v špice ali dotikajo pnevmatike. Obročnik bi lahko blokiral. Če je nastavitev napačna, se takoj obrnite na specializiranega trgovca KTM.
- Vse ročke za hitro odpiranje na zavorah morajo biti med vožnjo zaprte

Zavorne obloge morajo imeti pravilno debelino obloge. Če so brazde na oblogah že izbrušene, je nujno potrebna zamenjava. Zavorne obloge se morajo dotakniti obrobe in nalegati na platišča hkrati na levi in desni strani. Da lahko obročnik odstranite z vilic ali okvirja, je na stranske zavore pritrjena ročka za hitro odpiranje („Slika 2/ Vir Shimano“ na strani 29). Ko odprete to roko, se zavorne obloge premaknejo navzven in obročnik lahko preprosto odstranite. Ročka za hitro odpiranje mora biti med vožnjo vedno zaprta, da lahko dosežete zeleno zavorno moč. Nekatere stranske zavore imajo oznake položaja, ki potrjujejo, da je zavora zaprta, ko so oznake na ročki za hitro odpiranje in ohišju zavorne poravnane („Slika 3/ Vir Shimano“ na strani 29). Pri nekaterih stranskih zavorah je ročka za hitro odpiranje težko doseči. V tem primeru je ročka za hitro odpiranje pritrjena neposredno na kabel menjalnika („Slika 4/ Vir Shimano“ na strani 29).

Slika 2/29 Vir Shimano



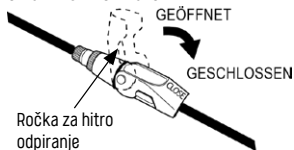
Ročka za hitro odpiranje

Slika 3/29 Vir Shimano



Oznaka položaja

Slika 4/29 Vir Shimano



Ročka za hitro odpiranje

Hidravlična zavora platišča

V primerjavi s klasičnimi mehanskimi zavorami so hidravlične zavore platišč pogosto bolj zmogljive. Zavorna tekočina zavrone čeljusti enakomerno pritisne na obrobo platišča.

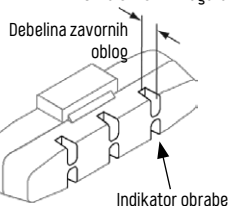
Nadzor delovanja



- Bodite pozorni, da zavorne obloge popolnoma nalegajo na obrobe platišč in se ne nagibajo v špice ali dotikajo pnevmatike. Obročnik bi lahko blokiral. Če je nastavitev napačna, se takoj obrnite na specializiranega trgovca KTM.

Indikator obrabe na zavorni oblogi („Slika 5/ Vir Magura“ na strani 29) prikazuje stopnjo obrabe. Če so brazde na oblogah popolnoma izbrušene, je potrebna zamenjava. Zavorne obloge na desni ali levi bi se morale pri počasnem vlečenju zavorne ročice dotakniti obrobe platišča v srednjem območju obloge. Ko se sprednja površina obloge dotakne, mora imeti zadnja površina obloge razdaljo približno 1 mm od obrobe platišča. To preprečuje škripanje med zaviranjem. Če zavorno ročico stisnete naprej, morajo obloge v celoti ležati na obrobi platišča.

Slika 5/29 Vir Magura



Kolutne zavore

Prednosti kolutnih zavor („Slika 1/ Vir Sram“ na strani 30) so odlično zaviranje in visoka stopnja občutljivosti na umazanijo in vremenske razmere. Zavora se dobro odziva v mokrih razmerah, čeprav pri tem običajno ustvarja hrup.



Slika 1/30 Vir Sram

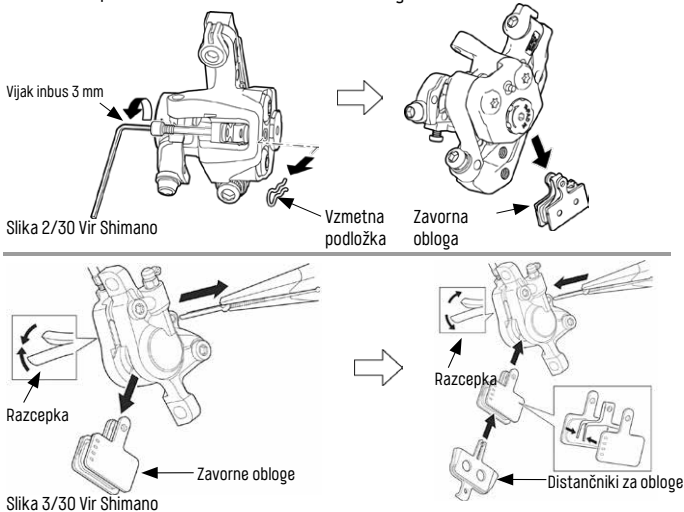
Nadzor delovanja



- Takoj ko je debelina zavornega koluta pod ustrezno mejo obrabe, ga je treba zamenjati. Bodite pozorni na gravure ali oznake na zavornem kolutu, ki označujejo mejo obrabe, ter bodite še dodatno pozorni na varnostne napotke in navodila za uporabo komponent posameznega proizvajalca zavor.
- Za vsa prilagoditvena, negovalna in vzdrževalna dela na zavorah je potrebno strokovno znanje in posebno orodje. Vsa dela naj izvede specializiran trgovec KTM in preveri glede na zahteve poglavja „*Intervali vzdrževanja in nege*“
- Če zavorni sistem deluje z zavorno tekočino DOT, ga je treba redno menjati v skladu z navodili proizvajalca; potrebno je posebno strokovno znanje.
- Prepričajte se, da med prevozom zavorni kolut ni poškodovan, pri odstranjevanju prednjega kolesa uporabite transportno zaporo.

Nekateri modeli kolutnih zavor imajo na zavorni čeljusti kontrolno okence, ki prikazuje razdaljo med zavorno ploščico in zavornim kolutom. Zavorni kolut mora teči centralno in prosto med zavornimi oblogami. Če se zavorna moč zmanjša, je to lahko znak obrabe zavornih oblog. Zato redno preverjajte obrabo zavornih oblog tako, da jih odstranite.

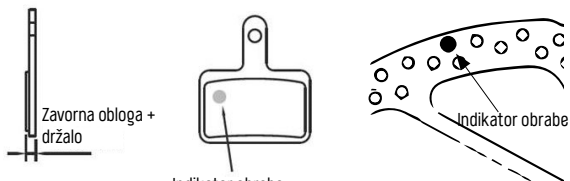
Na naslednjih slikah („Slika 2/ Vir Shimano“ na strani 30, „Slika 3/ Vir Shimano“ na strani 30) so prikazane najpogostejše različice razporeditve in odstranitve zavornih oblog.



Na splošno je treba obloge zamenjati, ko

- dosežejo svojo mejo obrabe, glejte „Slika 1/ Vir Tektro“ na strani 31,
- je površina neenakomerno obrušena,
- so onesnažene z oljem,
- se zadrževalna/povratna vzmet drgne ob zavorni kolut.

Za določitev debeline obloge se izmeri debelina zavorne obloge in držala (glejte „Slika 1/ Vir Tektro“ na strani 31). Če je izmerjena vrednost pod vrednostjo v stolpcu „Zavorna obloga + držalo“ v spodnji preglednici, je treba obloge zamenjati.



Slika 1/31 Vir Tektro

Indikator obrabe

Slika 2/31 Vir Tektro

Zamenjati je treba tudi zavorne kolute, takoj ko njihova debelina pade pod določeno mejo obrabe. V nekaterih primerih je obrabo mogoče preveriti neposredno na zavornem kolutu („Slika 2/ Vir Tektro“ na strani 31) s pomočjo indikatorjev. Lahko gre na primer za barvno vdolbinico na zavornem kolutu. Če je barva popolnoma izbrušena in ni več nobenih vdolbin, je treba zamenjati zavorni kolut. Tudi zmanjšan zavorni učinek in opazno prasketanje pri zaviranju sta lahko znak prekomerne obrabe.

Proizvajalec	Omejitev obrabe zavornih oblog	Zavorna obloga + držalo	Omejitev obrabe zavornih kolutov
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

Povratne zavore

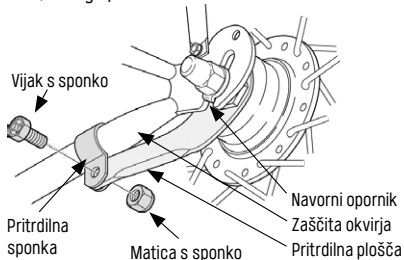
Ta zavora se aktivira z vrtenjem gonilk v nasprotni smeri vrtenja pedalov. Upravljanje povratne zavore ima največji zavorni učinek v vodoravnem položaju gonilk.

Nadzor delovanja

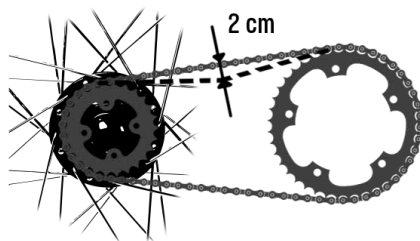


- Povratne zavore imajo pritrdilno ploščo („Slika 3/ Pritrdilna plošča vir Shimano“ na strani 31), ki je pritrjena na zaščito okvirja. Za pravilno delovanje mora biti trdno pritrjena s pritrdilno sponko ali neposredno na zaščito okvirja.
- Če se veriga sname ali je napetost verige premajhna, povratne zavore ni mogoče učinkovito upravljati.
- Če je nastavitev napačna, se takoj obrnite na specializiranega trgovca KTM.

Tudi napetost verige redno preverjajte tako, da verigo potisnete navzgor ali navzdol („Slika 4/ Napetost verige“ na strani 31). Verige pri tem na sredini med obema zobnikoma ne sme biti mogoče potisniti ali potegniti za več kot 2 cm.



Slika 3/31 Pritrdilna ploščica vir Shimano



Slika 4/31 Napetost verige

Pogon

Splošne informacije



- Za vsa prilagoditvena, negovalna in vzdrževalna dela na pogonu je potrebno strokovno znanje in posebno orodje. Vsa dela naj izvede specializiran trgovec KTM in preveri glede na zahteve poglavja „Intervali vzdrževanja in nege“
- Vedno bodite pozorni na varnostne napotke in navodila za uporabo komponent posameznega proizvajalca prestav.
- Prestavljanje vadite in preverjajte na prometno varnem mestu.
- Nikoli ne prestavljajte med vrtenjem pedal nazaj, saj se lahko prestave pri tem blokirajo. Nikoli ne prestavljajte na mestu, saj se lahko poškodujejo komponente.
- Med menjavanjem prestav vrtite pedala enakomerno in z malo moči, da veriga ne zdrsne.
- Pogon mora biti nastavljen zelo natančno. Če je nastavitev napačna, lahko veriga odskoči in povzroči nenadno prekinitev pogona.
- Nosite oblačila, primerna za kolesarjenje, ki med vrtenjem pedal ne pridejo v vrtljive dele pogona.

Pogonski sistem prenaša moč, ki je posledica vrtenja ročice in je sestavljen iz naslednjih komponent: pedal, gonilke, krmilnih ležajev, verižnikov, verige in zobnikov.

Namen prestavljanja je prilagoditi težavnost vrtenja pedal glede na teren in hitrost vožnje. Z nizko prestavo in visoko frekvenco poganjanja je mogoče strme vzpone obvladati z zmerno uporabo sile. S pomočjo višje prestave na obrat ročice lahko prevozite večjo razdaljo z višjo hitrostjo.

Največje koristi za zdravje, največjo vzdržljivost in najboljše zmogljivosti dosežemo z upravljanjem pedal s sorazmerno visoko frekvenco poganjanja (približno 60–90 vrt./min) in z malo moči.

Uporabljajte vse prestave, tako da boste pri najrazličnejših pogojih vožnje vedno našli optimalen ritem. Premične dele menjalnika po vsaki vožnji po dežju očistite in jih premažite z ustreznim mazivom.

Krmilni ležaj in pedal



- Zračnost med gonilko in osjo krmilnega ležaja lahko privede do zloma garniture gonilk.

Krmilni ležaj je v večini primerov kompakten ležaj, sestavljen iz krogličnih ležajev, ležajnih skodelic, tesnilnih obročev in osi. Kompaktna oblika preprečuje vdor vlage in umazanije.

Specifično za model lahko uporabimo različne tipe krmilnih ležajev, ki so v celoti tovarniško nastavljeni. Krmilni ležaji in gonilke se lahko sčasoma zrahljajo. Redno preverjajte, ali je notranji ležaj trdno nameščen v ohišju krmilnega ležaja in ali so gonilke trdno povezane z osjo; v ta namen pritisnite levo gonilko proti zaščiti okvirja. Ne smete slišati pokanja in škrtanja.

Menjalnik

Menjalniki delujejo po naslednjem načelu:

Majhen prednji verižnik	→	lažja prestava	→	manjše prestavno razmerje
Večji prednji verižnik	→	težja prestava	→	večje prestavno razmerje
Manjši zadnji zobnik	→	težja prestava	→	večje prestavno razmerje
Večji zadnji zobnik	→	lažja prestava	→	manjše prestavno razmerje



Slika 1/33 Pozitivni primer položaja verige



Slika 2/33 Negativni primer položaja verige

Izogibajte se poševnemu teku verige (večji prednji verižnik na velik zobnik zadaj, glejte „Slika 2/ Negativni primer položaja verige“ na strani 33, ali majhen sprednji verižnik na majhen zobnik zadaj), saj so komponente izpostavljene večji obrabi in učinkovitost pogona se zmanjša. Menjalne ročice za premikanje verige na verižnikih ali zobniku so v osnovi pritrjene na krmilo na naslednji način:

Leva enota menjalne ročice	→	prednji menjalnik menja verigo na sprednjih verižnikih
Desna enota menjalne ročice	→	zadnji menjalnik menja verigo na zadnjih zobnikih

Menjalniki proizvajalcev Shimano (Di2) in Sram (AXS) so na voljo v mehanski in elektronski različici. Upoštevajte, da je za delovanje elektronske menjalne ročice/zadnjega menjalnika potrebna baterija ali polnjev akumulator. Pri nekaterih modelih se zadnji menjalnik napaja neposredno iz glavnega akumulatorja kolesa EPAC. V primeru nejasnosti se obrnite na specializiranega trgovca KTM.

Upravljanje gorskih, treking, mestnih in otroških koles

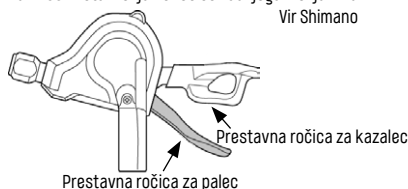
Na splošno se odvisno od uporabljenega preklonnega sistema postopek menjanja prestave vedno začne, ko sprožite ročico na enoti menjalne ročice ali zavorno-prestavnih enoti. Z vrtljivimi ročajmi predstavljate tako, da na kratko zavrtite zapestje.

Shimano Rapidfire Plus

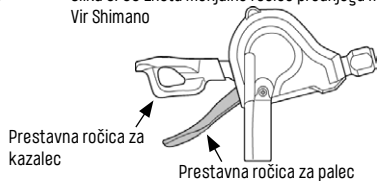
Enota menjalne ročice, ki je na levi strani krmila z voznikovega vidika, upravlja s prednjim menjalnikom („Slika 3/ Enota menjalne ročice prednjega menjalnika“ na strani 33), ki verigo postavi na sprednje verižnike. S pritiskom na spredaj postavljeno prestavno ročico za kazalec se veriga premakne od velikih do majhnih verižnikov. S pritiskom na prestavno ročico za palec v obratno smer se začne nasproten postopek; veriga se premakne od majhnih do velikih verižnikov. Enota menjalne ročice, ki je na desni strani krmila z voznikovega vidika, upravlja z zadnjim menjalnikom („Slika 4/ Enota menjalne ročice zadnjega menjalnika“ na strani 33), ki nastavi položaj verige na zadnjih zobnikih. S pritiskom na sprednjo prestavno ročico za kazalec se veriga premika v smeri majhnega zobnika. S pritiskom na prestavno ročico za palec se začne nasproten postopek; veriga se premakne od majhnega do velikega zobnika.

Nekatere menjalne ročice Shimano Rapidfire Plus imajo dodatno dvosmerno sprostitvev. Te menjalne ročice delujejo v skladu z zgoraj navedeno logiko prestavljanja, ročico pa lahko upravljate tudi s palcem. Pri tej tehnologiji lahko z enim premikom ročice prestavite več prestav. Če na kratko pritisnete prestavno ročico, se premakne na naslednjo prestavo. Če prestavno ročico še naprej držite pritisnjeno, lahko s tem postopkom prestavite več prestav. Logika prestavljanja pri menjalnih ročicah Shimano Rapid Rise deluje ravno nasprotno.

Slika 4/33 Enota menjalne ročice zadnjega menjalnika Vir Shimano



Slika 3/33 Enota menjalne ročice prednjega menjalnika Vir Shimano

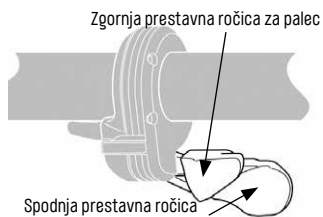


Shimano Di2/TRP E.A.S.I

V osnovni konfiguraciji, ki jo je izbral KTM, enota menjalne ročice, ki je na desni strani krmila z voznikovega vidika, upravlja z zadnjim menjalnikom („Slika 1/ Vir Shimano“ na strani 34), ki nastavlja položaj verige na zadnjih zobnikih. S pritiskom na zgornjo prestavno ročico za palec se veriga premika v smeri majhnega zobnika. S pritiskom na spodnjo prestavno ročico za palec se začne nasproten postopek; veriga se premakne od majhnega do velikega zobnika. Vsaka ročica na enoti menjalne ročice ima tudi možnost menjanja več prestav hkrati s pritiskom na tipki za vsako prestavo naprej.

Pri menjalniku TRP E.A.S.I lahko zamenjate več prestav, če menjalno ročico pritisnete in držite. Z ločeno tipko na menjalni ročici TRP lahko preklapljate med ročnim in samodejnim načinom menjavanja prestav.

Elektronsko delujoč sistem prestavljanja Shimano Di2 je mogoče prosto konfigurirati s pomočjo programske opreme. Programska opremo „e-tube project“ lahko brezplačno prenesete neposredno s spletne strani Shimano. Poleg tega je kot vmesnik med osebnim računalnikom in komponentami koles potrebna priključna naprava Shimano SM-PCE1 (ni v obsegu dobave). Če so komponente kolesa povezane s programsko opremo, lahko vse nastavitve izvedete na elektronskem prestavljanju.



Slika 1/34 Vir Shimano

Sram Trigger

Enota menjalne ročice, ki je na desni strani krmila z voznikovega vidika, upravlja z zadnjim menjalnikom („Slika 2/ Trigger Vir Sram“ na strani 34), ki nastavi položaj verige na zadnjih zobnikih. S pritiskom na sprednjo prestavno ročico za kazalec se veriga premika v smeri majhnega zobnika. S pritiskom na prestavno ročico za palec se začne nasproten postopek; veriga se premakne od majhnega do velikega zobnika.



Slika 2/34 Trigger Vir Sram

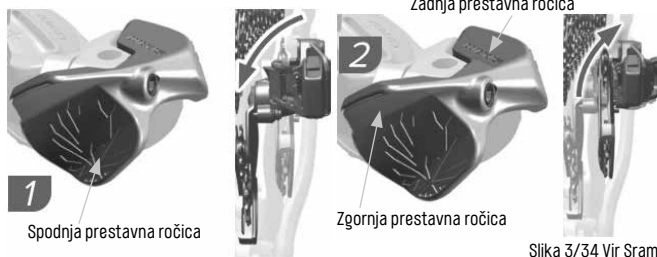
Sram Eagle AXS

V osnovni konfiguraciji, ki jo je izbral KTM, prestavna ročica, ki je na desni strani krmila z voznikovega vidika, upravlja z zadnjim menjalnikom, ki nastavlja položaj verige postavi na zadnjih zobnikih.

S pritiskom prestavne ročice navzdol (glejte sliko 1 „Slika 3/34 Vir Sram“ na strani 34), se veriga premika v smeri velikega zobnika.

S pritiskom prestavne ročice navzgor ali pritiskom zadnjega dela prestavne ročice (glejte sliko 2 „Slika 3/ Vir Sram“ na strani 34), se začne nasproten postopek; veriga se premakne od velikega do majhnega zobnika.

Elektronsko delujoča prestavna ročica brezžično komunicira z zadnjim menjalnikom. Potrebuje baterijo in jo je mogoče prosto konfigurirati prek aplikacije. Aplikacijo Sram AXS lahko brezplačno prenesete neposredno iz trgovin z aplikacijami.



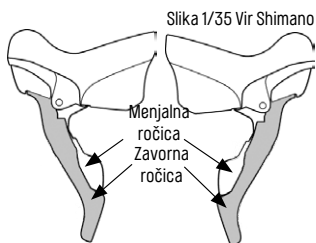
Slika 3/34 Vir Sram

Upravljanje prestavljanja pri dirkalnih kolesih

Shimano Dual Control

Enota zavorno-menjalne ročice, ki je na levi strani krmila z voznikovega vidika, upravlja prednji menjalnik („Slika 1/ Vir Shimano“ na strani 35), ki verigo postavi na sprednje verižnike. S pritiskom na levo menjalno ročico se veriga premakne od velikih do majhnih verižnikov. Z obračanjem leve zavorne ročice se začne nasproten postopek; veriga se premakne od majhnih do velikih verižnikov.

Menjalna ročica, ki je na desni strani krmila z voznikovega vidika, upravlja zadnji menjalnik („Slika 1/ Vir Shimano“ na strani 35) in nastavlja položaj verige na zadnjih zobnikih. S pritiskom na desno menjalno ročico se veriga premika v smeri majhnega zobnika. Z vrtenjem desne zavorne ročice se začne nasproten postopek; veriga se premakne od majhnih do velikih verižnikov. Desna zavorna ročica ima tudi možnost prestavljanja več prestav hkrati, če jo zavrtite naprej navznoter.

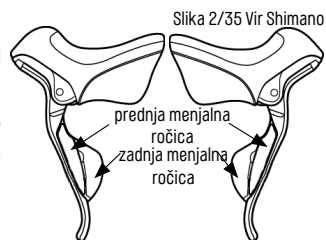


Shimano Di2

Enota zavorno-menjalne ročice, ki je na levi strani krmila z voznikovega vidika, upravlja prednji menjalnik („Slika 2/ Vir Shimano“ na strani 35), ki verigo postavi na sprednje verižnike.

S kratkim dotikom leve zadnje menjalne ročice se veriga premakne od velikih do majhnih verižnikov. S kratkim dotikom leve prednje menjalne ročice se začne nasproten postopek; veriga se premakne od majhnih do velikih verižnikov. Menjalna ročica, ki je na desni strani krmila z voznikovega vidika,

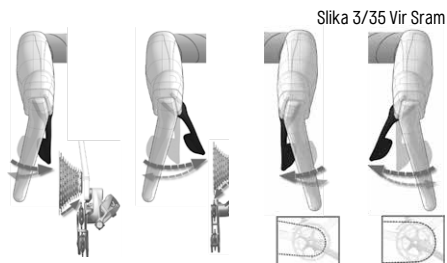
upravlja zadnji menjalnik („Slika 2/ Vir Shimano“ na strani 35) in nastavi položaj verige na zadnjih zobnikih. S kratkim dotikom desne zadnje menjalne ročice se veriga premika v smeri majhnega zobnika. S kratkim dotikom desne prednje menjalne ročice se začne nasproten postopek; veriga se premakne od majhnih do velikih zobnikov. Elektronsko delujoč sistem prestavljanja je mogoče prosto konfigurirati s pomočjo programske opreme. Programsko opremo „e-tube project“ lahko brezplačno prenesete neposredno s spletne strani Shimano. Poleg tega je kot vmesnik med osebnim računalnikom in komponentami koles potrebna priključna naprava Shimano „SM-PCE1“ (ni v obsegu dobave). Če so komponente kolesa povezane s programsko opremo, lahko vse nastavitve izvedete na elektronskem menjalniku.



SRAM Double Tap

Menjalna ročica, ki je na levi strani krmila z voznikovega vidika, upravlja s prednjim menjalnikom, ki verigo postavi na sprednje verižnike. Če menjalno ročico na kratko zavrtite, se veriga premakne od velikih do majhnih verižnikov. Če menjalno ročico vrtite še naprej navznoter, se začne nasproten postopek; veriga se premakne od majhnih do velikih verižnikov.

Enota menjalne ročice, ki je na desni strani krmila z voznikovega vidika, upravlja z zadnjim menjalnikom, ki nastavlja položaj verige na zadnjih zobnikih. Če menjalno ročico na kratko zavrtite, se veriga premika v smeri majhnega zobnika. Če menjalno ročico vrtite še naprej navznoter, se začne nasproten postopek; veriga se premakne od majhnih do velikih zobnikov.



SRAM eTap AXS

S kratkim dotikom leve menjalne ročice pomaknete zadnji menjalnik navznoter. Veriga se premakne do naslednjega več-



Slika 1/36 Vir Sram

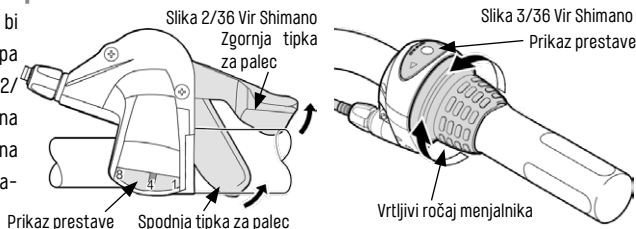
jega zobnika. Menjalno ročico držite pritisnjeno, da menjate več prestav naenkrat. S kratkim dotikom leve menjalne ročice pomaknete zadnji menjalnik navzven. Veriga se premakne do naslednjega manjšega zobnika. Če hkrati pritisnete levo in desno menjalno ročico, se veriga prek prednjega menjalnika pomakne do majhnega ali velikega sprednjega verižnika. Elektronsko delujoča enota prestavno-zavorne ročice brezžično komunicira z zadnjim menjalnikom. Potrebuje baterijo in jo je mogoče prosto konfigurirati prek aplikacije. Aplikacijo Sram AXS lahko brezplačno prenesete neposredno iz trgovin z aplikacijami.

Menjalnik v pestu

Pri menjalniku v pestu se prestave menjajo s planetnim gonilom s pomočjo vrtljivega ročaja menjalnika ali menjalne ročice za palec. Ločimo lahko pesto s prostim tekom ali povratno pesto. Pri povratnem pestu se ob vrtenju gonilke nazaj aktivira vgrajena bobnasta zavora. Učinek zaviranja je pri tem največji, ko sta gonilki v vodoravnem položaju. Pogon je mogoč z verigo ali jermenom.

Upravljanje menjalnika v pestu

Med postopkom menjavanja prestave bi morali poganjati pedala z manj sile ali pa sploh ne. Vrtljivi ročaj menjalnika („Slika 2/ Vir Shimano“ na strani 36) ali menjalna ročica za palec („Slika 3/ Vir Shimano“ na strani 36) sta nameščena na desni strani krmila.

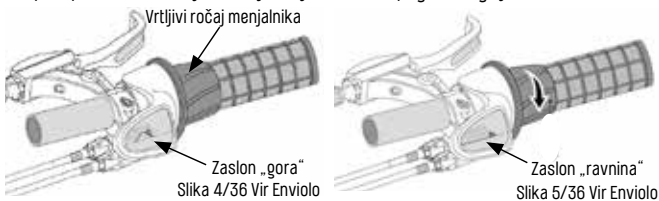


Prikaz prestave daje informacije o trenutno aktivirani prestavi. Z vrtenjem vrtljivega ročaja menjalnika v smeri urnega kazalca ali s pritiskom na spodnjo tipko za palec se nastavi manjše prestavno razmerje. Z vrtenjem vrtljivega ročaja menjalnika proti smeri urnega kazalca ali s pritiskom na zgornjo tipko za palec se nastavi višje prestavno razmerje.

Vrtljivi ročaj menjalnika skupine enviolo deluje po isti logiki prestavljanja. S tem sistemom se razmerje med pedalom in zadnjim kolesom prilagaja brezstopenjsko in se tako spreminja v neprekinjenem toku. Med vožnjo je na zaslonu prikazan trenutni razpon prestav.

- Obračanje v smeri urnega kazalca: Zaslon prikaže „goro“ („Slika 4/ Vir Enviolo“ na strani 36). To razmerje je treba nastaviti za speljevanje oz. vožnjo navkreber.
- Obračanje proti smeri urnega kazalca: Zaslon prikaže „ravnino“ („Slika 5/ Vir Enviolo“ na strani 36). To nastavev je treba uporabljati pri višjih hitrostih.

Skupina prestav Enviolo je združljiva z jermenskim pogonom; glejte razdelek „Jermen“.



Veriga

Obraba in čiščenje verige



- Menjavanje prestav med velikimi obremenitvami lahko povzroči škodo in celo pretrganje verige.
- Na zavorne površine platišč, zavornih oblog ali zavornih kolutov ne sme priti nobeno mazivo. Zavorni učinek se lahko zmanjša ali v najslabšem primeru odpove.
- Za zamenjavo se lahko uporabi samo ustrezen in primerljiv tip verige z enako širino in dolžino verige. Število verižnih členov se mora ujemati s številom verižnih členov v prvotni verigi.
- Redno preverjajte, ali so na verigi morda poškodbe, na primer deformacije in razpoke. Nenamerno prestavljanje ali preskakovanje zobnika sta znak okvare verige.
- Za vsa prilagoditvena, negovalna in vzdrževalna dela na pogonu je potrebno strokovno znanje in posebno orodje. Vsa dela naj izvede specializiran trgovec KTM in preveri glede na zahteve poglavja „*Intervali vzdrževanja in nege*“

Obstojnost in tih tek verige sta odvisna od vzdrževanja. Vedno upoštevajte navodila iz poglavij „*Napotki za vzdrževanje in nego*“ in „*Intervali vzdrževanja in nege*“.

Interval vzdrževanja je odvisen od voznih razmer. Zlasti v zimskih mesecih je veriga izpostavljena večji obrabi zaradi dejavnikov okolice. Verigo obdelajte z ustreznim mazivom, zlasti v mokrih vremenskih razmerah.

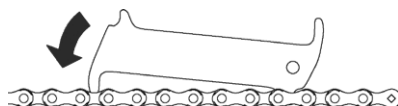
Verigo je treba redno čistiti z nevtralnimi čistilnimi sredstvom. Nikoli ne uporabljajte alkalnih ali kislih topil, na primer sredstev za odstranjevanje rje. Nato na notranje valje verige nanesite olje ali mast za verigo. Nato zavrtite gonilki, da se veriga nekajkrat obrne. Kolo naj stoji nekaj minut, da mazivo prodre v verigo.

Pedala vrtite v prestavi z zmanjšano silo in se izogibajte izbiri prestav, pri kateri veriga poteka preveč poševno. Vedno izberite visoko frekvenco poganjanja, da verige ne obremenjujete nepotrebno.

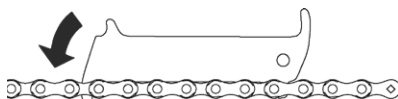
Omejitve obrabe najdete v poglavju „*Intervali vzdrževanja in nege*“. Veriga, ki je podaljšana zaradi obrabe, znatno poslabša menjavanje prestav. Če zamenjate verigo prepozno, se obrabijo tudi zobniki in verižniki. Zamenjava teh komponent bi povzročila bistveno večje stroške v primerjavi z verigo.

Vedno bodite pozorni na pravilno napetost verige. Pri kolesih z menjalnikom v pestu je veriga pravilno napeta, ko jo je mogoče na sredini, med verižnim kolesom in zadnjimi zobniki premakniti navzgor in navzdol za 1 do 2 cm.

Obrabo verige lahko preverite s pomočjo merilnika obrabe verige. Merilnik obrabe z vdolbino nataknete na valj in ga s konico zasukate na verigo. Pri novi verigi se vrh konice prilega med valja („*Slika 1/ Majhna obraba*“ na strani 37). Večja je obraba, bolj se konica potopi med valja. Če je merilna stran popolnoma potopljena, da je profil na celotni merilni dolžini naslonjen na valje, je treba verigo zamenjati, da se prepreči obraba drugih komponent („*Slika 2/ Velika obraba*“ na strani 37).



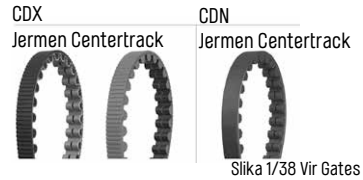
Slika 1/37 Majhna obraba



Slika 2/37 Velika obraba

Jermen

Zobati jermen iz karbonskih vlaken nadomešča običajno verigo in ga je preprosto negovati. Načeloma je treba razlikovati med močnejšim sistemom CDX (EPAC) in sistemom CDN (kolo), ki imata centralno vodilo („Slika 1/ Vir Gates“ na strani 38).



Obraba in nega jermena



- Deli telesa in oblačila med vožnjo ne smejo biti v bližini pogona.
- Jermena ne pregibajte, sukajte, upogibajte nazaj, obračajte, vozljajte ali zavezujte. Jermena nikoli ne uporabljajte kot ključa ali verižnega orodja. Jermena nikoli ne navijajte z zobnikom in ga ne nameščajte z ročico („Slika 2/ Vir Gates“ na strani 38).
- V rednih časovnih presledkih preverjajte, ali so na jermenu poškodbe, na primer razpoke, manjkajoči zobje ali izpostavljena karbonska vlakna („Slika 3 / Obraba jermena, vir Gates“ na strani 38).
- Za zamenjavo se lahko uporabi samo ustrezen in primerljiv tip jermena z enako dolžino.
- Jermena ne smete mazati.
- Za vsa prilagoditvena, negovalna in vzdrževalna dela na pogonu je potrebno strokovno znanje in posebno orodje. Vsa dela naj izvede specializiran trgovec KTM in preveri glede na zahteve poglavja „Intervali vzdrževanja in nega“

Za manjšo obrabo jermena je potrebna določena nega. Bodite pozorni na naslednje točke:

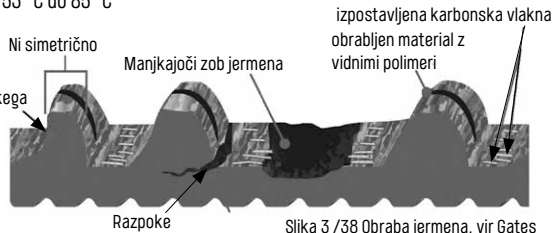
- Umazanijo lahko odstranite samo z vodo.
- Omejite temperature za jermen CDN (kolo): $-20\text{ }^{\circ}\text{C}$ do $60\text{ }^{\circ}\text{C}$
- Omejite temperature za jermen CDX (EPAC): $-53\text{ }^{\circ}\text{C}$ do $85\text{ }^{\circ}\text{C}$

Ne navijte z zobnikom

Ne nameščajte z ročico



Slika 2/38 Vir Gates



Za optimalno delovanje pogonskega sistema jermena iz karbona je potrebna pravilna napetost karbonskega jermena. Prenizka napetost jermena je lahko, če na primer zobje jermena zdrsnejo čez zobe zadnjega zobnika. Če je napetost jermena previsoka, jo lahko prepoznamo po opaznem zaviranju sistema.

Nadzor delovanja

Preizkusite pravilno delovanje pogona. Po potrebi naj vam druga oseba pomaga, da dvigne zadnji del kolesa, medtem ko vrtite gonilko. Če opazite katero od nepravilnosti, se obrnite na specializiranega trgovca KTM:

- Napetost verige mora biti zadostna. Veriga ne sme pasti s sprednjega verižnika ali zadnjega zobnika.
- Prestava se pri prestavljanju ne spreminja ali se ne spreminja pravilno.
- Komponente pogona nikoli ne smejo blokirati.
- Pri vrtenju pedal ne sme biti nobenih opaznih zvokov, kot so glasno drsenje, pokanje, udarjanje ali škrtanje ali pa se med gibanjem pedal ne sme čutiti neenakomernega upora.

Obročniki in pnevmatike

Splošne informacije



- Za vsa prilagoditvena, negovalna in vzdrževalna dela na obročnikih in pnevmatikah je potrebno strokovno znanje in posebno orodje. Vsa dela naj izvede specializiran trgovec KTM in preveri glede na zahteve poglavja „Intervali vzdrževanja in nege“
- Vedno bodite pozorni na varnostne napotke in navodila za uporabo komponent posameznega proizvajalca obročnikov in pnevmatik.
- Teža kolesarja in kolesa ter neenakomerna podlaga močno obremenjujejo obročnik. Špice in nastavki na novem kolesu se posedajo, kar pomeni, da mora obročnik servisirati specializiran trgovec KTM.
- Nepravilno sestavljeni obročniki in osovine predstavljajo veliko varnostno tveganje. Upoštevajte podatke o navoru v poglavju „Priporočeni pritezni navori“ in uporabite ustrezen navorni ključ.

Pri obročniku je pesto prek špic in mazalke povezan s platiščem. Pnevmatika je običajno nameščena na platišče z zračnico. Da bi preprečili poškodbe, je med pnevmatiko, zračnico in platiščem dodatno vstavljen trak platišča.

Ravnanje z osovinami

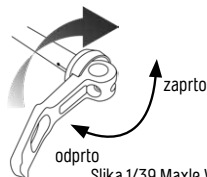
Osovine pritrđijo obročnike na vilice ali okvir kolesa. Trenutno je na trgu veliko različnih sistemov osov. Za nekatere sisteme so potrebna posebna orodja.

Če želite namestiti obročnik na kolo, ga vpnite v vilice. Za to vstavite zavorni kolut v zavorno čeljust. Zdaj nadaljujte s posameznim sistemom na naslednjih straneh.

Komplet osov Maxle

Ta sistem se uporablja v povezavi z vzmetenjem Rock Shox. Osovina se potisne skozi vilice in pesto obročnika z desne v smeri vožnje. Takoj, ko se osovina spoji z navojem na levi vilici, jo lahko privijete na vilice. Ročko za hitro odpiranje vstavite v vdolbino osi in jo zavrtite v smeri urnega kazalca, da pritrđite obročnik („Slika 1/ Maxle Vir Sram“ na strani 39).

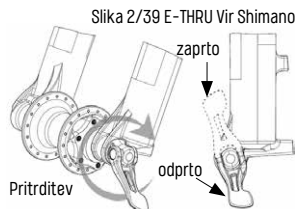
Nato zaprite ročko za hitro odpiranje tako, da jo z dlanjo pritisnete navznoter. To bi moralo biti do polovice hoda ročice mogoče z minimalnim uporom, od približno polovice naprej bi se morala sila znatno povečati in proti koncu bi ga moralo biti težko zapreti. Če lahko ročko za hitro odpiranje potisnete navznoter z lahkoto, jo odprite, znova namestite v vdolbino osi in zavrtite v smeri urnega kazalca. Če je ravno obratno in je ročko za hitro odpiranje pretežko zapreti, jo je treba po odprtju nekoliko sprostiti tako, da jo zavrtite v nasprotni smeri urnega kazalca. Prepričajte se, da se ročka za hitro odpiranje lahko zapre, kot je opisano zgoraj.



Slika 1/39 Maxle Vir Sram

Kompleti osov E-THRU

Komplet osov E-THRU se uporablja skupaj z vzmetenjem Fox. Osovina se potisne skozi vilice in pesto obročnika z leve v smeri vožnje („Slika 2/ E-THRU Vir Shimano“ na strani 39). Takoj, ko se osovina spoji z navojem na desnem drogu vilice, jo lahko privijete na vilice. Nato zaprite ročko za hitro odpiranje tako, da jo z dlanjo pritisnete navznoter.

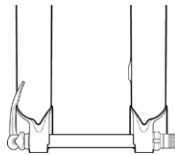


Pritrditev

To bi moralo biti do polovice hoda ročice mogoče z minimalnim uporom, od približno polovice naprej bi se morala sila znatno povečati in proti koncu bi ga moralo biti težko zapreti. Če lahko ročko za hitro odpiranje potisnete navznoter z lahkoto, jo odprite in zavrtite v smeri urnega kazalca. Nato ponovno poskusite zapreti ročko za hitro odpiranje tako, da jo z dlanjo pritisnete navznoter. Če lahko ročko za hitro odpiranje potisnete navznoter s težavo, jo odprite in zavrtite v smeri urnega kazalca. Nato ponovno poskusite zapreti ročko za hitro odpiranje tako, da jo z dlanjo pritisnete navznoter.

Komplet osov in Q-Loc

Ta komplet osov se uporablja skupaj z vzmetenjem Suntour. Obročnik je pritrjen z ročko za hitro odpiranje in prirobnico na nasprotni strani, kar zagotavlja ustrezen spoj zgiba („Slika 1/ Vir Suntour“ na strani 40). Osovina se potisne skozi vilice in pesto z desne v smeri vožnje. Naredite to s popolnoma odprto ročko za hitro odpiranje tako, da se bo prirobnica osovine prilegala skozi konice vilic. Z vrtenjem prirobnice nastavite napetost ročke za hitro odpiranje.

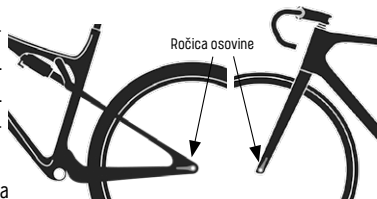


Slika 1/40 Vir Suntour

Ko je ročka za hitro odpiranje napol odprta, prirobnico obračajte v smeri urnega kazalca, dokler ni v stiku s konicami vilic. Potem je treba ročko za hitro odpiranje tesno zapreti z dlanjo. Potem ko preverite, ali sta hitro vpenjalo in obročnik pravilno nameščena, bo morda potrebno naknadno napenjanje.

Komplet osov in KTM

Ta komplet osov se v glavnem uporablja za namestitve zadnjega obročnika. Glede na model je mogoče ta komplet osov uporabljati tudi na vilicah. Osovina se vedno potisne v levo v smeri vožnje, skozi vrh okvirja ali vilic. Osovino pritrдите z obračanjem v smeri urnega kazalca. Ročico čim bolj pritegnite z roko (10 Nm).



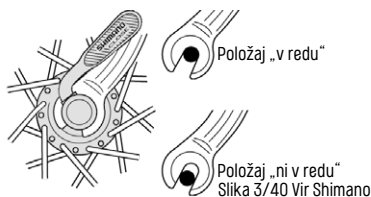
Slika 2/40 Osovina KTM

Če ta ni v položaju, vzporednem z zaščito okvirja ali z drogom vilic („Slika 2/ Osovina KTM“ na strani 40), lahko položaj ročice osovine spremenite naknadno. V ta namen odvijte 4-milimetrski vijak inbus in nato ročico postavite v zeleni položaj. 4-milimetrski vijak inbus pritegnite z navorom 5 Nm.

Ravnanje s hitrimi vpenjali

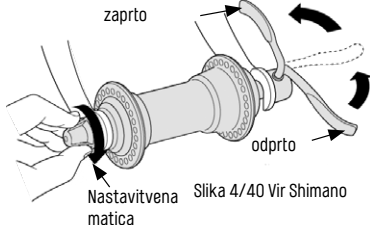
Hitro vpenjalo se uporablja za hitro namestitvev in demontažo obročnikov ali za nastavitvev višine sedeža. Hitro vpenjalo je v bistvu sestavljeno iz ročice, ki zagotavlja moč vpenjanja, in nastavitvene matice na nasprotni strani, ki nastavi prednapetost hitrega vpenjala. Pri vstavljanju pesta v vpetja mora biti ročica odprta. Tudi pesto mora biti trdno nameščen na notranjo stran vpetja („Slika 3/ Vir Shimano“ na strani 40).

Ročico je treba zapreti z razmeroma veliko močjo, da se prepreči nenamerno popuščanje med vožnjo. Če se zapre prelahko, je treba nastavitveno matico nekoliko pritegniti. Zdj bi moralo biti mogoče ročico zapreti z malo večjim uporom („Slika 4/ Vir Shimano“ na strani 40). Če je pri pritegovanju še vedno premalo upora, ponovite postopek.



Položaj „v redu“

Položaj „ni v redu“
Slika 3/40 Vir Shimano



Nastavitvena matica

Slika 4/40 Vir Shimano

Pnevmatike, platišče, zračnica



- Podatki o zračnem tlaku na pnevmatikah in platiščih ne smejo biti preseženi. Vsaka spodnja največja vrednost ustreza največjemu mogočemu zračnemu tlaku. Prevelik zračni tlak lahko povzroči, da med vožnjo pnevmatike skočijo s platišča ali poškoduje pnevmatike in platišča.
- Pnevmatike in platišča morajo biti združljiva. Največja mogoča širina pnevmatike je omejena z obstoječo situacijo vgradnje in širino platišča. Pri zamenjavi pnevmatik ali platišč se ravnajte po originalni opremi, upoštevajte vse napotke o pnevmatikah in platiščih in se pozanimajte pri specializiranem trgovcu KTM. Pnevmatika se ne sme drgniti ob okvir in vilice (tudi med stiskanjem), blatnike ali druge komponente koles.
- Za pnevmatike in platišča veljajo določene omejitve glede uporabe in teže, odvisno od izvedbe, glejte poglavje „Pravilna uporaba“.
- Največji dovoljeni zračni tlak pri tipu pnevmatike z zračnico in tubeless (brez zračnice) je lahko različen. Preberite navodila proizvajalca pnevmatik ali platišč, če želite pnevmatike uporabljati brez zračnic. Za nasvet povprašajte tudi specializiranega trgovca KTM.
- Pri platišču hookless mora pnevmatika sedeti centralno na platišču, preden jo močno napihnete, sicer lahko skoči s platišča.
- Zračni tlak platišča hookless je po standardu ETRTO omejen na 5 barov. Ta vrsta platišča na splošno niso primerna za visok tlak, upoštevati je treba podatke o največjem zračnem tlaku na obrobi platišča. Najvišjega zračnega tlaka 4 (X) barov nikoli ne smete preseči.
- Ne uporabljajte zračnic, ki se ne prilegajo odprtini ventila na platišču. To pogosto vodi do pretrganja ventila, saj kovinski rob izvrtnice ločuje steblo ventila od zračnice.
- Izogibajte se vožnji čez ostre predmete.

Na splošno obstajajo najrazličnejše kolesarske pnevmatike, od vsestranskih do posebnih, ki so bile razvite za posebne vremenske razmere ali razmere na terenu. Veliko vlogo pri tem imajo zasnova podkonstrukcije pnevmatike, zmes gume in profil pnevmatike.

Napotki na pnevmatiki

Dimenzije pnevmatike najdete v informacijah na bočnicah pnevmatike.

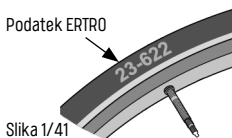
Podatek ETRTO je standardizirana milimetrska oznaka za dimenzije pnevmatike, ki upošteva širino pnevmatike, ko je napolnjena, in (notranji) premer („Slika 1/“ na strani 41).

Primer: 23-622 → širina pnevmatike 23 mm
→ (notranji) premer 622 mm

Drugi podatki se nanašajo na (zunanji) premer pnevmatike, pa tudi na širino pnevmatike, ko je napolnjena. Ti podatki izhajajo iz francoskega načina pisanja.

Primer: 700 x 23C → (notranji) premer 700 mm
→ širina pnevmatike 23 mm

Večina modelov pnevmatik ima na bočnici oznako, ki označuje pravilno smer vrtenja pri namestitvi pnevmatike. Da bi se pnevmatika kolesa izkazala kot varna pred okvarami, jo je treba napolniti s predpisanim zračnim tlakom. Vsi proizvajalci pnevmatik navajajo podatke o zračnem tlaku na bočnicah pnevmatik („Slika 2/“ na strani 41). Podatki so zapisani v enotah bar in PSI.



Slika 1/41
Vir: Continental



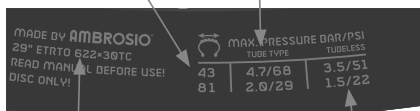
Slika 2/41
Vir: Continental

Napotki na platišču

Podatke o največjem dovoljenem zračnem tlaku in najmanjših ali največjih mogočih širinah pnevmatik najdete na obrobi platišč („Slika 1/ Simbolna slika nalepke na platišču“ na strani 42). Notranja širina platišča določa največjo mogočo dimenzijo pnevmatike („Slika 2/ Vir Schwalbe“ na strani 42). Poleg tega se mora premer pnevmatike ujemati s premerom ramena platišča. Na primer pnevmatika velikosti 37-622 se prilega platišču dimenzije 622 x 19C, saj notranji premer pnevmatike ustreza premeru ramena platišča 622 mm.

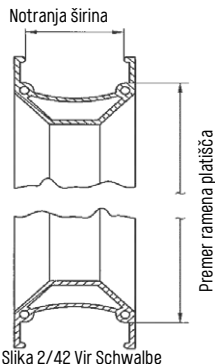
Slika 1/42 Simbolna slika nalepke na platišču

mogoče širine pnevmatik v mm Največji dovoljeni zračni tlak pnevmatike (z zračnico)



Mere platišč

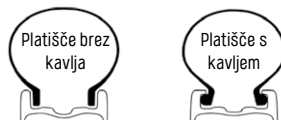
Največji dovoljeni zračni tlak tubeless (brez zračnice)



Izvedbe platišč

Bodite pozorni na vrsto uporabljenega platišča. V bistvu je treba ločevati med „platiščem s kavljem“, pri katerem so robovi platišča zgoraj zaprti s kavljem proti notranjosti, in platiščem brez kavla, „Hookless“, ki se pogosto uporablja na športnem področju („Slika 3/ Simbolna slika vrst platišč“ na strani 42). Ker platišče hookless samodejno ne zadrži

in centrira pnevmatike in ima tudi zelo gladko površino, je treba biti pri namestitvi tega platišča posebno pozoren.



Slika 3/42 Simbolna slika vrst platišč

Tubeless

Nekateri sistemi pnevmatik so zasnovani v povezavi z nekaterimi sistemi obročnikov tako, da jih je mogoče voziti brez zračnic (tubeless). O tem se pozanimajte pri specializiranem trgovcu KTM in upoštevajte podatke za tubeless na obrobi platišča („Slika 1/ Simbolna slika nalepke na platišču“ na strani 42).

Izvedbe ventilov

Za polnjenje pnevmatike z zrakom je potreben ventil. Uporabljajo se naslednje tri vrste ventilov:

1. Ventil Blitz ali Dunlop („Slika 4/ Vir Schwalbe“ na strani 42)
2. Ventil Sclaverand („Slika 5/ Vir Schwalbe“ na strani 42)
3. Avtomobilski ventil („Slika 6/ Vir Schwalbe“ na strani 42)

Vsi tipi ventilov so pred umazanijo zaščiteni s plastičnim pokrovom.



Slika 4/42 Vir Schwalbe



Slika 5/42 Vir Schwalbe



Slika 6/42 Vir Schwalbe

Pogost ventil je ventil Sclaverand. Pred napihovanjem zračnice je treba sprostiti zaporno matico na vrhu ventila. Če ga želite preveriti, se ga na kratko dotaknite s prstom; če zrak uide iz zračnice, je ventil pripravljen za napihovanje. Tanek zatič, ki drži zaporno matico, se pri priklopu in odklopu tlačilke ne sme upogniti. Nato je treba zaporno matico priviti nazaj, da zagotovite popolno tesnost.

Napetost špic in koncentričnost platišča



- Neokrogli obročniki otežujejo pravilno doziranje klasične mehanske zavore, saj zavorne obloge zaradi bočnega stranskega prislonu nenavadno močno udarijo v zavorne površine platišča.
- Če na kolesu opazite ohlapne špice, jih je treba takoj napeti. Neupoštevanje močno poveča obremenitev drugih komponent. Zlom ali odpoved komponent lahko povzroči nesreče ali padce s poškodbami.

Da bi obročnik lahko pravilno in gladko tekel, morajo biti špice enakomerno napete. Zunanji vplivi lahko sprostijo eno ali več špic.

Pri klasičnih mehanskih zavorah zavorne obloge delujejo na zavorne površine na strani platišča. Če obročnik ne teče gladko, lahko to negativno vpliva na zavorni učinek.

Pomembno je redno preverjati koncentričnost platišč. Medtem ko se obročnik vrti, bodite pozorni na razmik med platiščem in zavornimi oblogami ali okvirjem ali vilicami. Mora biti enakomeren. Če se spremeni za več kot milimeter, mora specializiran trgovec KTM nujno preveriti in servisirati kolo.

Prazna pnevmatika

Ena najpogostejših okvar v kolesarstvu je prazna pnevmatika. Če imate s seboj potrebno orodje, nadomestno zračnico ali orodje za popravilo, lahko popravite pnevmatiko.

Ravnanje pri prazni pnevmatiki



- Zavorni kolut ali obroba platišča se med zaviranjem lahko zelo segrejeta. Preden začnete z demontažo obročnika, se naj komponenta ohladi.
- Nepravilno nameščene pnevmatike lahko povzročijo napačno delovanje ali poškodbe pnevmatik. Zato morate nujno upoštevati opisani postopek in se v primeru vprašanj obrniti na specializiranega trgovca KTM.

Za popravilo prazne pnevmatike je treba obročnik odstraniti tako, da odprete osovino ali ročko za hitro odpiranje ali matice osi; glejte odsek „Ravnanje z osovini“ in „Ravnanje s hitrimi vpenjali“. Postopek odstranjevanja obročnika se razlikuje za vsako vrsto zavore ali za vsako različico prestav. Preden začnete popravljati prazno pnevmatiko, upoštevajte tudi naslednje napotke o demontaži obročnika.

Demontaža obročnika pri stranskih zavorah

Če želite odstraniti obročnik z vilic ali okvirja, je treba odpreti ročico za hitro odpiranje na zavori ali kablu menjalnika; glejte odsek „Stranske zavore“ v poglavju „Zavorni sistem“.

Demontaža obročnika pri kolutnih zavorah

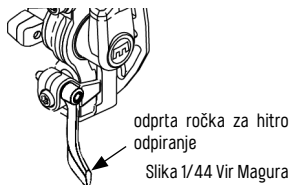
Ko odstranite obročnik, v nobenem primeru ne uporabljajte zavorne ročice kolutne zavore. Po demontaži obročnika na zavoro pritrdite priloženo transportno ključavnico, da preprečite, da bi se bati na zavorni čeljusti premaknili preveč navznoter in povzročili težave pri ponovni namestitvi obročnika; glejte odsek „Kolutne zavore“ v poglavju „Zavorni sistem“.

Demontaža obročnika pri V-zavorah

V ta namen pritisnite obe zavorni ročici skupaj, da odstranite nekaj napetosti z zavornega kabla. Na tej točki potisnite gumi-jasti pokrov in odvijte zavorni kabel; glejte odsek „V-zavore“ v poglavju „Zavorni sistem“.

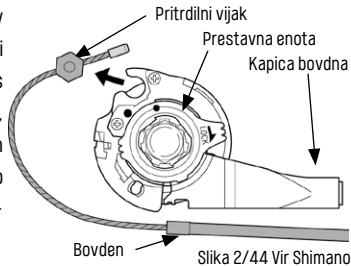
Demontaža obročnika pri hidravličnih zavorah

Pri hidravličnih zavorah proizvajalca Magura je treba ročko za hitro odpiranje na eni strani zavore odpreti tako, da jo premaknete navzdol („Slika 1/ Vir Magura“ na strani 44). Nato je treba celotni zavorni valj odstraniti s podstavka; glejte odsek „Hidravlične zavore“ v poglavju „Zavorni sistem“.

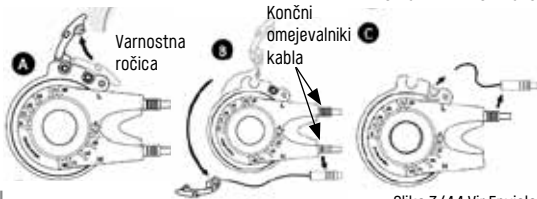


Demontaža obročnika pri menjalniku v pestu

Menjajte v najnižjo prestavo, da lahko odstranite zadnje kolo z menjalnika v pestu Shimano; glejte odsek „Menjalnik v pestu“ v poglavju „Pogon“. Zaradi tega se napetost odstrani s kabla menjalnika. Če gre za menjalnik v pestu s funkcijo zadnjega pedala, je treba popustiti vijaki priključek pritrilne plošče, ki je povezan z levo zaščito okvirja. Nato izvlecite bovden iz kapice bovda in odstranite kabel menjalnika skozi režo na notranji strani kapice bovda. Nato odvijte pritrilni vijak kabla menjalnika s prestavne enote („Slika 2/ Vir Shimano“ na strani 44).



Pri prestavnih pestih Enviolo preklpite v položaj, v katerem so varnostna ročica in končni omejevalniki kabla lahko dostopni („Slika 3/ Vir Enviolo“ na strani 44). Ko odprete varnostno ročico (A), lahko odstranite končna omejevalnika kabla (B) in (C).



Demontaža obročnika pri menjalniku

Če želite sneti zadnje kolo, spravite verigo na najmanjši zadnji zobnik. Zadnji menjalnik je zdaj v skrajnem položaju in vas pri odstranjevanju ne ovira. Za lažjo odstranitev majhno ročico na zadnjem menjalniku premaknite v položaj IZKLOP. Šele nato odprite osovino ali hitro vpenjalo. Če želite obročnik odstraniti z nosilcev okvirja, malo dvignite kolo in z roko rahlo povlecite zadnji menjalnik - glejte odsek „Menjalnik“ v poglavju „Pogon“.

Demontaža pnevmatik



Po demontaži pnevmatike je treba preveriti pnevmatike, platišča in trakove platišč. V pnevmatikah ne sme biti ostrih predmetov. Platišče ne sme imeti razpok ali površinskih poškodb, trak platišča pa mora v celoti prekriti vse nastavke špic in luknje na špicah. V primeru poškodb je potrebna zamenjava.

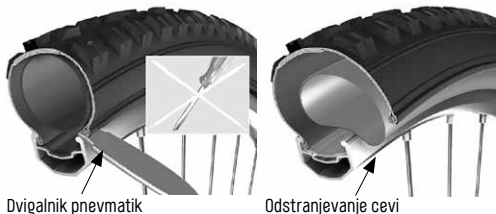
Odvijte pokrov ventila in matico ventila in s stiskanjem pnevmatike popolnoma izpraznite zrak iz zračnice. Uporabite dvigalnik pnevmatik in ga postavite na spodnji rob pnevmatike. Pri tem nikoli ne uporabljajte ostrih predmetov. Zdaj dvignite bočnico pnevmatike nad rob platišča („Slika 4/ Vir Schwalbe“ na strani 44).

Uporabite še en dvigalnik pnevmatike,

ki ga vstavite približno 10 cm naprej. Zdaj premaknite enega od dvigalnikov pnevmatike po celotnem obodu platišča. Nato lahko odstranite zračnico („Slika 5/ Vir Schwalbe“ na strani 44).

Slika 4/44 Vir Schwalbe

Slika 5/44 Vir Schwalbe



Namestitev pnevmatik



- Zračnica ne sme biti stisnjena med pnevmatiko in platiščem („Slika 1/ Vir Schwalbe“ na strani 45).
- Prevelik zračni tlak lahko povzroči, da med vožnjo pnevmatike skočijo s platišča ali poškoduje platišča.
- Podatki o zračnem tlaku na pnevmatikah in platiščih ne smejo biti preseženi. Vsaka spodnja največja vrednost ustreza največjemu mogočemu zračnemu tlaku. Prevelik zračni tlak lahko povzroči, da med vožnjo pnevmatike skočijo s platišča ali poškoduje pnevmatike in platišča.

Pri namestitvi nove ali popravljene zračnice v pnevmatiko med pnevmatiko in zračnico ne smejo priti umazanija ali tujski.

Eno stran pnevmatike potegnite na platišče.

Napihnite zračnico, dokler ni okrogla. Ventil vstavite skozi luknjo na platišču in nato zračnico vstavite v pnevmatiko. Bodite pozorni na pravokotni položaj ventila („Slika 2/ Vir Schwalbe“ na strani 45) in matico ventila rahlo privijte.

Z dvigalnikom pnevmatike dvignite drugo stran pnevmatike na platišče. Začnite na nasprotni strani ventila in enakomerno delajte po celotnem obodu platišča.

Po namestitvi pnevmatike je treba zračnico napolniti v skladu s podatki na pnevmatiki in platišču; glejte odsek „Pnevmatika, platišče, zračnica“.

Vgradnja obročnika



- Po namestitvi obročnika pritrдите osovino ali hitro odpiranje in osno matico; glejte poglavje „Priporočeni pritezni navori“.
- Zavorne površine ne smejo biti naoljene ali namaščene.
- Pred nadaljevanjem vožnje sledite navodilom v poglavju „Splošne informacije“ v odseku „Pred vsako vožnjo“.

Odvisno od zavornega ali pogonskega sistema se obročnik namesti v obratni smeri, kot je opisano v ustreznem odseku „Demontaža obročnika“. Obročnik mora biti točno v predvidenih nosilcih na vilicah ali okvirju. Bodite pozorni, da sta osovina ali hitro vpenjalo pravilno nameščena; glejte „Ravnanje z osovini“ in „Ravnanje s hitrim vpenjalom“.

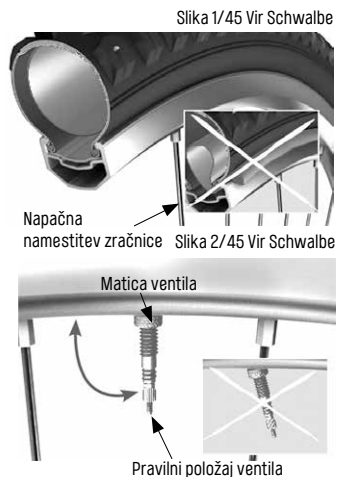
Pri klasičnih mehanskih zavorah je treba zavorni kabel po namestitvi obročnika ponovno pritrčiti na zavorno roko; glej poglavje „Zavorni sistem“, odsek „Klasične mehanske zavore“.

Pri hidravličnih zavorah je treba zavorni valj po namestitvi obročnika ponovno namestiti na pritrtilno podlago. Za pritržitev zavore zaprite ročko za hitro odpiranje; glejte poglavje „Zavorni sistem“ odsek „Hidravlične zavore“.

Pri kolutnih zavorah je treba pred namestitvijo obročnika preveriti zavorne obloge. Preverite pravilno pritržitev zavornih oblog v zavorni čeljusti in obrabo oblog; glejte poglavje „Zavorni sistem“ odsek „Kolutne zavore“.

Pri menjalniku v pestu je treba po vgradnji obročnika bovden vstaviti v kapico bovdena v pestu. Poleg tega mora biti pritrtilni vijak kabla menjalnika pritrjen v prestavno enoto pesta. Pri pestih zadnjega kolesa s povratno zavoro morate nujno pritrčiti zavorno pritrtilno ploščo na zaščito okvirja; glejte odsek „Demontaža obročnika pri menjalniku v pestu“ in poglavje „Zavorni sistem“, odsek „Povratne zavore“.

Po namestitvi obročnika se prepričajte, da je veriga pravilno napeta, glejte poglavje „Pogon“, odsek „Veriga“.



Elementi vzmetenja



- Za vsa prilagoditvena, negovalna in vzdrževalna dela na elementih vzmetenja, na primer na vzmetenju vilic, zadnjih blažilnikih in vzmetenem oporniku sedeža ali oporniku sedeža, nastavljenem po višini, je potrebno strokovno znanje in posebno orodje. Vsa dela naj izvede specializiran trgovec KTM in preveri glede na zahteve poglavja „*Intervali vzdrževanja in nege*“
- Vedno bodite pozorni na varnostne napotke in navodila za uporabo komponent posameznega proizvajalca elementov vzmetenja.
- Elementi vzmetenja morajo biti za optimalno delovanje prilagojeni voznikovi teži, sedeči drži in namenjeni uporabi. Pred predajo kolesa naj specializiran trgovec KTM izvede vse nastavitve.
- Elementi vzmetenja nikakor ne smejo prebijati. Sunkoviti udarci celotnega hoda sistema vzmetenja kažejo, da je zračni tlak prenizek ali da je trdota vzmeti vzmetenja vilic, zadnjega blažilnika ali opornika sedeža prešibka. Posledični udarci se prenašajo na druge komponente, kar lahko privede do nevarnih situacij.
- Številna vzmetenja vilic in zadnji blažilniki ponujajo zaklepni mehanizem (izklop), ki blokira vzmetenje. To funkcijo uporabljajte samo na ravnih tleh, nikoli na terenu. Obstaja možnost, da izgubite nadzor nad svojim kolesom.
- Upoštevajte, da lahko pri zaprti zapori pride do poškodb vzmetenja vilic in zadnjega blažilnika. Kljub zaprti blokadi in odvisno od modela, vzmetenje ali zadnji blažilnik niso popolnoma togi, temveč nekoliko popustijo ob uporabi sile.
- Ne obračajte vijakov, za katere ne veste, kaj z njimi nastavljate. Lahko sprostite pritrdilni mehanizem.
- Če je blaženje na vzmetenju vilic ali zadnjem blažilniku nastavljeno premočno, ovir v hitrem zaporedju ni več mogoče ustrezno blažiti. Če je po drugi strani blaženje prešibko, začne kolo poskakovati, kar je lahko tudi nevarno.
- Ko se vzmetenje vilic ali zadnji blažilnik popolnoma stisneta, se pnevmatika nikoli ne sme dotikati vzmetenja ali okvirja. Pnevmatika lahko blokira.

Opredelitev izrazov

Izraz	Opredelitev izrazov
Trdota vzmeti	Trdota vzmeti je sila, ki jo je treba uporabiti za stiskanje določene količine vzmeti. Višja stopnja pomeni večjo trdoto vzmeti in s tem več sile na hod. Pri elementih zračnega vzmetenja to ustreza višjemu tlaku.
Karakteristika vzmetenja	Opisuje speljevalni navor, uporabo hoda sistema vzmetenja in zaščito pred prebojem vzmetenja vilic ali zadnjega blažilnika. Karakteristika vzmeti je najpogosteje predstavljena kot diagram.
Prednapetost vzmeti	Zaradi prednapetosti jeklenih vzmeti se učinek vzmeti odzove le pri večji obremenitvi. Vendar to nima vpliva na trdoto vzmeti.
Blaženje tlaka	Blaženje tlaka zmanjša hitrost delovanja vzmeti navznoter.
Blaženje odboja	Blaženje odboja zmanjša hitrost delovanja vzmeti navzven.
Negativni hod vzmetenja	Negativni hod vzmetenja je hod, ki ga vzmetenje ali zadnji blažilnik stisne, ko voznik zavzame svoj običajni sedež položaj.
Remote	S to majhno menjalno ročico na krmlju lahko zaklenete vilice ali blažilnik in tako prilagodite vožnjo terenu.
Lock-out	S tem opisujemo zaklepanje vilice/blažilnika. Ko je zaklepanje zaprto, je še vedno prisoten minimalni hod sistema vzmetenja, ki vilice in blažilnik ščiti pred poškodbami.

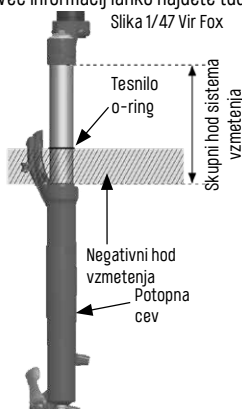
Vzmetenje

Nastavitev trdote vzmeti

Skoraj vsako kolo KTM ima vzmetenje. Lastnosti vožnje in nadzor se tako na terenu ali na neravnih cestah znatno izboljšajo. Zaradi tega je obremenitev drugih komponent na kolesu in kolesarju manjša. Element vzmetenja pri uporabljenih vilicah so bodisi jeklene vzmeti bodisi zrak, za blaženje pa poskrbita ali olje ali trenje.

Že pri sedečem položaju morajo vilice nekoliko aktivirati negativni hod vzmetenja, da se neravnine na tleh (npr. luknje), ki jih povzroči amortiziranje vilic, izravnajo. Če sta v tem primeru prednapetost vzmeti ali zračni tlak previsoka, tega učinka ne bo, ker so vilice že popolnoma iztegnjene.

Ovisno od področja uporabe se negativni hod vzmetenja prilagodi tako, da je krajši ali daljši. Takoj ko sedete, mora vzmetenje kolesa kategorije cross country, trekking, mestnega kolesa in kolesa za maraton aktivirati vzmetenje za pribl. 10–25 % največjega hoda sistema vzmetenja. Pri kategorijah Gravity, Freeride in Downhill bi naj ta vrednost znašala pribl. 20–40 % („Slika 1/ Vir Fox“ na strani 47). Na splošno je treba opozoriti, da so glede na nastavitve vilic zelo velike razlike pri vožnji. Več informacij lahko najdete tudi v priloženih navodilih.



Določitev negativnega hoda vzmetenja pri zračnih vilicah

1. Za določitev skupnega hoda sistema vzmetenja izpusnite zrak iz vilic.
2. Vilice napihnite do priporočljive vrednosti zračnega tlaka.
3. Tesnilo o-ring potisnite do konca navzdol. Če vaše vilice nimajo tesnila o-ring, uporabite kabelsko vezico, ki jo tesno privijete okoli pokončne cevi.
4. Naslonite se na steno in sedite na kolesu v običajnem položaju za vožnjo.
5. Sestopite s kolesa, ne da bi aktivirali vzmetenje.
6. Izmerite razdaljo med tesnilom o-ring ali kabelsko vezico in zgornjim robom potopne cevi. To vrednost primerjajte s skupnim hodom sistema vzmetenja vilice.

Pri vilicah z jeklenimi vzmetmi je na zgornji strani droga vilic pogosto vrtljivi gumb. Z uporabo vrtljivega gumba lahko spremenite prednapetost vzmeti in s tem negativni hod vzmetenja. Če to ni mogoče, je treba ustrezno zamenjati jekleno vzmet.

Proizvajalci zračnih vilic zračni tlak določajo glede na model in področje uporabe. Dodatne informacije se v priloženih navodilih proizvajalca vzmetenja. Redno preverjajte zračni tlak v vilicah. Glejte tudi poglavje „Intervali vzdrževanja in nege“. Zračni tlak se običajno preveri s posebno črpalko, ki jo dobite pri specializiranem trgovcu. V ta namen ne uporabljajte običajne zračne črpalke, na primer za pnevmatike, saj je zasnovana za večjo prostornino in lahko poškoduje vzmetenje. Če možnosti nastavitve za vas ne zadostujejo, obstajajo kompleti za naknadno vgradnjo za številne modele vzmetenja. Glede tega se posvetujte s specializiranim trgovcem KTM. Pri zamenjavi uporabljajte samo primerne in označene originalne nadomestne dele.

Nastavitev blaženja

Blaženje uravnavajo ventili znotraj vilic. Pri tem se uravnava pretok olja. Hitrost, s katero se vzmetenje odpre ali zapre, se spreminja. Vedenje vilic na ovirah se lahko s tem izboljša. Tudi zibanje pri vrtenju pedalov lahko zmanjšate tako, da blokirate blaženje. Pri spustu in po terenu pa mora biti blaženje do neke mere odprto. Pri številnih vzmetenjih je blaženje nastavljivo. Hitrost razbremenitve vzmetenja se nastavi prek povratka. Nastavitev najdete na spodnji strani potopne cevi („Slika 2/ Povratak Vir: Fox“ na strani 47) ali na glavi vilic. Nastavitveni gumb za to je največkrat rdeče obarvan.



Slika 2/47 Povratak Vir: Fox

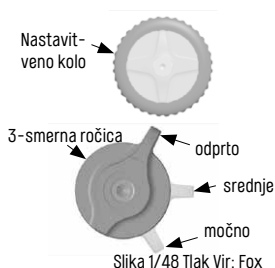
Nastavitev povratka prilagodite svojim potrebam in zelenemu področju uporabe. Če je nastavitveni vijak zaprt (obrnite ga v smeri urnega kazalca), olje znotraj vilic teče prepočasno. To povzroči, da vilice bolj blažijo. S tem blaženje neravnin, ki si sledijo, ne izravna dovolj hitro.

Če nastavitveni vijak odprete (zavrtite proti smeri urnega kazalca), blaženje postane šibkejšo in vilice na neravnih tleh delujejo hitreje.

Nastavitev tlaka vpliva na hitrost vzmetenja. Tlak lahko spremenite na glavi vilic. Gumb za nastavitev je običajno obarvan modro.

Vzmetenje ima za spreminjanje ravni tlaka lahko nastavitveno ročico ali 3-smerno ročico („Slika 1/ Tlak Vir: Fox“ na strani 48).

Če je tlak močno privit (vrtenje v smeri urnega kazalca), se vilice odzovejo trdo. Pri vrtenju proti smeri urnega kazalca je tlak nastavljen na mehak odziv.



Zadnji blažilnik

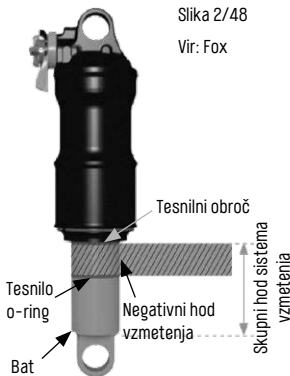
Kot drugi element vzmetenja so pri mnogih modelih koles poleg vzmetenja vilic nameščeni tudi zadnji blažilniki, ki omogočajo premikanje zadnjega dela. Tako je kolo lažje nadzorovati po terenu ali na neravnih cestnih odsekih. Zadnji blažilniki običajno vzmetijo s pomočjo zračne vzmeti. Tako kot pri vzmetenju vilic olje prevzame blaženje.

Slika 2/48

Vir: Fox

Določitev negativnega hoda vzmetenja pri zadnjih blažilnikih

1. Za določitev skupnega hoda sistema vzmetenja izpustite celoten zrak iz blažilnika.
2. Blažilnik napihnite do priporočljive vrednosti zračnega tlaka.
3. Tesnilo o-ring ali kabelsko vezico, ki jo privijete okoli bata, potisnite do konca navzdol.
4. Naslonite se na steno in sedite na kolesu v običajnem položaju za vožnjo.
5. Sestopite s kolesa, ne da bi aktivirali vzmetenje.



6. Izmerite razdaljo med tesnilom o-ring ali kabelsko vezico in tesnilnim obročem blažilnika. To vrednost primerjajte s skupnim hodom sistema vzmetenja blažilnika.

Takoj ko sedete, mora vzmetenje zadnjega blažilnika kategorije cross country in kolesa za maraton aktivirati vzmetenje za pribl. 10–25 % največjega hoda sistema vzmetenja. Pri kategorijah Gravity, Freeride in Downhill naj bi ta vrednost znašala pribl. 20–40 %. Nižji kot je negativni hod vzmetenja, močnejše je blaženje in ugodnejše za ravne terene, kot so ceste. Proizvajalci zadnjih blažilnikov zračni tlak določajo glede na model in področje uporabe. Upoštevajte njihova priporočila in se seznanite z navodili za komponente, ki jih je priložil posamezen proizvajalec. Redno preverjajte zračni tlak zadnjega blažilnika in tako preverite, ali je tesnilo o-ring pravilno nameščeno na batu blažilnika. Zadnji blažilnik ne sme prebijati. Običajno je to mogoče prepoznati po jasnem zvoku. Preboj zadnjega blažilnika lahko dolgoročno poškoduje okvir ali blažilnik. Če možnosti nastavitve za vas ne zadostujejo, je treba zamenjati blažilnik. Za nekatere modele zadnjih blažilnikov obstajajo kompleti za naknadno vgradnjo. Pri zamenjavi uporabljajte samo primerne in označene originalne nadomestne dele.

Nastavitev blaženja

Blaženje uravnava ventili znotraj zadnjega blažilnika. Pri tem se uravnava pretok olja. Hitrost, s katero se blažilnik odpre ali zapre, se spreminja. Vedenje blažilnika na ovirah se lahko s tem izboljša. Tudi zibanje pri vrtenju pedalov lahko zmanjšate tako, da blokirate blaženje. Pri spustu in po terenu pa mora biti blaženje nekoliko odprto.

Pri številnih zadnjih blažilnikih sta povratek in s tem tudi vzmetenje blažilnika nastavljava. Za to uporabite nastavitveni gumb na blažilniku („Slika 1/ Vir Fox“ na strani 49).

Nastavitev povratka prilagodite svojim potrebam in želenemu področju uporabe. Če je nastavitveni vijak zaprt (obrnite ga v smeri urnega kazalca), olje znotraj blažilnika teče počasni. Zadnji del blaži močneje. S tem blaženje neravnin, ki si sledijo, ne izravna dovolj hitro.

Če nastavitveni vijak odprete (zavrtite proti smeri urnega kazalca), blaženje postane šibkejše in blažilnik na neravnih tleh deluje hitreje.

Nastavitev tlaka vpliva na hitrost vzmetenja. Tlak lahko spremenite z nastavitveno ročico. Zadnji blažilniki imajo za spreminjanje ravni tlaka lahko nastavitveno ročico ali 3-smerno ročico („Slika 2/ Vir Fox“ na strani 49).



Nastavitev povratka
Slika 1/49 Vir Fox



Zaprto
Slika 2/49 Vir Fox

Odprto

Če je tlak zaprt, se blažilnik odziva trdo. Pri odprtem tlaku je odziv blažilnika mehkejši.

Vzdrževanje elementov vzmetenja

Vzmetenje in zadnji blažilnik so kompleksno sestavljene komponente. Za pravilno delovanje potrebujete določeno količino vzdrževanja in nege. Intervali servisiranja so močno odvisni od proizvajalca vilic/blažilnikov. Več informacij o tem poiščite v navodilih proizvajalca.

Obstaja nekaj nalog vzdrževanja, ki veljajo za vse proizvajalce:

- Poskrbite, da na drsnih površinah pokončnih cevi vilic in batov blažilnikov nikoli ne bo umazanije. Po vsaki vožnji vilice in blažilnike očistite z vodo in mehko gobico. Nato pokončne cevi in bate namažite z ustreznim mazivom.
- Specializiran trgovec KTM naj redno pregleduje vse vijake povezave na vilicah in blažilnikih; glejte poglavje „Intervali vzdrževanja in nege“.
- Redno preverjajte zračni tlak v vilicah in zadnjem blažilniku. Zrak lahko sčasoma postopoma uhaja; glejte poglavje „Intervali vzdrževanja in nege“.
- V rednih presledkih preverjajte, ali na zadnjem delu prihaja do zračnosti ležajev v vodoravnem položaju. Če želite to narediti, dvignite kolo za sedež in premaknite zadnje kolo vstran v levo in desno. Če opazite zračnost ležaja, se obrnite na specializiranega trgovca KTM, ki naj odpravi napako.
- V rednih presledkih preverjajte, ali na zadnjem blažilniku prihaja do zračnosti ležajev v navpičnem položaju. V ta namen rahlo dvignite zadnje kolo in ga nato nežno položite nazaj na tla. Predvsem bodite pozorni na pokanje. Če opazite zračnost ležaja, se obrnite na specializiranega trgovca KTM.

Vzmeten opornik sedeža



- Upoštevajte najmanjšo in največjo globino namestitve opornika sedeža. Če sedeža ne potisnete dovolj globoko, se lahko okvir zlomi.
- Nastavitvenega vijaka ne odvijte preveč.

Vzmeteni oporniki sedeža povečajo udobje na neravnih tleh. Vendar ne ponujajo prednosti polnega vzmetenja okvirja. Da bi dosegli želene lastnosti, lahko spremenite napetost vzmeti opornika sedeža („Slika 1/ Vir Suntour“ na strani 50):

- Opornik sedeža izvlecite iz okvirja, da spremenite napetost vzmeti.
- Nastavitveni vijak vzmeti je nameščen na spodnji strani opornika.
- Za povečanje napetosti zavrtite nastavitveni vijak v smeri urnega kazalca.
- Za sprostitev vzmeti zavrtite nastavitveni vijak v nasprotni smeri urnega kazalca.

Redno preverjajte, ali ima opornik zračnost. Z rokama primite sprednji in zadnji del sedeža ter ga premaknite v levo in desno.

Če opazite večjo zračnost opornika, se obrnite na specializiranega trgovca KTM.

Obstajajo tudi druge vrste vzmetenih opornikov sedeža, kot je prikazano v „Slika 2/ Vir Suntour“ na strani 50. Na splošno je treba vse gibljive povezave redno mazati, da zagotovite njihovo pravilno delovanje in dolgo življenjsko dobo.



Slika 1/50 Vir Suntour



Slika 2/50 Vir Suntour

Opornik sedeža, nastavljen po višini



- Pri opornikih sedeža, nastavljenih po višini, nastavite pravilno višino sedeža šele v popolnoma izvlečenem položaju.

Oporniki sedeža, nastavljeni po višini, se uporabljajo za prilagajanje sedežnega položaja namenu in terenu. Nastavitev se izvede s pomočjo sprožilne ročice na krmilu. Mehanizem spuščanja se lahko aktivira hidravlično ali mehansko.

Če želite spustiti sedež, ga obtežite z roko ali sedite na njem, medtem ko pritisnete in držite sprožilno ročico. Ko dosežete zeleno višino, spustite ročico.

Če želite dvigniti sedež, pritisnite sprožilno ročico na krmilu. Ko dosežete zeleno višino, sprostite sedež in spustite ročico. Sedež lahko dvignete ali spustite na poljubno višino, ki jo opornik sedeža omogoča.

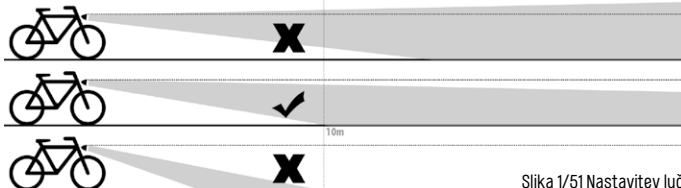
Luči



- Za vse nastavitvena, negovalna in vzdrževalna dela na lučeh je potrebno strokovno znanje in posebno orodje. Vsa dela naj izvede specializiran trgovec KTM in preveri glede na zahteve poglavja „Intervali vzdrževanja in nege“.
- Upoštevajte varnostne napotke v navodilih komponent proizvajalca luči.
- Pri lučeh, ki delujejo na baterijo, bodite pozorni na raven napolnjenosti baterij.
- Nedelujoča/nepopolna luč šteje za prekršek (veljavne smernice se lahko razlikujejo glede na državo). Kolesarje brez luči v prometu lažje spregledamo in so zato izpostavljeni smrtni nevarnosti; glejte poglavje „Splošne informacije“.

Pri žarometih z dnevnimi lučmi lahko voznik poleg vklopa in izklopa preklopi tudi na optimalno osvetlitev glede na trenutno prevladujoče svetlobne pogoje. Glede na svetlobne pogoje preklaplja med dnevnim in nočnim načinom. V dnevnem načinu se signalne LED-lučke zasvetijo z največjo močjo, glavni žaromet pa z zmanjšano svetlostjo. V nočnem načinu glavni žaromet sveti z največjo močjo.

Pri žarometih z dolgo lučjo je na krmilu dodatno stikalo s simbolom luči. S tem stikalom lahko preklapljate med zasenčeno in dolgo lučjo. Pazite, da z dolgo lučjo ne zaslepíte udeležencev prometa. V ustreznih primerih pravočasno izključite dolgo luč. Na splošno je treba zasenčeno luč žarometa nastaviti tako, da svetloba pade na cesto pod rahlo nagnjenim kotom („Slika 1/ Nastavitve luči“ na strani 51). Žaromet pa ne sme biti nagnjen tako daleč naprej, da bi predstavljal oviro za druge udeležence v prometu. Upoštevajte, da se smejo v nekaterih državah (npr. v Nemčiji) uporabljati samo žarometi z oznako K.



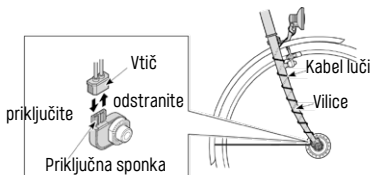
Slika 1/51 Nastavitve luči

Pri zadnjih lučeh s funkcijo zavorne luči moč zaviranja oceni tipalo pospeška. Zato lahko razlikujemo med normalnim delovanjem, zaviranjem, pri posebnih izvedbah zadnje luči pa tudi zaviranjem v sili. Pri zaviranju se na primer vključi dodatna zavorna luč. Pri zaviranju v sili pa se lahko z utripanjem signalizira dodatna luč za zaviranje v sili.

Luči na EPAC-u

Elektriko zagotavlja pogonski akumulator EPAC-a (enosmerna napetost). Glede na model in izvedbo pogonske enote je na izhodu luči 6 V ali 12 V. Če je treba zamenjati luč, se obrnite na specializiranega trgovca KTM, da lahko s programsko opremo prilagodi izhodno napetost trenutnemu žarometu.

Luči na kolesu



Slika 2/51 Priključna sponka dinamova pesta
Vir: Shimano

Elektriko zagotavlja dinamo pesta v pestu prednjega kolesa. Deluje kot električni generator in z izjemno nizko obrabo ter visoko stopnjo učinkovitosti. Vtič za luči mora biti fiksno nameščen s priključno sponko („Slika 2/ Priključna sponka dinamova pesta“ na strani 51). Priključna sponka je na desni strani pesta v smeri vožnje. Pri odstranjevanju prednjega kolesa je treba izvleči vtič. Prepričajte se, da je kabel luči v brezhibnem stanju.

Pri dinamova pesta se pogosto nabere umazanija med vtičem in priključno sponko ali pride do korozije. Izvlecite vtič in očistite povezavo. Ponovno povežite priključno sponko in vtič.

Komplet cevi krmila



- Za vsa prilagoditvena, negovalna in vzdrževalna dela na kompletu cevi krmilja je potrebno strokovno znanje in posebno orodje. Vsa dela naj izvede specializiran trgovec KTM in preveri glede na zahteve poglavja „Intervali vzdrževanja in nege“
- Zrahljan komplet cevi krmila poveča obremenitev vilic in drugih komponent.
- Komplet cevi krmila se lahko uniči, če je ležaj preveč pritegnjen.

Komplet cevi krmila je nosilec vilic in jih poveže s cevjo krmila. Komplet cevi krmila mora delovati gladko, vendar ne sme imeti zračnosti ležajev. Komplet cevi krmila je izpostavljen obremenitvam zaradi neravnih cest ali neravnih tal, kar ga lahko zrahlja. Zato je nujno redno preverjati zračnost ležaja v kompletu cevi krmila: glejte poglavje „Intervali vzdrževanja in nege“.

Preverjanje zračnosti ležajev

Roko položite istočasno reže med vilicami in cevjo krmila. Z drugo roko istočasno upravljajte prednjo zavoro. Večkrat nežno potisnite kolo naprej in nazaj. Če ima komplet cevi krmila zračnost ležajev, je to močno opazno. Nato dvignite prednje kolo. Spustite ga na tla z majhne višine. Če ima komplet cevi krmila zračnost ležajev, se ob udarcu prednjega kolesa zasliši ne- navaden hrup.

Ko je prednje kolo dvignjeno, preverite tudi, ali se komplet cevi krmila preprosto premika. V ta namen krmilo izmenično premikajte v obe smeri. Krmilo se mora vrteti preprosto in nesunkovito. Preverite tudi, ali je nosilec krmila varno pritrjen. Prednje kolo vpnite med noge. Nato poskusite zasukati krmilo. Po potrebi privijte vijake nosilca krmila v skladu s poglavjem „Priporočeni pritezni navori“.

Privit komplet cevi krmila

Pri tej vrsti kompleta cevi krmila se nosilec krmila vstavi v notranjost ročaja vilice. Nosilec krmila je vpet v ročaj vilice z vretenom. Zračnost ležajev se nastavlja z ležajno skodelico in pripadajočo protimatico.

Komplet cevi krmila z nosilcem krmila

Pri tej vrsti kompleta cevi krmila nosilec krmila ni potopljen v ročaj vilice, temveč ročaj vilice pritrdi od zunaj. Zračnost ležajev se nastavi s spojem zgiba nosilca krmila. Ležaj kompleta cevi krmila je lahko vgrajen v okvir. Komplet cevi krmila tako več ni viden.

Distančni obroč, imenovan tudi distančnik, in vilice gredo neposredno v cev krmila okvirja. Nastavitve je še vedno mogoče preveriti kot pri običajnih kompletih cevi krmila z nosilcem krmila. Za ugotavljanje zračnosti ležajev pa si je treba podrobneje ogledati prehod iz okvirja na vilice.

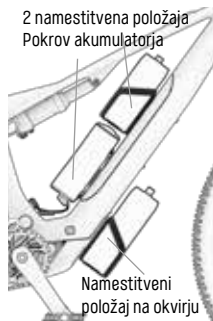
Držalo za bidon

Držala za bidon so namenjena vstavljanju bidonov in se namestijo na nastavke za držala za bidon na okvirju kolesa. Pri tem morate upoštevati naslednje največje obremenitve s težo za nastavke za držala za bidon:

	Kolo		EPAC	
	Okvir	Okvir	Pokrov akumulatorja	
			1 namestitveni položaj	2 namestitvena položaja
Aluminij	1,0 kg	1,0 kg	1,5 kg	1,5 kg + 0,5 kg
Karbon	1,0 kg	1,0 kg	1,5 kg	1,5 kg + 0,5 kg

Samo določeni pokrovi akumulatorja imajo dva namestitvena položaja za istočasno namestitvev dodatnega akumulatorja za podaljšanje dosega in držala za bidon. Specializiran trgovec KTM vam bo z veseljem pomagal izbrati in namestiti združljive komponente.

2 namestitvena položaja
Pokrov akumulatorja



Slika 1/ Primeri namestitvenih položajev pri kolesu EPAC

Posebnost materiala karbona

Karbon je plastika, ojačana z ogljikovimi vlakni, in ima posebne lastnosti.

- Redno je treba temeljito vizualno preverjati, ali so okvir in vilice morda poškodovani (npr. razpoke, razbarvanje itd.). Trki in udarci lahko povzročijo poškodbe spodnjih slojev laminata, ki na zunaj niso vidne (odstopanje vlaken od smolne matrice okrog) in ki znatno zmanjšajo zmogljivost in s tem tudi varnost.
- Po nesreči, padcu ali podobni mehanski preobremenitvi okvirja in vilic iz varnostnih razlogov ne smete več uporabljati.
- Za uporabljene priključke je treba upoštevati navodila proizvajalca posamezne komponente. Pri karbonskih komponentah iz ogljikovih vlaken, npr. krmilih, nosilcih krmila ali opornikih sedeža, lahko pride do delaminiranja, če so vijaki priključki na objemkah preveč pritegnjeni. Bodite pozorni na navedene pritezne navore, navedene na komponentah, v poglavju „Priporočeni pritezni navori“ ali se obrnite na specializiranega trgovca KTM.
- Poškodovanih karbonskih komponent ni dovoljeno popravljati. To predstavlja veliko varnostno tveganje. Poškodovano karbonsko komponento takoj zamenjajte.
- Karbona nikoli ne izpostavljajte previsokim temperaturam. Okvirja, vilice ali drugih komponent naknadno nikoli ne lakirajte ali prašno barvajte.
- Uporabljajte samo priključne dele in komponente, ki so odobreni za uporabo na karbonskih okvirjih in so pravih dimenzij. Namestitvena dela lahko izvajate samo s posebnimi orodji. Strogo upoštevajte zahteve glede navora v poglavju „Priporočeni pritezni navori“.
- Karbonski okvirji KTM niso primerni za trening na tako imenovanih fiksnih valjih (npr. Elite). Mogoča je uporaba na prostih valjih brez vpetja.
- Namestitvenih površin (cevi sedeža, ročaja vilice itd.) ne smete namastiti. Na teh površinah uporabite izključno posebne namestitvene paste za karbonske dele. Cevi sedeža in ležajnega sedeža ne smete drgniti, rezkati ali kako drugače mehansko obdelovati.
- Po potrebi v rednih časovnih presledkih (vsaki 2 leti) kot preventivni ukrep zamenjajte nosilne sestavne dele, na primer krmilo, nosilce krmila ali opornike sedeža. Specializiran trgovec KTM vam bo z veseljem pomagal.
- Nikoli ne uporabljajte transportnih sistemov in montažnih stojal s vpenjalnim držalom. Neobičajne obremenitve, ki jih povzroča vpenjalni mehanizem, lahko okvir poškodujejo ali uničijo.
- Zaščitite območja karbonskega okvirja, ki so posebej nagnjena k poškodbam, zlasti spodnjo stran spodnje cevi in mesta, kjer drgnejo prestavni ali zavorni kabli. Specializiran trgovec KTM vam lahko priskrbi posebne nalepke za zaščito okvirja. Za nekatere modele obstajajo posebne nalepke za zaščito okvirja, ki preprečijo poškodbe verige na okvirju/laku.
- Karbonskih komponent nikoli ne shranjujte v bližini virov toplote. Nikoli jih ne pustite predolgo v avtomobilu, kjer bi bili pod močno sončno svetlobo. Visoke temperature lahko poškodujejo material.
- Če se v avtomobilu prevažajo komponente ali iz karbona, jih je treba ustrezno zaščititi. Materiale obložite s peno, odevami ali podobnim.
- Uporaba priklonnikov, nosilcev za prtljago in otroških sedežev na karbonskem okvirju je prepovedana.
- Opornik sedeža je treba redno demontirati in ga znova namestiti z montažno pasto.
- Karbonskih okvirjev ne smete nikoli gravirati, saj to negativno vpliva na stabilnost okvirja in lahko vodi do zloma okvirja; glejte poglavje „Jamstvo in garancija“.

Prevoz kolesa

Prevoz kolesa z avtomobilom



- Strešni nosilci in prtljažnik morajo ustrezati veljavnim varnostnim standardom vaše države.
- Če kolo prevažate na strešnem nosilcu ali zadnjem prtljažniku, odstranite vso dodatno opremo, na primer prtljažne torbe ali otroški sedež.
- Kolesa s karbonskim okvirjem so neprimerna za prevoz na strešnih nosilcih in zadnjem prtljažniku avtomobila. Vpenjanje na okvir lahko poškoduje material.
- Kolesa, ki nimajo okroglih cevi v pritrjenem položaju, so neprimerna za prevoz s strešnimi nosilci ali na zadnjem prtljažniku. Ni mogoče doseči potrebne vpenjalne sile.
- Pazite, da se pri prevozu ne poškodujejo pletenice zavor in prestavna potezala (glejte »Prilagoditve na kolesu« na strani 24 »Višina krmila in nastavitve sprednjega dela« na strani 26).
- Za kolesa EPAC lahko obstajajo različne zahteve zaradi nacionalnih pravil za prevoz tovora.

Prevoz v prtljažniku avtomobila ščiti kolo pred zunanji vplivi. Če prtljažnik ni primeren za prevoz koles, se lahko odločite za različne nosilne rešitve.

Strešni nosilci



- Vedno upoštevajte povečano skupno višino vozila zaradi kolesa na strešnih nosilcih. Izmerite skupno višino vozila in si jo zapišite, da ne povzročite nesreč ali ovir za promet v podvozhih in podobnem.

Pri strešnih nosilcih je kolo s pnevmatikami nameščeno na vodilo in držalo je pritrjeno na spodnjo cev okvirja. Pri vpenjanju cevi okvirja ne smete stisniti.

Zadnji prtljažnik



- Upoštevajte dovoljeno obremenitev zadnjega prtljažnika in se po potrebi držite predpisane omejitve hitrosti.
- Registrske tablice in osvetlitvene naprave avtomobila ne smejo biti prekrite. Zaradi nacionalne zakonodaje bo morda treba namestiti dodatno zunanje ogledalo/nosilec za registrsko tablico.

Zadnji prtljažnik je nameščen na vlečni kljuki avtomobila. Kolo je postavljeno na zadnji prtljažnik s pnevmatiko v vodilu, držalo pa je pritrjeno na zgornjo/spodnjo cev okvirja.

Prevoz kolesa z vlakom

Pred začetkom potovanja vprašajte o formalnostih. Ob rezervaciji sporočite tudi, da želite potovati s kolesom. Med vožnjo s kolesa odstranite vso prtljago in dodatno opremo, da jo zaščitite pred poškodbami ali krajo.

Prevoz kolesa z letalom

Ko potujete z letalom, mora biti kolo zapakirano v ustrezen kovček ali kolesarsko škatlo. Torb za kolo ne uporabljajte, saj niso dovolj varne. Izpustite zrak iz pnevmatik, razstavite obročnike in jih zapakirajte v posebne torbe za obročnike. Zapakirajte vse potrebno orodje, vključno z navornim ključem in ustreznimi nastavki, da boste kolo lahko pripravili za ponovno uporabo na cilju. Ta navodila vzemite s seboj, da boste lahko prebrali ustrezno poglavje, če imate kakršno koli vprašanje. Če so na vašem kolesu nameščene kolutne zavorne, morajo biti po demontaži obročnika zavorne obloge zaščitene z zaščito za obloge. Zaščita za obloge je priložena kolesu. Pazite, da v zavorni sistem ne pride zrak, ko zavorne ročice z gumijastim trakom privijate proti krmilu. Prav tako je priporočljivo, da se pred začetkom leta obrnete na letalsko družbo, da vnaprej razjasnite morebitna vprašanja.

Kolesarska oprema

Kolesarska čelada



- Pri uporabi kolesa vedno nosite certificirano kolesarsko čelado.
- Prileganje in dolžino jermena prilagodite svoji glavi.
- Če je predvidena v skladu s poglavjem „Pravilna uporaba“, uporabite čelado za freeride ter ščitnike in protektorje.
- Če se otrok prevaža na otroškem sedežu ali v kolesarski prikolici, naj tudi on nosi primerno, certificirano čelado.

Kolesarske čelade („Slika 1/ Kolesarska čelada“ na strani 55) so zaradi trenutne prometne situacije in obsežnih področij uporabe nepogrešljiva varnostna oprema. Tudi če uporaba v nekaterih državah ni predpisana. Kolesarska čelada se mora optimalno prilegati. Pred nakupom imejte čelado nekaj časa nataknjeno. Na ta način lahko preverite, ali je čelada udobna za nošenje in se tesno prilega. Čelada mora biti v skladu z veljavnimi zakoni posamezne države.



Slika 1/55 Kolesarska čelada

Čevlji in pedala

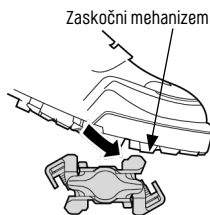


- Za vsa prilagoditvena, negovalna in vzdrževalna dela na čevljih in pedalih je potrebno strokovno znanje in posebno orodje. Vsa dela naj izvede specializiran trgovec KTM in preveri glede na zahteve poglavja „Intervali vzdrževanja in nege“.
- Vedno bodite pozorni na varnostne napotke in navodila za uporabo komponent posameznega proizvajalca čevljev in pedal.
- Delovanje pedala spoznajte na varnem mestu brez prometa. Pri tem vadite predvsem mehanizem odklopa čevlja.
- Pazite, da bodo pedal in nosilci na čevlju vedno pritegnjeni in brez umazanije. Tako lažje hitro zataknete čevljev v pedal. Nosilci se lahko obrabijo in jih je treba v tem primeru zamenjati.

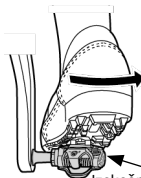
Čevlji za kolesarjenje naj bodo trpežni. Zlasti podplat mora biti stabilen, da pedal ne pritiska opazno v podplat čevlja. V določenih okoliščinah imajo kolesa lahko posebne sistemske pedale. Za te vrste pedalov so potrebni posebni kolesarski čevlji. Čevljev je z nosilci na podplatu trdno povezan s pedalom. To zagotavlja trden oprijem noge na pedalu pri hitrem vrtenju pedalov ali pri vožnji po neravnem terenu. Poleg tega je prenos moči izjemno neposreden. Kljub temu sistemski pedali ponujajo preprost način odstranjevanja noge s pedala.

Nosilci so nameščeni na čevlju v predelu stopala. Stopalo zataknete tako, da hkrati premaknete nogo naprej ali navzdol v pedal („Slika 2/ Vir Shimano“ na strani 55). Z obračanjem pete navzven sprostite nogo s pedala („Slika 3/ Vir Shimano“ na strani 55). S spreminjanjem prednapetosti vzmeti lahko trdoto sprostitve prilagodite neposredno na pedalu. Vaš specializiran trgovec KTM vam bo z veseljem pomagal najti primeren čevljev za pedal.

Če se na pedalu sliši škripanje ali pokanje, je to običajno mogoče odpraviti z nanosom primerne maziva na kontaktne točke med čevljem in pedalom.



Slika 2/55 Vir Shimano



Slika 3/55 Vir Shimano

Napotki za vzdrževanje in nego



- Po prvih 200 kilometrih naj kolo pregleda specializiran trgovec KTM. Zlasti v teh prvih kilometrih se vijačne povezave, kabli in špice obročnikov, usedejo.
- Preglede ali popravila naj izvaja specializiran trgovec KTM vsaj enkrat letno, odvisno od prevoženih kilometrov. V nasprotnem primeru lahko odpovejo različne komponente.
- Če je treba zamenjati komponente, uporabite samo originalne nadomestne dele.

Redni pregledi v skladu s poglavjem „*Intervali vzdrževanja in nege*“ zagotavljajo, da bo vaše kolo vedno v varnem stanju. Upoštevanje predpisanih pregledov zagotavlja delovanje in izjemno podaljšuje življenjsko dobo kolesa in vgrajenih komponent.

Čiščenje in nega



- Za čiščenje nikoli ne uporabljajte parnega ali visokotlačnega čistilca. Lahko se uničijo ležaji in tesnila na kolesu.
- Pri čiščenju bodite pozorni na deformacije, razpoke ali razbarvanje kolesa. Specializiran trgovec KTM naj takoj zamenja poškodovane dele.
- Matiranega laka ne smete nikoli polirati.
- Zavorne površine ne smejo priti v stik z mazivi ali izdelki za nego. Učinek zaviranja se s tem močno oslabi.
- Na območja spoja iz karbona nikoli ne nanašajte olj ali maščob.
- Za čiščenje lakiranih površin vedno uporabljajte kemično nevtralna čistilna sredstva. Kislila ali bazična čistilna sredstva lahko načnejo površino.
- Izogibajte se stiku čistil z ročaji ali drugimi silikonskim/gumijastim komponentami kolesa.

Med čiščenjem kolesa preverite obrabo verige, kot je opisano v poglavju „*Pogon*“ v odseku „*Veriga*“. Po čiščenju verigo namažite s primernim mazivom.

Zunanji vplivi, na primer znoj ali umazanija, lahko škodijo vašemu kolesu. Redno čistite vse komponente.

Skladiščenje in shranjevanje



- Kolesa nikoli ne obesite za platišča iz karbona. Platišče se lahko zlomi.
- Številni specializirani trgovci ponujajo posebne cene za letne preglede v zimskih mesecih. Poleg tega v tem letnem času skorajda ni čakalnih dob. Ta čas izkoristite, da kolo pripeljete na letni pregled.

Če kolo redno vzdržujete, niso potrebni posebni ukrepi, če ga kratek čas ne uporabljate. Vendar morate uporabljati ustrezno zaščito pred krajo. Kolo shranjujte v suhem in dobro prezračevanem prostoru. Če kolesa dlje časa ne boste uporabljali, upoštevajte naslednje:

- Zračnice v pnevmatiki počasi izgubljajo zrak. To lahko poškoduje strukturo pnevmatike.
- Obesite obročnike ali celotno kolo. Če tega ne morete storiti, je treba redno preverjati tlak v pnevmatikah.
- Preden kolo shranite za dlje časa, ga očistite. To ga zaščiti pred korozijo. O ustreznih sredstvih za nego in čiščenje vprašajte specializiranega trgovca KTM.
- Odstranite opornik sedeža. Tako se lahko posuši vlaga v notranjosti.
- Verigo prestavite na najmanjši verižnik spredaj in najmanjši zadnji zobnik. To pomeni, da so vsi kabli in vzmeti na komponentah sproščeni.

Intervali za vzdrževanje in nego

Po prvih 200 prevoženih kilometrih se dogovorite za pregled pri specializiranem trgovcu KTM. Naslednja preglednica navaja nadaljnje intervale vzdrževanja za vsako komponento. Intervali pregledov so navedeni v poglavju „Potrdilo o pregledu“. Če se vaše kolo uporablja veliko, npr. ob redni uporabi v slabem vremenu, je treba intervale pregledov v nekaterih primerih precej skrajšati. Bodite pozorni, da lahko agresivni vplivi okolja poškodujejo površine vašega kolesa. Tega ne more preprečiti niti skrbna obdelava proizvajalca. V teh primerih je potrebno tedensko čiščenje. Če je dejanje, ki ga je treba izvesti, označeno v stolpcu Končni kupec, lahko to dejavnost izvedete sami. Če niste prepričani glede vzdrževalnih del ali popravil, se obrnite na specializiranega trgovca KTM. Če je dejanje, ki ga je treba izvesti, označeno v stolpcu Specializiran trgovec, lahko dejavnost izvaja samo specializiran trgovec KTM.

Komponente	Akcija	Interval vzdrževanja	Opravil	
			Končni kupec	Specializiran trgovec
Luči	Preverjanje delovanja	Pred vsako vožnjo	X	
Pnevmatike	Pregled zračnega tlaka	Pred vsako vožnjo	X	
	Pregled višine profila	Mesečno	X	
	Pregled stranic (razpoke)	Mesečno	X	
Zavore	Pregled hoda ročice/debeline zavornih oblog/preskus zavor na mestu	Pred vsako vožnjo	X	
	Čiščenje	Mesečno	X	
Vzmetenje	Preverjanje vijčnih povezav	Letno		X
	Menjavanje olja	Letno		X
Platišča s klasičnimi mehanskimi zavorami	Pregled debeline stene	Najkasneje po drugi menjavi zavornih oblog		X
Notranji ležaj	Pregled zračnosti ležajev	Mesečno	X	
	Namastitev ohišja	Letno		X
Veriga	Mazanje	Pred vsako vožnjo	X	
	Menjava	Po 1000 km		X
Verižniki	Pregled in menjava	med 1500 km in 3000 km		X
Gonilka	Privijanje vijakov	Mesečno	X	
Lak in karbon	Obdelava površine	Polletno	X	
Obročniki	Preverjanje koncentričnosti	Mesečno	X	
Krmilo	Pregled in menjava	Najkasneje po 2 letih		X
Kovinske površine	Obdelava površin (razen zavornih površin)	Polletno	X	
Notranji ležaj	Pregled zračnosti ležajev	Mesečno	X	
Pesta	Pregled zračnosti ležajev	Mesečno	X	
	Namastiti	Letno		X
Pedala	Pregled zračnosti ležajev	Mesečno	X	
	Mazanje zaskočnega mehanizma	Mesečno	X	
Opornik sedeža	Pregled vijakov	Mesečno	X	
	Namastiti	Letno		X
Zadnji menjalnik	Čiščenje in mazanje	Mesečno	X	
Hitro vpenjalo	Preverjanje trdne pritrditve	Pred vsako vožnjo	X	
Vijaki in matice	Pregled in pritezanje	Mesečno	X	
Špice	Centriranje in naknadno napenjanje	Vedno po potrebi		X
Toge vilice	Pregled in menjava	Najkasneje po 2 letih		X
Osovina	Preverjanje trdne pritrditve	Pred vsako vožnjo	X	
Komplet cevi krmila	Pregled zračnosti ležajev	Mesečno	X	
	Namastiti	Letno		X
Prednji menjalnik	Čiščenje in mazanje	Mesečno	X	
Ventili	Preverjanje trdne pritrditve	Pred vsako vožnjo	X	
Nosilec krmila	Pregled in menjava	Najkasneje po 2 letih		X
Zobnik	Pregled in menjava	Med 1500 km in 3000 km		X
Kabli (prestave/zavore)	Odstranitev in namastitev	Letno		X

Priporočljivi pritezni navori



V nobenem primeru ne smete preseči navora, ki ga je določil proizvajalec posamezne komponente, sicer obstaja nevarnost zloma komponente. Več informacij o tem poiščite v spodnjih preglednicah. Zapomnite si tudi podatke neposredno na posamezni komponenti, če so na voljo.

Pravilno privijanje komponent zagotavlja varno delovanje kolesa KTM. Redno preverjajte vijake zveze. Za vsa dela uporabite navorni ključ, ki sporoči, kdaj je dosežen pravi pritezni navor. Navor povečujte v majhnih korakih, po možnosti vsake pol newton metra. Vedno znova preverite, ali je komponenta trdno nameščena. Pri komponentah, za katere ni natančnih podatkov, začnite z navorom 2 Nm. Upoštevajte tudi podatke neposredno na posamezni komponenti in priložena navodila proizvajalca posamezne komponente.

Nosilci krmila

Komponenta	Stran vilice	Stran krmila
ERGOTEC SWEEL HIGH CHARACTER	6-8 Nm	6-8 Nm
ERGOTEC PIRANHA 2	9-11 Nm	6-8 Nm
ERGOTEC SEPIA XL	10-12 Nm	6-8 Nm
KTM PRIME (HRS-02R)	5 Nm	5 Nm
KTM TEAM (Kallioy AS-KT-6-AS-82-0)	5-7 Nm	5 Nm
KTM TEAM (JD-ST199A, Viper7)	5-6 Nm	5-6 Nm
KTM TEAM TRAIL (4TR-957)	6 Nm	6 Nm
KTM COMP (JD-S192A, Sidevinder)	5-6 Nm	5-6 Nm
KTM COMP (JD-S158A)	6 Nm	6 Nm
KTM LINE (Satori) UP+, Satori-UP3, Rana)	9-10 Nm	5-6 Nm
KTM LINE (AS-007N, ART-HS01)	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

Okvir

Komponenta	Vijačna zveza	Navor
Vijaki za držalo za bidon	Okvir	Aluminij: 5 Nm/ Karbon: 4 Nm
Zadnji blažnik	Blažnik na okvirju	8 Nm
Zadnji zobnik	Veržnik na glavnem okvirju	10 Nm
Pokrov menjalnika Lisse	Okvir	2 Nm
Zadnji okvir	Zaščita na glavnem okvirju	20 Nm
Nosilec menjalnika	Okvir	20 Nm

Pedala

Komponenta	Vijačna zveza	Navor
Pedal Shimano	Namestitev na gonilko	35-65 Nm
Pedal Shimano	Nosilci na čevlju	5-6 Nm
Pedal VP/Meligo	Namestitev na gonilko	35 Nm

Vpenjalne objemke sedeža

Komponenta	Vijačna zveza	Navor
KTM Line JD-SC74/JD-S099/ JD-S085A/CL-KEDBE-CV	Spoj zgloba ovi sedeža	najv. moč, ki jo je treba uporabiti
KTM Line JD-SC140A	Spoj zgloba ovi sedeža	6 Nm
KTM Team Light CL-F121	Spoj zgloba ovi sedeža	4 Nm
KTM Prime (LT20/CLT14 Karbon)	Spoj zgloba ovi sedeža	5 Nm
REV. ALTO (KTM 28-P109810)	Spoj zgloba ovi sedeža	5 Nm

Oporniki sedeža

Komponenta	Vijačna zveza	Navor
bySchulz	Spoj zgloba sedeža	12-14 Nm
FOX TRANSFER FACTORY/ PERFORMANCE	Spoj zgloba sedeža	Navorini zatiči: 3 Nm 6-8 Nm
FOX TRANSFER MEO FACTORY	Spoj zgloba sedeža	5 Nm
KTM PRIME (Saso POC28)	Spoj zgloba sedeža	6 Nm
KTM TEAM (SP-7/9KT/Kallioy SP-619)	Spoj zgloba sedeža	12 Nm
KTM COMP (Satori SP-DCK)	Spoj zgloba sedeža	10 Nm
KTM COMP (JD-VSP18P, JD-VSP32Z, JD-VS18S, JD-VS134)	Spoj zgloba sedeža	8-10 Nm
KTM COMP paralelogram	Spoj zgloba sedeža	8 Nm
KTM LINE (Kallioy SP-612)	Spoj zgloba sedeža	stranski vijak: 8 Nm spodnji vijak: 12 Nm
KTM LINE (Satori ELEGANCE LT)	Spoj zgloba sedeža	9-10 Nm
KTM LINE (Satori SP-395)	Spoj zgloba sedeža	18-25 Nm
KTM LINE (JD-VSP28)	Spoj zgloba sedeža	8-10 Nm
KTM FOLD BANZEI	Spoj zgloba sedeža	9 Nm
RITCHEY PPO/COMP	Spoj zgloba sedeža	14-16 Nm
ROCK SHOX REVERB AXS	Spoj zgloba sedeža	12 Nm
ROCK SHOX REVERB	Spoj zgloba sedeža	8 Nm
SUNTOUR NCX	Spoj zgloba sedeža	15-18 Nm
X-FUSION MAMIC	Spoj zgloba sedeža	8 Nm
SPIN-HOT	Spoj zgloba sedeža	6 Nm

Gonilki in notranji ležaji

Komponenta	Vijačna zveza	Shimano	Sram	Miranda	FSA
Notranji ležaj	Ohišje (štirobno)	49-69 Nm			
Notranji ležaj	Ohišje (Hollowtech II)	35-60 Nm			
Notranji ležaj	Ohišje (Octalink)	50-70 Nm			
Notranji ležaj	Ohišje (GXP)	34-41 Nm			
Gonilka	Pritrditvev štiriobna/Octalink	35-60 Nm			
Gonilka	Leva gonilka (Hollowtech II)	12-14 Nm			
Gonilka	Zaključni pokrovček (Hollowtech II)	0,7-1,5 Nm			
Gonilka	Pritrditvev (GXP)	48-54 Nm			
Gonilka	Pritrditvev (ISIS)	57-64 Nm	48-54 Nm		
Gonilka	Pritrditvev (BN/Mini-ISIS)	57-64 Nm			
Gonilka	Velik/srednji verižnik	12-14 Nm			
Gonilka	Majhen verižnik	10-17 Nm			

Zavorni sistemi

Komponenta	Vijačna zveza	Shimano	Sram	Tektro	Magura
Klasična hidravlična zavora	Pritrditvev okvirja/vilic				6 Nm
Klasična hidravlična zavora	Pritrditvev voda na ročaju/zavorni čeljusti/krmilu				4 Nm
Kolutna zavora	Pritrditvev okvirja/vilic	6-8 Nm	9-10 Nm	6-8 Nm	6 Nm
Kolutna zavora	Pritrditvev koluta Center Lock	40-60 Nm			
Kolutna zavora	Pritrditvev koluta s 6 luknjami	2-4 Nm	6,2 Nm	4-6 Nm	4 Nm
Kolutna zavora	Pritrditvev voda na ročaju	5-7 Nm	8 Nm	4 Nm	4 Nm
Kolutna zavora	Pritrditvev voda na zavornih čeljustih	5-7 Nm	8,5-10 Nm	3 Nm	3 Nm
Kolutna zavora	Održačevalni vijak glavnega valja	4-6 Nm	1,5-1,7 Nm	0,5 Nm	0,5 Nm
Kolutna zavora	Održačevalni vijak podrejenega valja	4-6 Nm	4 Nm	4 Nm	4 Nm
Kolutna zavora	Pritrditvev zavornih oblog	2-4 Nm	1 Nm	3-5 Nm	2,5 Nm
Kolutna zavora	Napenjalna spona zavorne čeljusti	6-8 Nm			
Kolutna zavora	Zavorna ročica na krmilu	6-8 Nm		5-7 Nm	4 Nm
Stranska zavora	Pritrditvev okvirja/vilic	5-7 Nm	8-10 Nm		
Stranska zavora	Pritrditvev zavornih oblog	5-7 Nm	5-7 Nm		
Stranska zavora	Napenjalna spona/zavorna ročica na krmilu	6-8 Nm	6-8 Nm		
V-zavora	Pritrditvev okvirja/vilic	5-7 Nm		8-10 Nm	
V-zavora	Pritrditvev zavornih oblog/napenjalna spona/zavorna ročica na krmilu	6-8 Nm		6-8 Nm	

Pogoni

Komponenta	Vijačna zveza	Shimano	Sram
Zavorno-menjalna ročica	Pritrditev (krmilo)	6-8 Nm	6-8 Nm
Pesto menjalnika	Oсна matica	30-45 Nm	30-40 Nm
Vrtljivi ročaj menjalnika	Pritrditev (krmilo)	2-2,5 Nm	1,9-2,5 Nm
Menjalna ročica	Pritrditev (krmilo)	3 Nm	5-6 Nm
Menjalna ročica	Pritrditev (zavora)	4 Nm	2,8-3,4 Nm
Zadnji menjalnik	Pritrditev (nosilec menjalnika)	8-10 Nm	10-12 Nm
Zadnji menjalnik	Napenjalna spona	6-7 Nm	4-5 Nm
Zadnji menjalnik	Vodilni valji	2,5-5 Nm	2,5-5 Nm
Prednji menjalnik	Pritrditev (okvir)	5-7 Nm	5-7 Nm
Prednji menjalnik	Napenjalna spona	6-7 Nm	5-7 Nm
Zobnik	Varnostni obroček	30-50 Nm	40 Nm

Obročniki

Komponenta	Vijačna zveza	Navor
Osovina E-Thru	Pritrditev obročnika	5-7,5 Nm
Osovina KTM	Pritrditev obročnika	10 Nm
Osovina KTM	Usmeritev ročice	5 Nm
Osovina Maxle	Pritrditev obročnika	9-13,6 Nm
Osovina Magura	Pritrditev obročnika	10 Nm
Pesto Shimano	Matica obročnika prednjega kolesa	20-25 Nm
Pesto Shimano	Matica obročnika zadnjega kolesa	25-30 Nm
Pesto Enviolo	Matica obročnika zadnjega kolesa	30-40 Nm
Osovina 0-Loc	Pritrditev obročnika	10 Nm
Hitro vpenjalo	Pritrditev obročnika	5-7,5 Nm

Ročaji

Komponenta	Vijačna zveza	Navor
ERGON 6E10/6A20	Pritrditev (krmilo)	3 Nm
ERGON GP1	Pritrditev (krmilo)	4 Nm
ERGON GP30	Pritrditev (krmilo)	5 Nm
KTM COMP	Pritrditev (krmilo)	2 Nm

Jamstvo in garancija

Kolo KTM je kolo, izdelano po najnovejši tehnologiji. Opremljeno je z najboljšimi komponentami znanih proizvajalcev.

S to garancijo KTM daje prostovoljno garancijo proizvajalca. V EU velja za potrošnike praviloma garancijsko obdobje najmanj dveh let po prevzemu kupljenega izdelka.

Garancija KTM velja samo za napake na materialu ali pri izdelavi dve leti od dneva nakupa.

Podjetje KTM Fahrrad zagotavlja vsaj 60 % nazivne kapacitete za akumulatorje velikosti 400 Wh, 500 Wh, 600 Wh, 625 Wh, 750 Wh in 800 Wh oziroma 70 % nazivne kapacitete pri akumulatorjih velikosti 300 Wh v času garancijskega obdobja (kot je opredeljeno v nadaljevanju):

Pri akumulatorjih, ki se ne uporabljajo za komercialne namene (torej za osebno uporabo), je garancijsko obdobje opredeljeno kot eden od naslednjih primerov, kar nastopi prej:

- 24 mesecev po datumu prve prodaje končnemu uporabniku ALI
- 500 polnih ciklov polnjenja.

Pri akumulatorjih, ki se uporabljajo za komercialne namene, je garancijsko obdobje, če podjetje KTM Fahrrad pisno ne potrdi drugače, opredeljeno kot eden od naslednjih primerov, kar nastopi prej:

- 12 mesecev po datumu nakupa komercialnega uporabnika ALI
- 500 polnih ciklov polnjenja.

Poškodbe zaradi nepravilnega ravnanja ali namestitve so izključene iz garancije in garancijskih zahtevkov. Upoštevajte predvsem informacije v poglavju „Pravilna uporaba“, ki vsebuje informacije o največjih dovoljenih skupnih težah, vrstah uporabe in omejitvah obremenitve kolesa KTM. Stranka je izključno odgovorna za redno vzdrževanje in nego kolesa (vključno z izvajanjem vseh pregledov v skladu s temi navodili za uporabo); redna nega, vzdrževanje in pregledi podaljšajo življenjsko dobo kolesa.

Poleg tega naslednje točke povzročijo prenehanje garancije:

- Številka modela, serijska ali številka izdelka na izdelku je bila spremenjena, izbrisana, narejena nerazpoznavno ali odstranjena. Komponente so bile spremenjene ali manipulirane v svojih tehničnih lastnostih. Zaščitni pečati komponent so uničeni.
- Spremembe na izdelkih, katere podjetje KTM ni odobrilo.
- Spremembe izdelka, tako da je izdelek skladen z lokalnimi ali nacionalnimi tehničnimi standardi v državah, ki pa jih podjetje KTM prvotno ni odobrilo.
- Uporaba akumulatorjev in električnih komponent, ki s tem izdelkom niso združljivi in dovoljeni. Polnjenje akumulatorjev s polnilniki, ki niso priloženi izdelku ali niso odobreni za posamezen akumulator.
- Nesreče, višja sila ali različni vzroki zaradi vode, požara, javnih nemirov ali nepravilne uporabe ali skladiščenja, na katere podjetje KTM ne more vplivati.

Garancijske zahtevke in reklamacije mora obdelati specializirani trgovec KTM, pri katerem je bilo kolo kupljeno. Predložiti je treba dokazilo o nakupu, ki ga sestavlja originalno potrdilo o nakupu ali račun z datumom nakupa, imenom prodajalca in imenom modela, vključno s številko okvirja kolesa. Podjetje KTM si pridržuje pravico, da zavrne garancijske storitve, če so dokumenti ob pošiljanju nepopolni.

Ta garancija ne vpliva na zakonske zahtevke do vašega trgovca zaradi stvarnih napak. Če ima kolo napako, ki je že obstajala ob prenosu tveganja (tveganje se prenese, ko se kolo po opravljenem nakupu preda kupcu), lahko kupec to napako uveljavlja pri trgovcu 2 leti od tega trenutka; če se napaka pojavi v prvih šestih mesecih po prenosu tveganja, se ovrgljivo domneva, da je napaka stvarna napaka. Običajna obraba (npr. pnevmatik, cevi, verig, zobnikov, zavornih oblog, lakov) in staranje v običajnem obsegu ne pomeni stvarne napake, temveč le začetne napake, ki obstajajo v času prenosa tveganja, bodisi prepoznavne bodisi še skrite.

Podjetje KTM ne daje nikarkršne garancije za lak glede spreminjanja barve. Lak in površine so podvrženi določenim postopkom spreminjanja barve zaradi UV-žarkov; zlasti pri neonskem laku se to lahko zaradi njegove sestave zgodi še močneje ali hitreje. Pri prozorno lakiranih karbonskih okvirjih in karbonskih sestavnih delih je vidna struktura karbonskega materiala. Pri tem ne gre za pomanjkljivost, ampak za zelen oblikovalski element. Vzorci se lahko razlikujejo po intenzivnosti.

KTM ne odgovarja za finančno izgubo, izpade, izposajo ali najem opreme, potne stroške, izgubljeni dobiček in podobno. Odgovornost podjetja KTM je omejena na nakupno vrednost izdelka ob upoštevanju zmanjšanja vrednosti zaradi starosti. Načeloma ima kasnejša izvedba prednost pred umikom ali znižanjem cene. V primeru uveljavljanja garancijskega zahtevka, ima podjetje KTM možnost, da po lastni presoji popravi poškodovan sestavni del ali ga zamenja z enakovrednim ali kakovostnejšim. Komponente brez okvar se zamenjajo samo na stroške imetnika garancije. Pravica do enakih barv in modelov ni upravičena. Naknadna izvedba se običajno šteje za neuspešno, šele če sta bila dva poskusa naknadne izvedbe neuspešna. Garancijska popravila izvaja podjetje KTM ali ustrezní servisni partner. Stroški popravil, ki jih vnaprej izvedejo servisi, ki niso pooblaščení s strani podjetja KTM, se ne povrnejo. V tem primeru garancija preneha veljati. Popravila ali zamenjave v okviru garancije ne pomenijo podaljšanja ali novega začetka garancijske dobe. Popravila in neposredna zamenjava v okviru garancije se lahko izvajajo s funkcionalno enakovrednimi menjalnimi enotami.

Niti podjetje KTM niti njegove hčerinske družbe niso odgovorne za spremeljevalno ali posledično škodo ali za kršitve zakonske ali pogodbene garancijske obveznosti za ta izdelek. To jamstvo ne vpliva na pravice kupca do prodajalca v skladu z veljavno nacionalno zakonodajo, torej na pravice kupca do prodajalca, ki izhajajo iz prodajne pogodbe, in na druge pravice.

Trenutni splošni pogoji podjetja KTM Fahrrad GmbH veljajo za poslovne uporabnike.

Okvir, kompleti za okvirje in toge vilice

Pri prvem nakupu popolnoma sestavljenega kolesa KTM podjetje KTM kupcem odobri petletno garancijo za napake v materialu in proizvodnji za aluminijast okvir, vključno z zadnjo konstrukcijo. Ta garancija velja, samo če so upoštewane vse zahteve glede vzdrževanja v skladu s poglavjem „*Napotki za vzdrževanje in nego*“. Poleg tega daje podjetje KTM triletno garancijo na toge vilice, vendar samo za izdelke KTM. V nasprotnem primeru veljajo garancijski pogoji proizvajalca vilic.

Za kolesa KTM in vilice KTM iz karbona velja triletna garancija. Za kolesa iz kategorije 5/E5 v skladu s poglavjem „*Pravilna uporaba*“ je garancija prav tako omejena na tri leta. Garancija začne teči od datuma nakupa. Podeljena je izključno prvemu kupcu kolesa pri pooblaščenem specializiranem trgovcu KTM. Garancija ne krije nakupov, opravljenih prek spletnih dražb.

Omenjena petletna garancija na aluminijasti okvir ali triletna na karbonske okvirje in okvirje kategorije 5/E5 v skladu s poglavjem „*Pravilna uporaba*“ se odobri, samo če se pri specializiranem trgovcu KTM izvede prvi pregled najpozneje po 200 km in nato enkrat letno; glejte poglavje „*Intervali vzdrževanja in nege*“. Pregled mora potrditi pooblaščení specializiran trgovec KTM z žigom in podpisom. Če tega vzdrževanja ne opravite, se garancijska doba za aluminijaste okvirje skrajša s petih na tri leta.

Stroške pregleda in vzdrževanja krije lastnik kolesa KTM. Pri nakupu kompleta za okvir na našem oddelku za nadomestne dele sme namestitiv izvesti samo strokovno osebje. Poškodbe zaradi nepravilnega ravnanja ali namestitve so izključene iz garancije. V primeru uveljavljanja garancijskega zahtevka, ima podjetje KTM možnost, da po lastni presoji popravi poškodovan sestavni del ali ga zamenja z enakovrednim ali kakovostnejšim. Pravica do enakih barv in modelov ni upravičena. Komponente brez okvar se zamenjajo samo na stroške imetnika garancije.

Upoštevajte informacije v poglavju „*Pravilna uporaba*“, ki vsebuje informacije o največjih dovoljenih skupnih težah, vrstah uporabe in omejitvah obremenitve kolesa KTM.

Obrabni deli

Kolo KTM je tehnični izdelek. Številne komponente na vašem kolesu so podvržene funkcionalni obrabi. Obrabni deli so izključeni iz garancije, če so bili poškodovani zaradi običajne obrabe. Obrabni deli in njihova definicija so pojasnjeni v nadaljevanju.

Izraz	Opredelitev izrazov
Pnevmatike	Pogostost uporabe in področje uporabe koles vpliva na obrabo pnevmatike. Voznik lahko npr. z ostrimi manevri zaviranja močno vpliva na obrabo pnevmatik. Tudi dejavniki, kot so prekomerna sončna svetloba, bencin ali olje, lahko poškodujejo pnevmatike; glejte poglavje „ <i>Obročniki in pnevmatike</i> “.
Platišča v povezavi s klasičnimi mehanskimi zavorami	Ko klasične mehanske zavore delujejo, niso obrabi izpostavljene samo zavorne obloge, temveč tudi zavorne površine platišča. Zato je treba z uporabo indikatorjev obrabe redno preverjati obrabo platišče; glejte poglavje „ <i>Zavorni sistem</i> “.
Zavorne obloge in zavorni koloti	Tukaj imajo glavno vlogo nega, vzdrževanje in področje uporabe kolesa. Uporaba na gorskih terenih in športna uporaba skrajšata intervale zamenjave. Redno preverjajte zavorne obloge in zavorne kolute; glejte poglavje „ <i>Zavorni sistem</i> “.
Veriga	Obseg obrabe je močno odvisen od načina uporabe kolesa. Vzdrževanje in nega, na primer čiščenje ali mazanje, podaljšata življenjsko dobo. Verigo je treba, ko je dosežena meja obrabe, kljub temu zamenjati; glejte poglavje „ <i>Pogon</i> “.
Verižniki, zobniki, notranji ležaji, vodilni valji	Vzdrževanje in nega, na primer čiščenje ali mazanje, podaljšata življenjsko dobo. Ko je dosežena meja obrabe, je kljub temu potrebna menjava; glejte poglavje „ <i>Pogon</i> “.
Sijalke	Sistem luči in odsevniki so izpostavljeni funkcionalni obrabi in staranju. Potrebna je redna menjava; glejte poglavje „ <i>Luči</i> “.
Hidravlična olja in maziva	Hidravlična olja in maziva sčasoma izgubijo svojo učinkovitost. Mazalna mesta je treba redno čistiti in na novo mazati.
Trakovi na krmilu in ročaji	Potrebna je redna menjava.
Prestavni in zavorni kabli	Vse bovde je treba redno servisirati in po potrebi zamenjati. Če je vaše kolo pogosto izpostavljeno vremenskim vplivom, se obraba poveča.
Lak	Redno preverjajte, ali so lakirane površine poškodovane. Po potrebi se obrnite na specializiranega trgovca KTM. Na lakirane površine prilepite prozorne folije, ki preprečujejo drgnjenje kablov na laku.
Nosilec krmila, krmilo, opornik sedeža	Nosilec krmila, krmilo, opornik sedeža so nosilne in zato izjemno pomembne komponente. Zamenjajte jih najkasneje po 2 letih, glejte poglavje „ <i>Intervali vzdrževanja in nege</i> “.

Gravure okvirja



Karbonski okvirji niso primerni za graviranje. Pomanjkanje stabilnosti okvirja koles lahko povzroči, da se okvir pod obremenitvijo zlomi. S tem se razveljavijo vsi zahtevki za garancijo (povezani z okvirjem).

Graviranje je pogosto uporabljena metoda zaščite pred krajo. Ker pa se okvir do določene mere poškoduje, je potrebna posebna pozornost glede varnosti in garancije/jamstva. Globina prodiranja gravure ne sme presežati 0,2 mm, sicer se pojavijo težave z garancijskimi zahtevki. Graviranje je treba izvesti na področju krmilnega ležaja, da ima čim manjši vpliv na stabilnost okvirja. Glede gravure okvirja se obrnite na specializiranega trgovca KTM. Da bi se izognili koroziji na gravuri, lahko na gravirano površino pritrдите prozorno nalepko, ki je odporna na vplive okolja, kot so dež, umazanija in UV-svetloba. Alternativa graviranju okvirja je identifikacija s posebno nalepko, katere koda se (tako kot gravura) shrani v bazo podatkov in jo je mogoče prebrati v primeru kraje. Ta metoda ne poškoduje okvirja. Nobena od teh metod ne ponuja stoo odstotne zaščite pred krajo. V idealnem primeru se tat, ko prepozna nameščeno kodo, prestraši in se s tem zmanjša število krajev. Kolo vedno zavarujte na fiksni predmet s certificirano ključavnico za kolo.

Zapisnik o predaji

Ko kupec prevzame kolo, mora specializiran trgovec KTM zagotoviti, da so bile preverjene vse spodaj navedene točke in da je bilo kolo predano v popolnoma varnem stanju. Ustrezne preglede je treba označiti po obdelavi pozicij.

Pregled zavor:

- Napeljava zavornih kablov
- Pregled zavornih vodov
- Pregled pritrdilnih vijakov zavornega sistema
- Pregled tesnjenja pri hidravličnem zavornem sistemu
- Delovanje in učinkovanje zavor

Pregled prestavljanja:

- Napeljava prestavnih vrvic in kablov
- Nastavitev menjalnih ročic
- Nastavitev končnih prislonov
- Nastavitev napetosti jeklenice
- Delovanje prestavljanja
- Pregled pritrdilnih vijakov prestavnega sistema

Pregled podvozja:

- Osnovne funkcije in tesnost vzmetenja
- Osnovne funkcije in tesnost zadnjega blažilnika
- Nastavitev in premikanje kompleta cevi krmila
- Pregled pritrdilnih vijakov komponent podvozja
- Pregled vijačnih povezav zadnjega dela

Pregled obročnikov:

- Pregled koncentričnosti (centriranje)
- Pravičen položaj pnevmatike na platišču
- Pregled napetosti špic
- Zračni tlak v pnevmatiki
- Pravilna vgradnja obročnika
- Trdno prileganje hitrega vpenjala
- Trdna pritrjenost osovine

Ostali pregledi:

- Nastavitev in trdno prileganje krmila in nosilca krmila
- Trdno prileganje gonilk in pedalov
- Nastavitev in trdno prileganje sedeža, opornika sedeža in ročajev
- Pravilno kovičenje verige
- Delovanje luči
- Nastavitev in trdna pritrjenost nosilcev za prtljago, blatnikov in stojal
- Namestitvev in trdno prileganje ostalih komponent
- Popolno delovanje sistema za pogon električnega kolesa, vključno s polnjenjem akumulatorja

Pri predaji kolesa:

- Kolo je bilo predano v popolnem, brezhibnem in varnem stanju, vključno z originalnimi navodili za uporabo.
- Dana so bila ustna navodila za brezhibno uporabo, zlasti za uvajanje zavor.
- Izročena so bila navodila proizvajalca komponent.
- Opozorjeno je bilo na upoštevanje ustreznih navodil v originalnih navodilih za uporabo.
- Opozorjeno je bilo na garancijske smernice v originalnih navodilih za uporabo.

.....
Model

.....
Številka okvirja

.....
Številka ključa

.....
Kraj in datum

.....
Podpis trgovca

.....
Podpis kupca ali zakonitega zastopnika kupca

Dokument kolesa

V primeru garancijskega zahtevka nam morate priložiti kopijo te strani ali garancijski zahtevek vašega specializiranega trgovca KTM, pri katerem ste kupili kolo. Zato skrbno shranite ta dokument kolesa.

S svojim podpisom specializiran trgovec KTM zagotavlja, da je vam, kot kupcu, predal naslednje kolo, pripravljeno za vožnjo in varno za uporabo:

Model:

Višina okvirja:

Številka okvirja:

Kategorija (glede na pravilno uporabo):

Največja dovoljena skupna teža:

Barva:

Nosilci za prtljago so dovoljeni: DA NE

Dovoljena obremenitev nosilcev za prtljago:

Priklopnik je dovoljen: DA NE

Dovoljena nosilnost priklopnika:

Otroški sedež je dovoljen: DA NE

Zavorni sistem: Klasična mehanska zavora Kolutna zavora

Dodelitev desne zavorne ročice: Zavora prednjega kolesa Zavora zadnjega kolesa

Dodelitev leve zavorne ročice: Zavora prednjega kolesa Zavora zadnjega kolesa

Pogon: Verižni menjalnik Menjalnik v pestu Shimano Prestavno pesto Enviolo

Obročniki in pnevmatike: Osovina Hitro vpenjalo

Elementi vzmetenja: Polno vzmetenje Hardtail Brez vzmetenja

Komplet cevi krmila: Z navojem Ahead

Obročnik:

Pogonski sistem EPAC:

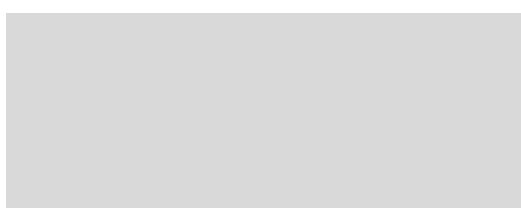
Računalnik kolesa:

Akumulator:

Šifra akumulatorja EPAC-a:

Polnilec:

Zavorni sistem ABS: DA NE



Žig in podpis specializiranega trgovca KTM

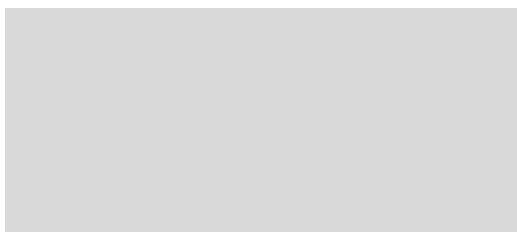
Potrdilo o pregledu

S podpisom potrjujemo, da je pooblaščen specialistizirani trgovec KTM pregledal spodaj navedeni model kolesa. Reklamirani obrabni deli so bili zamenjani in napake odpravljene. Po servisu je kolo v urejenem in brezhibnem stanju.

Ime kupca:

Model: Datum nakupa:

Številka okvirja: Kategorija:



Žig in podpis trgovca

1. Pregled, po 200 km

Datum:

Zamenjani ali popravljene deli:

.....

.....

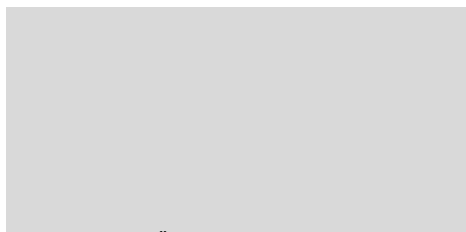
.....

.....

.....

.....

.....



Žig in podpis trgovca

2. Pregled, servis po 1 letu

Datum:

Zamenjani ali popravljene deli:

.....

.....

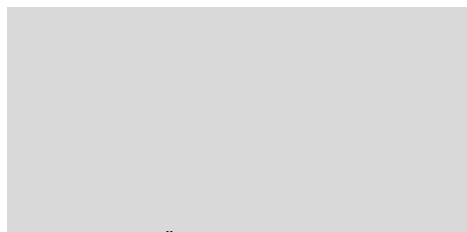
.....

.....

.....

.....

.....



Žig in podpis trgovca

3. Pregled, servis po 2 letih

Datum:

Zamenjani ali popravljene deli:

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



Žig in podpis trgovca

4. Pregled, servis po 3 letih

Datum:

Zamenjani ali popravljene deli:

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



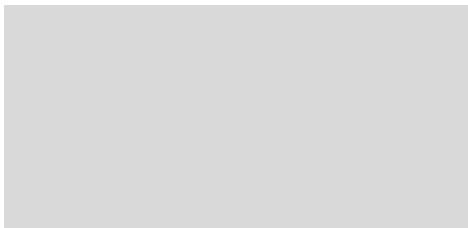
Žig in podpis trgovca

5. Pregled, servis po 4 letih

Datum:

Zamenjani ali popravljene deli:

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



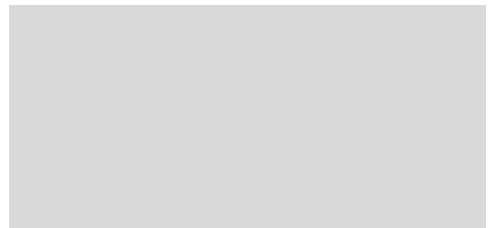
Žig in podpis trgovca

6. Pregled, servis po 5 letih

Datum:

Zamenjani ali popravljene deli:

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



Žig in podpis trgovca

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