

ORIGINÁLNÍ
NÁVOD
K OBSLUZE
JÍZDNÍ KOLA
ČESKY

KTM
BIKE INDUSTRIES

The image features a mountain landscape with a repeating geometric pattern overlay. The pattern consists of interlocking, stylized shapes that resemble a woven or woven fabric texture. The colors are primarily shades of orange, red, and black. The mountains are in the background, and the foreground shows a valley with some vegetation. The overall aesthetic is modern and industrial.

KTM
BIKE INDUSTRIES

Obsah

Obecná upozornění	2	Obecná upozornění	28
Upozornění k bezpečné manipulaci	2	Manipulace s pevnými osami	28
Před první jízdou	3	Manipulace s rychloupínáky	30
Před každou jízdou	4	Plášť, ráfek, duše	30
Po pádu	4	Upozornění na pláště	31
Podrobný náhled – jízdní kolo	6	Upozornění na ráfku	31
Přeprava zavazadel	8	Provedení ráfků	32
Nosič	8	Tubeless	32
Kapsičky na řídítka	8	Provedení ventilků	32
Kapsy Lowrider	8	Napětí špic a o obvodová házivosť ráfku ..	32
Použití vozíků	9	Defekt	33
Použití dětských sedaček	9	Postup v případě defektu	33
Použití ke stanovenému účelu	10	Prvky odpružení	36
Kategorizace	10	Vymezení pojmů	36
Kategorie 0 / E0	11	Odpružené vidlice	37
Kategorie 1 / E1	11	Seřízení tuhosti pružiny	37
Kategorie 2 / E2	11	Seřízení tlumení	37
Kategorie 3 / E3	12	Zadní tlumič	38
Kategorie 4 / E4	12	Seřízení tlumení	39
Kategorie 5 / E5	12	Údržba prvků odpružení	39
Úpravy na kole	13	Odpružená sedlovka	40
Výběr správné výšky rámu	13	Výškově nastavitelná sedlovka	40
Výška a poloha sedla	14	Osvětlení	41
Výška řídítek a nastavení představce ..	15	Osvětlení na EPAC	41
Brzdový systém	16	Osvětlení na jízdním kole	41
Obecná upozornění	16	Odstanění závad	41
Dosahy brzdových pák	16	Hlavové složení	42
Mechanické ráfkové brzdy	17	Kontrola vůle ložiska	42
V brzdy	17	Zvláštnost materiálu Carbon	43
Ráfkové brzdy	18	Přeprava jízdního kola	44
Hydraulické ráfkové brzdy	18	Přeprava kola autem	44
Kotoučové brzdy	19	Přeprava kola železnicí	44
Zpáteční brzdy	20	Přeprava kola letadlem	44
Pohon	21	Vybavení kola	45
Obecná upozornění	21	Cyklistická přilba	45
Středové složení a kliky	21	Obuv a pedály	45
Přehazovačka	22	Pokyny pro údržbu a ošetřování	46
Obsluha horských, trekkingových, městských		Čištění a ošetřování	46
a dětských kol	22	Skladování a uchovávaní	46
Obsluha řazení u závodních kol	24	Intervaly údržby a ošetřování	47
Vicerychlostní náboj	25	Doporučené utahovací momenty	48
Obsluha vicerychlostního náboje	25	Ručení a záruka	50
Řetěz	26	Rám, rámové sady a pevné vidlice ..	50
Opotřebení řetězu a péče o řetěz	26	Opotřebitelné díly	51
Řemen	27	Rytí na rámu	51
Opotřebení řemenu a péče o řemen	27	Předávací protokol	52
Kontrola fungování	27	Bike Pass	53
Kola a pláště	28	Doklad o servisní prohlídce	54

Obecná upozornění

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

Vysvětlení symbolů:



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



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



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

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

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

Přejeme vám vždy dobrou jízdu.

Váš tým **KTM Fahrrad GmbH**

Upozornění k bezpečné manipulaci



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

▪ **Dodržujte příslušné platné vnitrostátní zákony.**

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

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

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

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

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

▪ **Dětská kola**

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

- **V noci a za špatné viditelnosti jezděte pomalu a nikdy bez osvětlení.**
Světlo, zadní světlo, reflektory a způsob jízdy přizpůsobený situaci jsou nezbytnosti.
- **Při používání kola vždy noste oděv vhodný na cyklistiku, testovanou cyklistickou přilbu, ochranné vybavení a vhodnou pevnou obuv.**
Cyklistická přilba by měla mít kontrolu podle DIN EN 1078 – viz kapitola „Vybavení jízdního kola“.
- **Zejména při vyšších rychlostech jezděte zvláště předvidavě.**
Dvojitá rychlost = čtyřnásobná brzdná dráha. Zejména v případě úleku nebo při silném brzdění může dojít k zablokování kol a k přemetu. Předvidavá jízda a dobře dávkované brzdění jsou nezbytné.
- **Vždy přizpůsobte svůj styl jízdy daným podmínkám.**
Za vlhka se brzdná dráha podstatně prodlužuje, předčasné zablokování kol může vést k pádu.
- **Dbejte na to, aby velikost rámu a ovládací prvky odpovídaly Vaší výšce.**
Špatně zvolená velikost rámu může ztěžovat obsluhu a kontrolovatelnost kola – například není možné správně ovládat brzdy – viz kapitola „Úpravy na kole“.
- **Berte ohled na ostatní účastníky silničního provozu, chodce a děti.**
Vždy počítejte s chybou jiných. Jezděte ohleduplně a neohrožujte ani neprovokujte ostatní účastníky silničního provozu.
- **Používání mobilního telefonu a poslechu hudby přes sluchátka je třeba se za jízdy vzdát.**
Může to odvádět Vaši pozornost a budete své okolí vnímat jen omezeně.
- **Cyklostezky, které vedou rovnoběžně se silnicí, představují zvláštní zdroj nebezpečí.**
Odbočující auto Vás může přehlédnout.
- **Železniční koleje a kryty kanálu přejíždějte opatrně, abyste předešli pádu.**
Železniční koleje pokud možno přejíždějte v pravém úhlu.
- **Mějte na paměti, že na křižovatkách můžete být v mrtvém úhlu jiných vozidel.**
Tak vznikají nebezpečné situace, zejména při odbočování motorového vozidla.
- **K opravám a výměnám používejte výhradně originální součásti KTM.**
K výměně komponent Vašeho kola se doporučuje používat výhradně originální díly KTM, neboť tyto musejí mít určité vlastnosti. Ohledně výběru náhradních dílů se obraťte na svého prodejce KTM.
- **Vždy chraňte životní prostor zvířat a rostlin.**
Jezděte jen po vymezených cestách a silnicích. Vyhýbejte se loukám a polím a v žádném případě nepřejíždějte vodní toky. V terénu bezpodmínečně přizpůsobte svou rychlost svým jezdeckým schopnostem.
- **Během jízdy neprovádějte žádné seřizovací práce na brzdách a řazení.**
Tím se podstatně zvyšuje riziko pádu.
- **Na kole nikdy nejezděte ve dvou.**
Výjimkou je vedení malých dětí ve speciální dětské sedačce. Navíc vezená hmotnost se musí započítat do maximální přípustné celkové hmotnosti. Ne všechny rámy kola jsou konstruovány pro použití dětských sedaček. Přetížení může vést k deformaci nebo zlomení rámu kola nebo komponent.
- **Na kole nikdy nejezděte bez držení.**
To v sobě skrývá velká nebezpečí, neboť můžete ztratit kontrolu nad svým kolem.
- **Nikdy nejezděte pod vlivem drog, alkoholu nebo léků, popř. při vyčerpání.**
To v sobě skrývá velká nebezpečí, neboť můžete ztratit kontrolu nad svým kolem.

Před první jízdou

1. Nesmí být překročena hranice zatížení kola a souvisejících komponentů. Vaše kolo bylo zkonstruováno pouze k použití, které je uvedeno v kapitole „Použití ke stanovenému účelu“.
2. Musí být dodržena maximální přípustná celková hmotnost (kolo + cyklista + zavazadlo), na kterou je Vaše kolo zkonstruované – viz kapitola „Použití ke stanovenému účelu“.
3. Před první jízdou se seznámte s účinností brzd kola. Ujistěte se, která brzdová páka ovládá přední, popř. zadní kolo –

viz kapitola „Brzdový systém“.

4. Musíte porozumět fungování typu řazení – viz kapitola „Pohon“.
5. Výška řídítek a sedla musí být přizpůsobena tělesné výšce – viz „Úpravy na kole“.
6. U kol s nášlapnými pedály je vhodné před jízdou provést zaklapnutí, popř. uvolnění boty z pedálu – viz kapitola „Vybavení jízdního kola“.
7. Nechte si veškerá nastavení prvků odpružení provést hned po koupi kola od svého prodejce KTM. Chybně nastavené prvky odpružení mohou mít negativní dopad na jízdní chování a představují tedy zvýšené bezpečnostní riziko. Kromě toho to může vést k poškození prvků odpružení nebo rámu – viz kapitola „Prvky odpružení“.

Před každou jízdou

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

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

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

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

5. Při aktivní účasti v silničním provozu je třeba dodržovat vnitrostátní skutečnosti v příslušné zemi. Nikdy nejezděte bez osvětlení a světel – viz část „Upozornění k bezpečné manipulaci“.
6. Pro kontrolu hlavového složení pohybně řídítka střídavě doleva a doprava, musí to být možné lehce a bez vůle. Se stisknutou přední brzdou pohybně řídítka kolem prudce dopředu a dozadu. To rovněž musí probíhat bez vůle a praskání. Řídítka nesmějí umožňovat žádné natočení vůči přednímu kolu – viz kapitola „Hlavové složení“.
7. Pro kontrolu odpružení se opřete o kolo a pokuste se tak zjistit, zda prvky odpružení propruží nahoru a dolů jako obvykle – viz kapitola „Prvky odpružení“.
8. Stojánek kola musí být před začátkem jízdy sklopený, aby se předešlo pádu.

Po pádu



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

Cizí vlivy, pády nebo nehody mohou poškodit komponenty kola, které jsou relevantní pro bezpečnost. Aby se předešlo ne-

bezpečným situacím při další jízdě, je nezbytné dodržet následující body.

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

Podrobný náhled – jízdní kolo



Mountainbike - Full Suspension (exemplární symbolické zobrazení)



Horské kolo - Hardtail (exemplární symbolické zobrazení)

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



Road Bike (exemplární symbolické zobrazení)



Trekking - Onroad (exemplární symbolické zobrazení)

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

Přeprava zavazadel



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

Nosič

Vedle přepravy v běžném batohu je na jízdním kole možné využít speciálního příslušenství jako jsou kapsičky na řídítka nebo sedlové tašky. Další možností je nosič. Z konstrukčních důvodů nejsou všechny druhy přepravy zavazadel vhodné pro každý model jízdního kola. Zde najdete přehled nejběžnějších metod přepravy zavazadel.



Obr. 1/8 Nosič



Obr. 2/8 Kapsa na nosič



Obr. 3/8 Kapsička na řídítka



Obr. 4/8 Kapsa Lowride

Veškeré nosiče instalované společností KTM („Obr. 1/ Nosič“ na straně 8) splňují normu EN 14872 popř. EN ISO 11243. Maximální zatížení činí podle těchto norem 10 kg, 18 kg nebo 25 kg. Maximální zatížení platné pro Váš model je vyryto přímo na nosiči. Je-li nosič instalován dodatečně, je třeba dbát na to, aby tento byl rovněž vyzkoušen podle výše uvedených norem a byl vhodný pro montáž na příslušný rám kola. Na nosič vždy nakládejte vhodné, stabilní, pokud možno vodotěsné sedlové tašky („Obr. 2/ Kapsa na nosič“ na straně 8), u nichž je těžiště pokud možno co nejnižše. Montáž samonosných nosičů, které jsou upnuti na sedlovku, není u rámu z carbonu, popř. celoodpružených rámu povolena. Dodržujte případná omezení výrobce sedlovky.

Kapsičky na řídítka

Kapsičky na řídítka („Obr. 3/ Kapsička na řídítka“ na straně 8) se často umísťují pomocí suchých zipů a představují praktickou možnost, jak uložit cenné předměty nebo fotografické vybavení.

Kapsy Lowrider

Pomocí speciálních držáků na vidlici je možné připevnit takzvané kapsy Lowrider („Obr. 4/ Kapsa Lowride“ na straně 8). Kapsy Lowrider se hodí k přepravě těžkých zavazadel, protože kvůli nízko umístěnému těžišti není jízda ve velkém rozsahu ovlivněna. Z konstrukčních důvodů nejsou všechny modely jízdních kol vhodné pro umístění držáků pro kapsy Lowrider.

Použití voziků



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

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

Společnost KTM Fahrrad GmbH zásadně schvaluje následující systémy spojení:

- Upevnění spodní osy - montáž na osu („Obr. 1/ Spodní osa“ na straně 9)
- Upevnění spodní osy - montáž na spojku
- Upevnění střední osy - montáž na nosič („Obr. 2/ Střední osa“ na straně 9)

Obecně lze rozlišovat brzděné a nebrzděné vozíky. Maximální přípustná zatížení vozíku

přítom činí 80 kg pro brzděný vozík a 40 kg pro vozík nebrzděný

Dodržujte také vnitrostátní předpisy, které částečně povolují pouze podstatně nižší zatížení.

Zvláštní opatrnosti je třeba u kol s vícerychlostním nábojem, pokud je připevněn vozík s upevněním spodní osy na náboji zadního kola. Podpěra točivého momentu náboje řazení musí být

i našroubovanou spojku vozíku správně namontovaná. Při montáži vozíku dbejte především na to, aby vždy byla zajištěna dostatečná upínací síla a potřebná bezpečnost proti zkroucení u spojky vozíku.



Obr. 1/9 Spodní osa



Obr. 2/9 Střední osa

Použití dětských sedaček



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



Obr. 3/9 Zdroj BabyOK

Z konstrukčních důvodů není každý model kola od společnosti KTM Fahrrad GmbH vhodný pro montáž dětské sedačky. Informujte se proto u výrobce dětské sedačky, popř. u svého prodejce KTM, jaký model přichází pro Vaše jízdní kolo v úvahu. Společnost KTM Fahrrad GmbH schvaluje dětské sedačky pro montáž sedlovou trubkou („Obr. 3/ Zdroj BabyOK“ na straně 9). Jízdní kola kategorie 1, 4, 5, a rovněž E1, E4 a E5 nejsou podle kapitoly „Použití ke stanovenému účelu“ vhodná pro použití dětských sedaček. Rovněž rám z carbonu není pro připevnění dětské sedačky vhodný.

Použití ke stanovenému účelu

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

Kategorizace

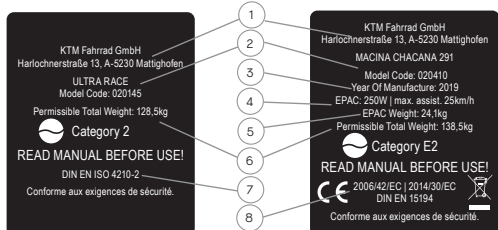
Společnost KTM Fahrrad GmbH stanoví kategorie 0-5, popř. kategorie EPAC E0-E5, které se od sebe podstatně liší především svým účelem použití. Různé kategorie jsou popsány na následujících stranách.

Příslušná kategorie je uvedena přímo na jízdním kole, v oblasti spodní trubky, popř. sedlovky, ve formě nálepky „Obr. 1/ Nálepka na jízdní kolo“ na straně 10 / „Obr. 2/ Nálepka na EPAC“ na straně 10. Navíc tato nálepka informuje o veškerých relevantních údajích Vašeho jízdního kola.

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

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

Pokud jsou u modelů offroad navíc namontovány nosič, blatníky nebo kryt řetězu, měni se kategorie automaticky na 2, popř. E2. Výjimkou jsou tzv. „Short Fenders“ („Obr. 3/ Symbolické vyobrazení Short Fender“ na straně 10), které je možné namontovat na vidlici nebo na rám, popř. sedlo, bez vzpěr.



Obr. 1/10 Nálepka na jízdní kolo



Obr. 2/10 Nálepka na EPAC




Obr. 3/10 Symbolické vyobrazení Short Fender

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


Kategorie 0 / E0

Typ kola	Dětská kola
	Charakteristika kategorie 0 / E0 Tato jízdní kola jsou určena výhradně pro děti. Jízdní kola kategorie 0 / E0 nesmí v žádném případě používat mládež nebo dospělí. Děti nikdy nesmějí jezdit na kole bez dohledu. Kromě toho by měly děti vždy jezdit mimo silniční provoz a mimo jiná nebezpečí nebo překážky a přiměřeně jejich schopnostem.
Povolené použití	Použití jízdních kol z kategorie 0 / E0 je povoleno jen pod rodičovským dohledem.
Nepovolené použití	Děti nesmějí jezdit v blízkosti svahů, obrubníků, schodů, přerušeného zábradlí, kanálových vik a po cestách, kde jezdí automobily.
Stojí za to vědět	 <p>Maximálně nastavitelná výška sedla (viz kapitolu „Úpravy na kole“) musí být minimálně 435 mm a nesmí překročit 635 mm. Výška sedla představuje svislou vzdálenost mezi zemí a horní hranou sedla.</p> <p>Obr. 1/11 Výška sedla</p>

Kategorie 1 / E1

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


Kategorie 2 / E2

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


Kategorie 3 / E3

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

Kategorie 4 / E4

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

Kategorie 5 / E5

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

Úpravy na kole

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



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

Výběr správné výšky rámu

Výběr správné výšky rámu je zásadní pro bezpečnou jízdu na kole. Rám speciálně přizpůsobený pro cyklistu je možné určit podle výšky a měření délky rozkroku.

Za pomoci následující tabulky můžete najít podle své výšky vhodnou velikost rámu.

BODY HEIGHT VÝŠKA POSTAVY	140-154 cm	155-164 cm	165-169 cm	170-174 cm	175-179 cm	180-184 cm	185-189 cm	190-194 cm	195-200 cm
MTB FULLY	S 38cm	M 43cm	L 48cm	XL 53cm					
MTB HARDTAIL MAC. GRAN (Man)	XS 32cm	S 35-38cm	M 42/43cm	L 47/48cm	XL 52/53cm	XXL 57cm			
ROAD (E)	XS 49cm	S 52 (44.5)cm	M 55 (48)cm	L 57 (52)cm	XL 59 (55)cm				
TREKKING CITY / URBAN	XS 43cm	S 46cm	M 51cm	L 56cm	XL 60cm	XXL 63cm			

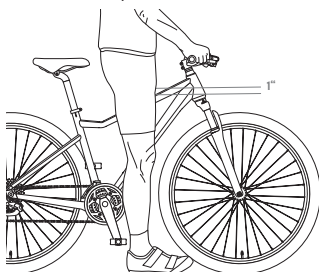
KIDS/YOUTH DĚTI/MLÁDEŽ

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

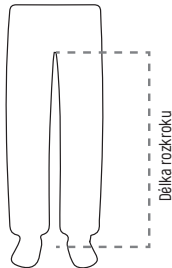
Poznámka: This chart provides you only a rough indication!

Varování: Tato tabulka slouží jen pro přibližné určení!

Vestoje je třeba dbát na minimální vzdálenost jednoho palce, tedy 2,54 cm, mezi rozkrokem a horní rámovou trubkou („Obr. 1/ Vzdálenost v palcích“ na straně 13). K tomu si změřte délku svého rozkroku.



Obr. 1/13 Vzdálenost v palcích



Obr. 2/13 Délka rozkroku

Při měření délky rozkroku postupujte takto:

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

Výška a poloha sedla



- Pokud používáte sedlovku, jejíž průměr je menší než trubka sedla, je možné použít takzvané redukční objímky o minimální délce 70 mm.
- Před jízdou, popř. po každém provedeném seřízení vždy zkontrolujte pevné sešroubování se sedlem. Uchopte rukama sedlo za přední a zadní stranu a pohybujte jím doleva a doprava, popř. nahoru a dolů. Přitom nesmí být patrný žádný posun sedlovky.
- Musí být dodrženy minimální hloubka zasunutí sedlovky „Obr. 2/ Hloubka zasunutí“ na straně 14. Případně zvolte nejbližší vyšší velikost rámu.
- Při zasouvání sedlovky do trubky sedla nepoužívejte násilí.
- Pro veškeré seřizovací práce, ošetřování a údržbu kola jsou potřeba odborné znalosti a speciální nářadí. Nechte veškeré práce provést svým prodejcem KTM.

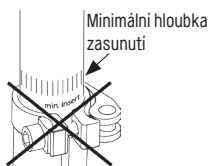
Výška sedla je správně natavená, když pata nohy leží na ose pedálu a noha je přitom úplně natažená („Obr. 1/ Výška sedla“ na straně 14). Noha by ovšem měla být lehce ohnutá, když je břicho chodidla na ose pedálu.

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

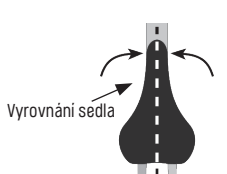


Obr. 1/14 Výška sedla

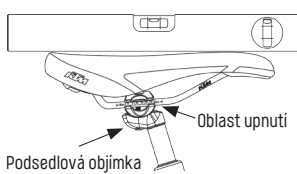
Pro změnu výšky sedla povolte rychloupínací páku, popř. upínací šroub na trubce sedla – viz „Manipulace s rychloupínáky“ v kapitole „Kola a pláště“ a nastavte správnou výšku sedla. Nyní pro upevnění sedlovky páku rychloupínáku zavřete. Pokud je k upevnění sedlovky použit upínací šroub, potřebujete správné nářadí. Vždy používejte momentový klíč a dodržujte údaje k utahovacím momentům v kapitole „Doporučené utahovací momenty“. Otáčením šroubu proti směru hodinových ručiček se tento povolí a sedlovku je možné posunout. Nyní sedlovku připevňte otáčením šroubu ve směru hodinových ručiček. Zkontrolujte, zda je sedlo v jedné přímce s horní rámovou trubkou rámu kola („Obr. 3/ Zdroj Sram“ na straně 14). Případně znovu povolte páku rychloupínače/upínací šroub na trubce sedla a sedlo srovnejte.



Obr. 2/14 Hloubka zasunutí



Obr. 3/14 Zdroj Sram



Obr. 4/14 Montáž sedla



Obr. 5/14 Sedlovka

Každé sedlo musí být namontované sedací plochou rovnoběžně se zemí („Obr. 4/ Montáž sedla“ na straně 14). K tomu pomůže při montáži vodováha. Povolenoí rozsah upnutí lyžin je na každém sedle vyznačen.

Většina výrobců sedlovek udává pro montáž sedla utahovací moment, který je vyznačen přímo na sedlovce („Obr. 5/ Sedlovka“ na straně 14) – viz kapitolu „Doporučené utahovací momenty“. U sedlovek se dvěma šrouby se musí utahovací momenty po utažení střídat dvakrát jednotlivě navzájem zkontrolovat. Sedlovka nesmí být namontovaná chybně – podsedlová objímka musí směřovat dozadu.

Výška řídítek a nastavení představce



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

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

Konvenční představce

U konvenčních představců („Obr. 1/ Představce“ na straně 15) se výška řídítek změní tak, že se mění hloubka zasunutí představce do krku vidlice.



Obr. 1/15 Představce

Nastavitelné představce

Úhlově nastavitelný představce („Obr. 2/ Úhlově nastavitelný představce“ na straně 15) umožňuje upravit polohu řídítek i dodatečně. K tomu se mění úhel nastavení nahoru, popř. dolů. Lze je snadno doplnit - dostanete je u svého prodejce KTM.



Obr. 2/15 Úhlově nastavitelný představce

Bezzávitový představce (Ahead)

Bezzávitový představce („Obr. 3/ Představce Ahead“ na straně 15) je upnutý přímo na krku vidlice. Úprava výšky je přitom možná jen přes mezikroužky (spacers) nebo otáčením představce. Zkracováním vidlice se může výška řídítek jen zmenšit. Otáčením představce je možné výšku řídítek zmenšit nebo zvětšit.



Obr. 3/15 Představce Ahead

Brzdový systém

Obecná upozornění



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

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

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

Dosahy brzdových pák



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

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

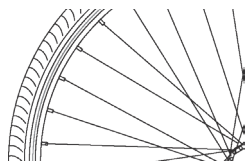
Mechanické ráfkové brzdy



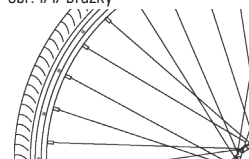
- Sledujte stav ráfků. V případě úplně opotřebených ráfků může tlak v plášti vést ke zlomení ráfku. Duše se může roztrhnout, popř. zablokovat kolo.
- Brzdová lanka musí být vždy v bezvadném stavu. Jednotlivé dráty nesmějí v žádném případě odstávat a v případě potřeby se musí vyměnit.

U tohoto modelu brzd se opotřebovávají brzdové destičky a ráfky. Ukazatele opotřebení ve formě drážek („Obr. 1/ Drážky“ na straně 17) nebo bodů („Obr. 2/ Body“ na straně 17) jsou umístěny přímo na boku ráfku. K dispozici může být také ukazatel opotřebení, který při úplném zmizení vyzve k výměně ráfku. Opotřebení brzdových destiček se pozná podle toho, že indikátory v důsledku častého brzdění zmizí. Při výměně destiček navíc zkontrolujte také opotřebení ráfku. Není-li k dispozici žádný viditelný indikátor, věnujte pozornost trhlinám, nerovnostem nebo vyklenutím na brzdové ploše ráfku.

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



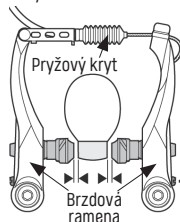
Obr. 1/17 Drážky



Obr. 2/17 Body

V brzdy

U V brzd („Obr. 3/ Zdroj Shimano“ na straně 17) se na každé straně ráfku nachází vždy jedno brzdové rameno. Při stisknutí brzdové páky V brzdy se brzdová ramena kvůli tahu lanku pohybují směrem dovnitř. Brzdové destičky umístěné na brzdových ramenech se třou o boky ráfku a způsobují tak brzdění.



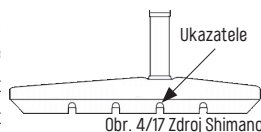
Obr. 3/17 Zdroj Shimano

Kontrola fungování



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

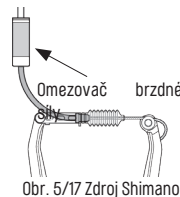
Brzdové destičky („Obr. 4/ Zdroj Shimano“ na straně 17) musejí mít správnou tloušťku. Pokud jsou drážky na destičkách již obroušené, je nezbytná výměna. Pravé, popř. levé brzdové destičky by měly při pomalém tažení za brzdovou páku rovnoměrně nasedat přední části destičky na boky ráfku. Při dosednutí přední části destičky musí zadní část destičky vykazovat přibližnou vzdálenost 1 mm k boku ráfku. To brání zvuku skřípění při brzdění. Pokud nyní pokračujete v tahu brzdovou pákou, musejí destičky celoplošně dosedat na bok ráfku.



Obr. 4/17 Zdroj Shimano

Omezovač brzdné síly

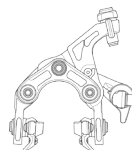
U různých V brzd může být použit omezovač brzdné síly („Obr. 5/ Zdroj Shimano“ na straně 17). Ten působí při každém brzdění a omezuje brzdounou sílu tak, že se dráha tahu v rámci určitého rozsahu síly brzdové páky prodlužuje.



Obr. 5/17 Zdroj Shimano

Ráfkové brzdy

Ráfkové brzdy tvoří uzavřený systém, protože brzdová ramena mají společné zavěšení („Obr. 1/ Zdroj Shimano“ na straně 18). Když je stisknuta brzdová páka, pohybují se brzdové destičky směrem dovnitř, třou se o bok ráfků a způsobují brzdění.



Obr. 1/18 Zdroj Shimano

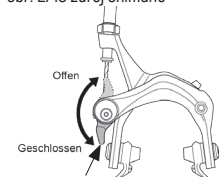
Kontrola fungování



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

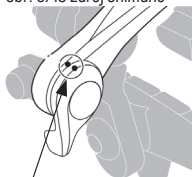
Brzdové destičky musejí mít správnou tloušťku. Pokud jsou drážky na destičkách již obroušené, je nezbytná výměna. Brzdové destičky musejí celoplošně a současně vlevo a vpravo dosedat na bok ráfků. Aby bylo možné demontovat kolo z vidlice, je u ráfkových brzd umístěna páčka rychloupínáku („Obr. 2/ Zdroj Shimano“ na straně 18). Pokud tuto páčku otevřete, pohnou se brzdové destičky směrem ven a pak můžete kolo jednoduše vyjmout. Páčka rychloupínáku musí být během jízdy vždy zavřena, aby bylo možné dosáhnout požadovaného brzdného výkonu. Některé ráfkové brzdy mají označení poloh, které potvrzují zavření brzd, když jsou značky na páčce rychloupínáku a na krytu brzdy proti sobě („Obr. 3/ Zdroj Shimano“ na straně 18). U některých ráfkových brzd je páčka rychloupínáku těžko přístupná. V tomto případě je páčka rychloupínáku umístěna přímo na řadicím bowdenu („Obr. 4/ Zdroj Shimano“ na straně 18).

Obr. 2/18 Zdroj Shimano



Páčka rychloupínáku

Obr. 3/18 Zdroj Shimano



Označení polohy

Obr. 4/18 Zdroj Shimano



Páčka rychloupínáku

Hydraulické ráfkové brzdy

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

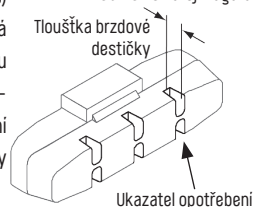
Kontrola fungování



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

Ukazatel opotřebení na brzdových destičkách („Obr. 5/ Zdroj Magura“ na straně 18) udává stupeň opotřebení. V případě úplně opotřebovaných drážek na destičkách je nezbytná výměna. Pravé, popř. levé brzdové destičky by měly při pomalém tažení za brzdovou páku rovnoměrně nasedat přední části destičky na bok ráfku. Při dosednutí přední části destičky musí zadní část destičky vykazovat přibližnou vzdálenost 1 mm k boku ráfku. To brání zvuku skřípění při brzdění. Pokud nyní pokračujete v tahu brzdovou pákou, musejí destičky celoplošně dosedat na bok ráfku.

Obr. 5/18 Zdroj Magura



Kotoučové brzdy

Přednosti kotoučových brzd („Obr. 1/ Zdroj Sram“ na straně 19) jsou vynikající chování při brzdění a značná odolnost vůči nečistotám a povětrnostním vlivům. Za vlhka reaguje brzda dobře, i když má sklon ke vzniku hluku.



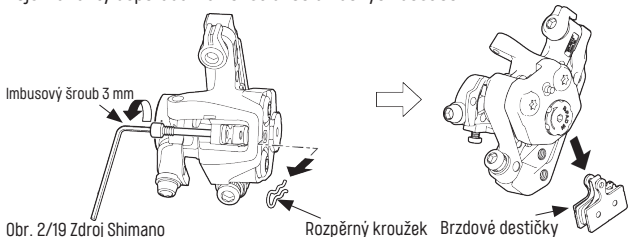
Obr. 1/19 Zdroj Sram

Kontrola fungování

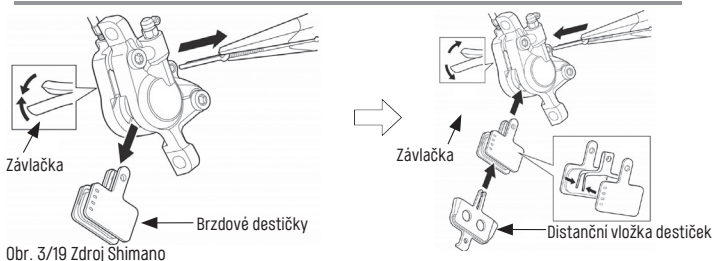


- Jakmile tloušťka brzdového kotouče klesne po příslušnou hranici opotřebení, je třeba jej vyměnit. Dávejte pozor na gravírování nebo značení hranice opotřebení na brzdovém kotouči a dodržujte přitom navíc bezpečnostní upozornění a pokyny z návodu k jednotlivým komponentům od příslušného výrobce brzd.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

Některé modely kotoučových brzd mají na třmenu okénko, které udává vzdálenost mezi brzdovou destičkou a brzdovým kotoučem. Brzdový kotouč musí běžet uprostřed a volně mezi destičkami. Pokud se brzdový výkon snižuje, může to být známkou opotřebení brzdových destiček. Proto pravidelně kontrolujte opotřebení brzdových destiček tak, že je demontujete. Na následujících obrázcích („Obr. 2/ Zdroj Shimano“ na straně 19, „Obr. 3/ Zdroj Shimano“ na straně 19) vidíte nejběžnější varianty uspořádání a konstrukce brzdových destiček.



Obr. 2/19 Zdroj Shimano



Obr. 3/19 Zdroj Shimano

Obecně by se měly destičky vyměnit, když

- dosáhly příslušné hranice opotřebení – viz „Obr. 1/ Zdroj Tektro“ na straně 20
- plocha je nerovnoměrně obroušená
- jsou znečištěné olejem
- přídržná/vratná pružina dře o brzdový kotouč

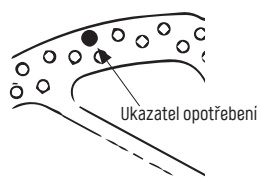
Pro určení tloušťky destiček se změří tloušťka brzdové destičky a montážního držáku (viz „Obr. 1/ Zdroj Tektro“ na straně 20). Pokud je naměřená hodnota pod hodnotou ve sloupci tabulky „Brzdová obložení + montážní držák“ v níže uvedené tabulce, je třeba destičky vyměnit.



Brzdová obložení + montážní držák



Ukazatel opotřebení



Ukazatel opotřebení

Obr. 1/20 Zdroj Tektro

Obr. 2/20 Zdroj Tektro

Brzdové kotouče se rovněž musí vyměnit, jakmile je jejich tloušťka menší než příslušná hranice opotřebení. Částečně je možné kontrolovat opotřebení přes ukazatele přímo na brzdovém kotouči („Obr. 2/ Zdroj Tektro“ na straně 20). Může se například jednat o barevné prohloubení v brzdovém kotouči. Je-li barva úplně obroušená a žádné prohloubení již není k dispozici, je výměna brzdového kotouče naprosto nezbytná. Rovněž snížený účinek brzd a nápadný zvuk škrabání při brzdění mohou být známkami příliš velkého opotřebení.

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

Zpáteční brzdy

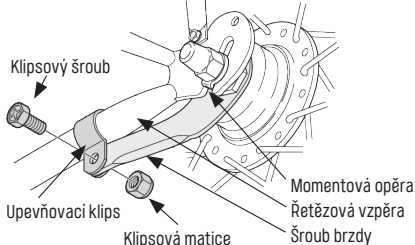
Brzda se aktivuje tak, že se klika otočí proti směru šlapání. Ve vodorovné poloze klik je možné při aktivaci zpáteční brzdy dosáhnout největšího brzdného účinku.

Kontrola fungování

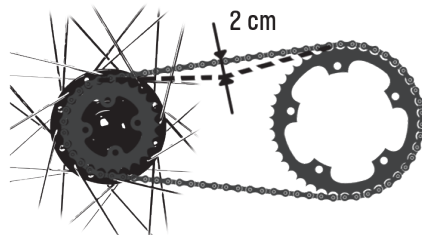


- Zpáteční brzdy mají šroub brzdy („Obr. 3/ Šroub brzdy Zdroj Shimano“ na straně 20), které se opírají o řetězovou vzpěru rámu. To musí být pro správné fungování pevně namontováno pomocí upevňovacích svorek, nebo přímo na řetězové vzpěře.
- Pokud řetěz odskakuje, nebo vykazuje příliš nízké napětí, pak není možné účinné použití zpáteční brzdy.
- Pokud není nastavení správné, okamžitě vyhledejte svého prodejce KTM.

Navíc pravidelně kontrolujte napětí řetězu stisknutím řetězu nahoru, popř. dolů („Obr. 4/ Napětí řetězu“ na straně 20). Řetěz se přitom uprostřed mezi oběma ozubenými koly nesmí nechat stlačit, popř. vytáhnout o více než 2 cm.



Obr. 3/20 Šroub brzdy Zdroj Shimano



Obr. 4/20 Napětí řetězu

Pohon

Obecná upozornění



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

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

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

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

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

Středové složení a kliky



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

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

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

Přehazovačka

Přehazovačky fungují podle následujícího principu:

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



Obr. 1/22 Pozitivní příklad polohy řetězu



Obr. 2/22 Negativní příklad polohy řetězu

Zabraňte tomu, aby řetěz běžel šikmo (velký převodník k velkému pastorku na kazetě vzadu – viz „Obr. 2/ Negativní příklad polohy řetězu“ na straně 22 – popř. malý převodník k malému pastorku na kazetě vzadu), jelikož díky jsou tak vystaveny zvýšenému opotřebení a účinnost pohonu klesá. Řadící páčky pro pohyb řetězu na převodnicích, popř. kazetě jsou zásadně umístěny na řidítkách takto:

Zařazený stupeň vlevo → řazení přehazuje řetěz na převodnicích vpředu

Zařazený stupeň vpravo → přehazovačka přehazuje řetěz na zadní kazetě

Přehazovačky od výrobců Shimano (Di2) a Sram (AXS) jsou k dostání jak v mechanických, tak v elektronických verzích. Dbejte přítom na to, že pro provoz přehazovačky je potřeba dobíjecí baterie. Ta je včetně nabíječky součástí dodávky.

Obsluha horských, trekkingových, městských a dětských kol

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

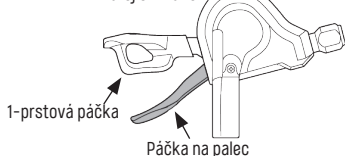
Shimano Rapidfire Plus

Z pohledu jezdce na řidítkách vlevo umístěné řazení obsluhuje řazení („Obr. 3/ Zařazený stupeň řazení“ na straně 22), které umístí řetěz na převodnicích vpředu. Ovládním předsazené 1-prstové páčky se řetěz pohybuje od velkých převodníků k malým. Pomocí páčky na palec se spustí opačný pohyb – řetěz se pohybuje od malých převodníků směrem k velkým.

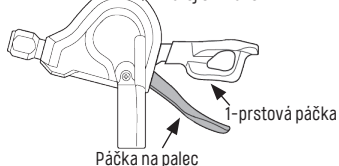
Z pohledu jezdce na řidítkách vpravo umístěné řazení obsluhuje přehazovačku („Obr. 4/ Zařazený stupeň přehazovačka“ na straně 22) a umístí řetěz na zadní kazetě. Stisknutím přední 1-prstové páčky se řetěz pohybuje směrem k malým pastorkům na kazetě. Stisknutím páčky na palec se spustí opačný pohyb – řetěz se pohybuje od malých pastorků směrem k velkým.

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

Obr. 3/22 Zařazený stupeň řazení
Zdroj Shimano



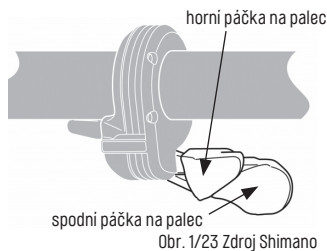
Obr. 4/22 Zařazený stupeň přehazovačka
Zdroj Shimano



Shimano Di2

V základní konfiguraci od společnosti KTM obsluhuje z pohledu jezdce na řídítkách vpravo umístěné řazení přehazovačku („Obr. 1/ Zdroj Shimano“ na straně 23) a umísťuje řetěz na zadní kazetě. Stisknutím horní páčky na palec se řetěz pohybuje směrem k malým pastorkům na kazetě. Stisknutím spodní páčky na palec se spustí opačný pohyb – řetěz se pohybuje od malých pastorků směrem k velkým. Každá páčka na řazení má navíc možnost zařadit najednou více převodů tak, že jsou tlačítka pro každý převod dále tisknuta dopředu.

Elektronicky fungující řazení Shimano Di2 je možné přes software volně nakonfigurovat. Software „e-tube project“ je možné bezplatně stáhnout přímo na domovské stránce Shimano. Navíc je potřeba spojovací přístroj Shimano SM-PC-E1 jako rozhraní mezi PC a komponenty kola (není součástí dodávky). Když jsou komponenty kola připojeny k softwaru, je možné provést veškerá nastavení elektronického řazení.



Sram Trigger

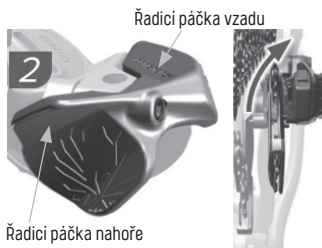
Z pohledu jezdce na řídítkách vpravo umístěné řazení obsluhuje přehazovačku („Obr. 2/ Trigger Zdroj Sram“ na straně 23) a umísťuje řetěz na zadní kazetě. Stisknutím přední 1-prstové páčky se řetěz pohybuje směrem k malým pastorkům na kazetě. Stisknutím páčky na palec se spustí opačný pohyb – řetěz se pohybuje od malých pastorků směrem k velkým.



Sram Eagle AXS

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

Stisknutím řadící páčky směrem dolů (viz obr. 1 „Obr. 3/ Zdroj Sram“ na straně 23) se řetěz pohybuje směrem k velkému pastorku na kazetě.



Obr. 3/23 Zdroj Sram

Stisknutím řadící páčky nahoru nebo stisknutím zadní části řadící páčky (viz obr. 2 „Obr. 3/ Zdroj Sram“ na straně 23) se spustí opačný pohyb – řetěz se pohybuje od velkých pastorků na kazetě směrem k malým.

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

Obsluha řazení u závodních kol

Shimano Dual Control

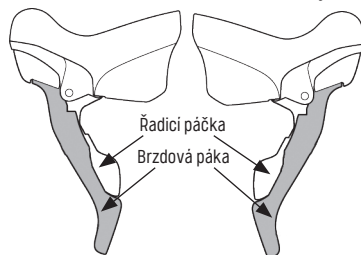
Z pohledu jezdce na řídítkách vlevo umístěné řazení obsluhuje řazení („Obr. 1/ Zdroj Shimano“ na straně 24), které umísťuje řetěz na převodnicích.

Ovládním levé řadicí páčky se řetěz pohybuje z velkého převodníku na malý. Pootočením levé brzdové páky se spustí opačný pohyb – řetěz se pohybuje z malého převodníku na velký.

Z pohledu jezdce na řídítkách vpravo umístěné řazení obsluhuje přehazovačku („Obr. 1/ Zdroj Shimano“ na straně 24) a umísťuje řetěz na zadní kazetě.

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

Obr. 1/24 Zdroj Shimano



Shimano Di2

Z pohledu jezdce na řídítkách vlevo umístěné řazení obsluhuje řazení („Obr. 2/ Zdroj Shimano“ na straně 24), které umísťuje řetěz na převodnicích.

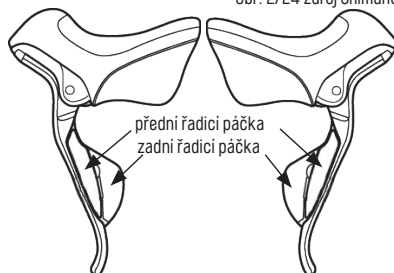
Klepnutí na levou zadní řadicí páčku se řetěz pohybuje z velkého převodníku na malý. Klepnutí na levou přední brzdovou páku se spustí opačný pohyb – řetěz se pohybuje od malých převodníků směrem k velkým. Z pohledu jezdce na řídítkách vpravo umístěné řazení obsluhuje přehazovačku („Obr. 2/ Zdroj Shimano“ na straně 24) a umísťuje řetěz na zadní kazetě.

Klepnutím na pravou zadní řadicí páčku se řetěz pohybuje směrem k malým pastorkům na kazetě. Klepnutí na pravou přední brzdovou páku se spustí opačný pohyb – řetěz se pohybuje od malých pastorků na kazetě směrem k velkým.

Elektronicky fungující řazení je možné přes software volně nakonfigurovat. Software „e-tube project“ je možné bezplatně stáhnout přímo na domovské stránce Shimano. Navíc je potřeba spojovací přístroj Shimano SM-PCE1 jako rozhraní mezi PC a komponenty kola (není součástí dodávky).

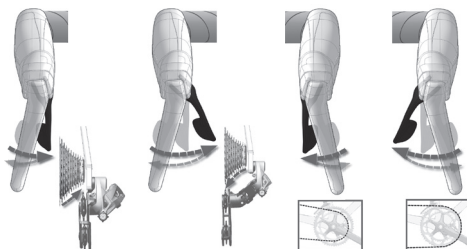
Když jsou komponenty kola připojeny k softwaru, je možné tam provést veškerá nastavení elektronického řazení.

Obr. 2/24 Zdroj Shimano



SRAM Double Tap

Z pohledu jezdce na řídítkách vlevo umístěná řadičí páčka obsluhuje řazení („Obr. 1/ Zdroj Sram“ na straně 25), které umísťuje řetěz na převodnících. Pokud se řadičí páčka trochu otočí, řetěz se pohybuje z velkého převodníku na malý. Když se řadičí páčka otáčí dál směrem dovnitř, spustí se opačný pohyb – řetěz se pohybuje směrem k velkým převodníkům.



Obr. 1/25 Zdroj Sram

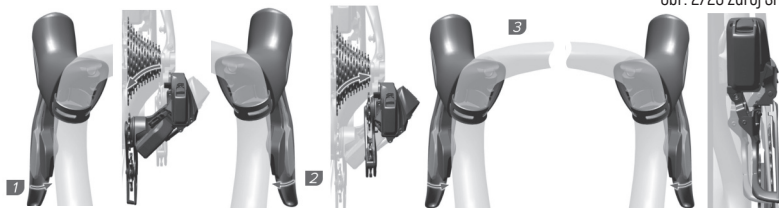
Z pohledu jezdce na řídítkách vpravo umístěná řadičí páčka

obsluhuje přehazovačku („Obr. 1/ Zdroj Sram“ na straně 25) a umísťuje řetěz na zadní kazetě. Po-

kud se řadičí páčka o kousek pootočí, řetěz se pohybuje směrem k malým pastorkům na kazetě. Když se řadičí páčka otáčí dál směrem dovnitř, spustí se opačný pohyb – řetěz se pohybuje směrem k velkým pastorkům na kazetě.

SRAM eTap AXS

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



Obr. 2/25 Zdroj Sram

pastorku. Pro zařazení více převodů najednou držte řadičí páčku stisknutou. Klepnutím na pravou řadičí páčku se nyní přehazovačka pohybuje směrem ven („Obr. 2/ Zdroj Sram“ na straně 25). Řetěz se pohybuje k nejbližšímu menšímu pastorku. Pokud se současně stiskne jak levá, tak pravá řadičí páčka, pohybuje se řetěz přes řazení na malý, popř. velký převodník vpředu („Obr. 2/ Zdroj Sram“ na straně 25).

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

Vícerychlostní náboj

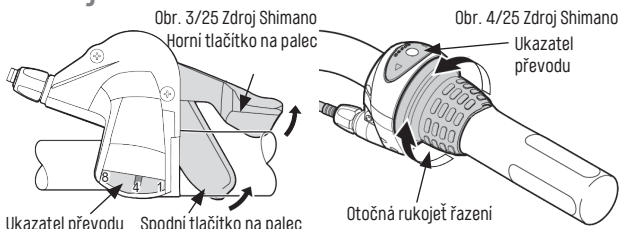
U vícerychlostních nábojů se řadí přes planetový převod za pomoci otočné rukojeti řazení, popř. řadičí páčky na palec. Je možné rozlišovat mezi volnoběžnými nebo zpátečnými náboji. U zpátečních nábojů je zabudovaná bubnová brzda spuštěna při zpětném otáčení klik. Brzdový účinek je přitom nejvyšší, když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

Obsluha vícerychlostního náboje

Během řazení by se mělo šlapat menší silou nebo vůbec ne. Otočná rukojeť řazení („Obr. 3/ Zdroj Shimano“ na straně 25) nebo řadičí páčka na palec („Obr. 4/ Zdroj Shimano“ na straně 25) jsou umístěny vpravo na řídítkách.

Ukazatel převodu informuje o příslušném zařazeném převodu. Otáčením otočné

rukojeti řazení ve směru hodinových ručiček, popř. stisknutím spodní páčky na palec se nastaví menší převod. Otáčením otočné rukojeti řazení proti směru hodinových ručiček, popř. stisknutím horní páčky na palec se nastaví větší převod.



Obr. 3/25 Zdroj Shimano
Horní tlačítko na palec

Obr. 4/25 Zdroj Shimano
Ukazatel převodu

Opotřebení řetězu a péče o řetěz



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

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

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

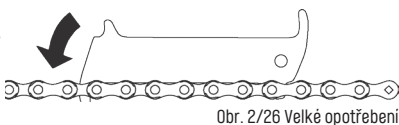
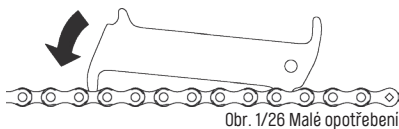
Řetěz by se měl pravidelně čistit neutrálním čisticím prostředkem. V žádném případě k tomu nepoužívejte zásaditá nebo kyselá rozpouštědla, jako například prostředky na odstranění rzi. Poté naneste na vnitřní kladky řetězu olej nebo tuk na řetězy. Poté otáčejte klikou, aby se řetěz mohl několikrát protočit.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

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

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

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

Opotřebení svého řetězu můžete zkontrolovat pomocí měřky opotřebení. Měrka opotřebení se prohloubením zasune na kladku a měřicím hrotem se otočí na řetěz. U nového řetězu padne měřicí hrot přesně špičkou mezi kladky („Obr. 1/ Malé opotřebení“ na straně 26). Čím větší je opotřebení, tím hlouběji se měřicí hrot ponoří mezi kladky. Pokud se měřicí strana úplně zanoří, takže měrka v celé měřicí délce doléhá na kladky, měl by se řetěz vyměnit, aby se předešlo opotřebení dalších součástí („Obr. 2/ Velké opotřebení“ na straně 26).



Řemen

Řemen z uhlíkového vlákna s roztečí zubů představuje snadno udržovatelnou náhradu běžného řetězu na jízdní kolo. Zásadně je třeba rozlišovat robustnější systém CDX (EPAC) a systém CDN (kolo), které jsou opatřeny středovým vedením („Obr. 1/ Zdroj Gates“ na straně 27).



Opotřebení řemenu a péče o řemen



- Části těla a oděv se musí držet od pohonu dál, když je tento v pohybu.
- Řemen neohýbejte, nekrúte, neohýbejte dozadu, neotáčejte a nesvazujte. Řemen nikdy nepoužívejte jako pákový klíč nebo řetězový bič. Řemen nikdy nenavijete kazetou nebo nenasazujete pákou („Obr. 2/ Zdroj Gates“ na straně 27).
- Řemen v pravidelných intervalech kontrolujte, zda nevykazuje lomové trhliny, chybějící zuby nebo volná uhlíková vlákna („Obr. 3/ Opotřebení řemenu Zdroj Gates“ na straně 27)
- K výměně se smí použít pouze vhodný a srovnatelný typ řemenu se stejnou délkou řemenu.
- Řemen se nesmí mazat.
- Pro veškeré seřizovací práce, ošetřování a údržbu na pohonu jsou potřeba odborné znalosti a speciální nářadí. Nechte veškeré práce provést svým prodejcem KTM a zkontrolovat podle zadání v kapitole „Intervaly údržby a ošetřování“.

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

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

Nenavijet pomocí kazety



Obr. 2/27 Zdroj Gates

Nenasazovat pomocí páky



Nesymetrický

Žraločí zub



Lomové trhliny

Chybějící zub řemenu

Odhalená uhlíková vlákna opotřebovaný materiál s viditelným polymerem

Obr. 3/27 Opotřebení řemenu Zdroj Gates

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

Kontrola fungování

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

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

Kola a pláště

Obecná upozornění



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

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

Manipulace s pevnými osami

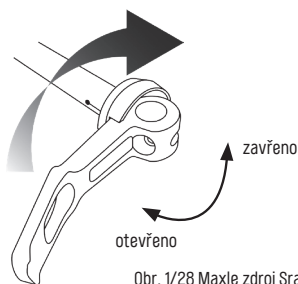
Pevné osy připevňují kola k vidlici, popř. k rámu jízdního kola. V současnosti je na trhu mnoho různých systémů pevné osy. Pro některé systémy je potřeba speciální nářadí.

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

System pevné osy Maxle

Tento systém se používá ve spojení s odpruženými vidlicemi Rock Shox. Pevná osa se zasouvá ve směru jízdy zprava skrz vidlici a náboj kola. Jakmile pevná osa narazí na závit na levé vidlici, je možné pevnou osu sešroubovat s vidlicí. Dejte páčku rychloupínáku do vybraní osy a otočte ji ve směru hodinových ručiček, abyste připevnili kolo („Obr. 1/ Maxle zdroj Sram“ na straně 28). Poté zavřete páčku rychloupínáku tak, že ji zatlačíte dlaněmi směrem dovnitř. Až do poloviny dráhy páčky by to mělo být možné téměř bez odporu, cca od poloviny by se měla síla páky značně zvyšovat a ke konci by měla být možné ji zavřít jen těžko.

Pokud je možné páčku rychloupínáku zatlačit dovnitř příliš lehce, otevřete ji, dejte ji znovu do vybraní osy a otočte rychloupínák o trochu dál ve směru hodinových ručiček. Pokud je tomu naopak a páčka rychloupínáku se dá zavřít jen těžko, pak se musí po otevření otočením proti směru hodinových ručiček o něco povolit. Ujistěte se, že páčku rychloupínáku je možné zavřít výše popsaným postupem.

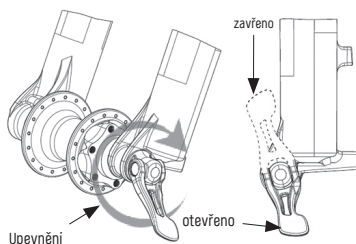


Obr. 1/28 Maxle zdroj Sram

Systemy pevné osy E-Thru

System pevné osy E-Thru se používá ve spojení s odpruženými vidlicemi Fox. Pevná osa se zasouvá ve směru jízdy zleva skrz vidlici a náboj kola („Obr. 1/ E-Thru zdroj Shimano“ na straně 29). Jakmile pevná osa narazí na závit na pravé vidlici, je možné ji sešroubovat s vidlicí. Poté zavřete páčku rychloupínáku tak, že ji zatlačíte dlaněmi směrem dovnitř. Až do poloviny dráhy páčky by to mělo být možné téměř bez odporu, cca od poloviny by se měla síla páky značně zvyšovat a ke konci by měla být možné ji zavřít jen těžko.

Pokud je možné páčku rychloupínáku zatlačit dovnitř příliš lehce, otevřete ji a otočte rychloupínák o trochu dál ve směru hodinových ručiček. Nyní se pokuste páčku rychloupínáku znovu zavřít tak, že ji zatlačíte dlaněmi směrem dovnitř. Pokud je možné páčku rychloupínáku zatlačit dovnitř příliš těžce, otevřete ji a otočte rychloupínák o něco více proti směru hodinových ručiček. Nyní se pokuste páčku rychloupínáku znovu zavřít tak, že ji zatlačíte dlaněmi směrem dovnitř.



Obr. 1/29 E-Thru zdroj Shimano

Systemy pevné osy Q-Loc

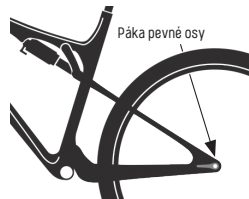
Tento systém pevné osy se používá společně s odpruženými vidlicemi Suntour. Upevnění kola je provedeno přes páčku rychloupínáku a přírubu na protilehlé straně, která zajišťuje příslušné upnutí („Obr. 2/ Zdroj Suntour“ na straně 29). Pevná osa se zasouvá ve směru jízdy zprava skrz vidlici a náboj. Dělejte to s úplně otevřenou páčkou rychloupínáku, aby příruba pevné osy padla do vybrání vidlice. Otáčením příruby nastavte napětí páčky rychloupínáku. Otáčejte přírubu ve směru hodinových ručiček, až při polootevřené páčce rychloupínáku naléhá na vybrání vidlice. Poté se musí páčka rychloupínáku pevně zavřít dlaněmi. Po kontrole správného usazení rychloupínáku a kola může být případně potřeba dotažení.

Systemy pevné osy KTM

Tento systém pevné osy se z velké části používá při montáži zadního kola. Podle modelu se může tento systém pevné osy použít také na vidlici. Pevná osa se přitom nasune vždy ve směru jízdy vlevo přes vybrání v rámu, popř. vidlici. Otáčením ve směru hodinových ručiček se pevná osa upevní. Páčku utáhněte co možná nejpevněji rukou (10 Nm). Pokud by nebyla v rovnoběžné poloze k řetězové vzpěře („Obr. 3/ KTM Pevná osa“ na straně 29) popř. vidlici („Obr. 4/ KTM Pevná osa“ na straně 29), je možné polohu páčky pevné osy dodatečně změnit. K tomu se povolí imbusový šroub 4 mm a páčka se poté umístí do požadované polohy. Imbusový šroub 4 mm upevněte točivým momentem 5 Nm.



Obr. 2/29 Zdroj Suntour



Obr. 3/29 KTM Pevná osa

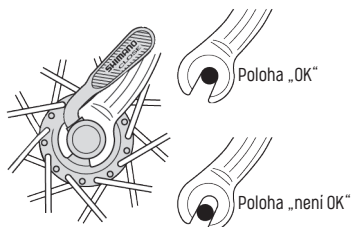


Obr. 4/29 KTM Pevná osa

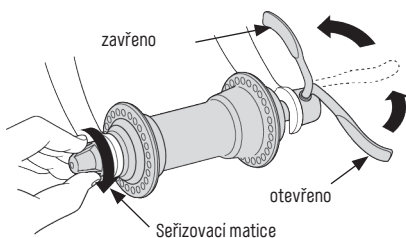
Manipulace s rychloupínáky

Rychloupínáky se používají pro umožnění rychlé montáže a demontáže, nebo pro nastavení výšky sedla. Rychloupínák se v zásadě skládá z ruční páky, která zajišťuje upínací sílu, a ze seřizovací matice na protilehlé straně, která nastavuje před-pětí rychloupínáku. Ruční páka musí být při vložení náboje do upevnění otevřená. Náboj by navíc měl pevně doléhat na vnitřní stranu upevnění („Obr. 1/ Zdroj Shimano“ na straně 30).

Ruční páka se musí zavřít relativně velkou silou, aby se v každém případě předešlo neúmyslnému uvolnění během jízdy. Pokud se zavírá příliš snadno, musí se seřizovací matice trochu dotáhnout. Ruční páka by se měla zavírat s trochu větším odporem („Obr. 2/ Zdroj Shimano“ na straně 30). Pokud je při utahování stále citelný příliš malý odpor, postup zopakujte.



Obr. 1/30 Zdroj Shimano



Obr. 2/30 Zdroj Shimano

Plášť, ráfek, duše



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

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

Upozornění na pláště

Rozměr pláště je možné zjistit z údajů na boku pláště.

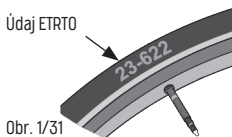
Údaj ETRTO je normované označení v milimetrech pro rozměry pláště, při kterých je zohledněna šířka pláště v nahuštěném stavu a (vnitřní) průměr („Obr. 1/“ na straně 31).

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

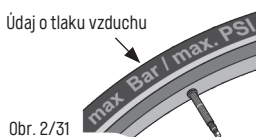
Další údaj se vztahuje k (většímu) průměru a k šířce pláště v nahuštěném stavu. Tyto údaje jsou odvozeny z francouzského zápisu.

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

U většiny modelů plášťů je na boku pláště umístěno označení, které udává správný směr chodu při montáži pláště. Aby byl plášť jízdního kola odolný vůči defektu, musí být naplněn předepsaným tlakem vzduchu. Údaje o tlaku vzduchu uvádějí všichni výrobci plášťů na bocích plášťů („Obr. 2/“ na straně 31). Přitom se většinou zohledňují údaje v jednotkách bar a PSI.



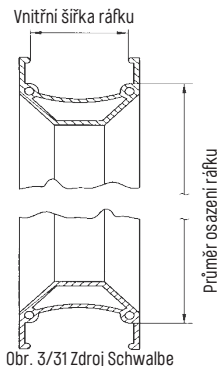
Obr. 1/31
Zdroj: Continental



Obr. 2/31
Zdroj: Continental

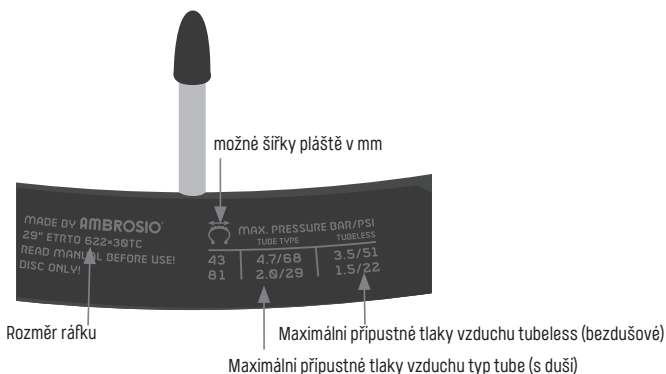
Upozornění na ráfku

Upozornění k maximálnímu přípustnému tlaku vzduchu a minimální, popř. maximální možné šířce pláště jsou uvedeny na bocích ráfků („Obr. 4/ Symbolické vyobrazení Nálepka na ráfku“ na straně 31). Vnitřní šířka ráfku udává maximální možný rozměr ráfku („Obr. 3/ Zdroj Schwalbe“ na straně 31). Kromě toho musí průměr pláště souhlasit s průměrem osazení ráfku. Například velikost pláště 37-622 je vhodná na ráfek s rozměry 622 x 19C, protože vnitřní průměr ráfku souhlasí s průměrem osazení ráfku 622 mm.



Obr. 3/31 Zdroj Schwalbe

Obr. 4/31 Symbolické vyobrazení Nálepka na ráfku



Rozměr ráfku

Maximální přípustné tlaky vzduchu tubeless (bezdušově)
Maximální přípustné tlaky vzduchu ty tube (s duši)

Provedení ráfků

Je třeba dbát na to, jaký druh ráfku se použije. V zásadě je třeba rozlišovat „háčkový ráfek“, u kterého jsou patky ráfku zakončené háčkem směřujícím dovnitř, a ráfkem bez háčku – „hookless“, které se často používají ve sportovní oblasti („Obr. 1/ Symbolické vyobrazení Druhů ráfků“ na straně 32). Jelikož ráfek hookless nedrží pláště automaticky a nevystřeďuje ho a navíc má velice hladký povrch, vyžaduje jeho montáž zvláštní opatrnost.



Tubeless

Některé systémy pláště jsou ve spojení s určitými systémy koly provedeny k tomu, aby s nimi bylo možné jezdit bez duše (tubeless). Zeptejte se svého prodejce KTM a dodržujte údaje pro tubeless na bocích ráfků („Obr. 4/ Symbolické vyobrazení Nálepka na ráfku“ na straně 31).

Provedení ventilků

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

1. Ventilěk Blitz nebo Dunlop („Obr. 2/ Zdroj Schwalbe“ na straně 32)
2. Ventilěk Sclaverand („Obr. 3/ Zdroj Schwalbe“ na straně 32)
3. Automobilový ventilěk („Obr. 4/ Zdroj Schwalbe“ na straně 32)

Všechny typy ventilků jsou chráněny před nečistotami plastovým krytem.



Obr. 2/32 Zdroj Schwalbe



Obr. 3/32 Zdroj Schwalbe



Obr. 4/32 Zdroj Schwalbe

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

Napětí špic a o obvodová házivost ráfku



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

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

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

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

Defekt

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

Postup v případě defektu



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

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

Demontáž kola u ráfkových brzd

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

Demontáž kola u kotoučových brzd

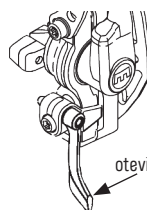
V žádném případě netiskněte brzdovou páku kotoučové brzdy, pokud jste demontovali kolo. Po demontáži kola umístěte dodanou přepravní pojistku na brzdu, aby se předešlo tomu, že pisy na třmenu kotoučové brzdy se posunou příliš směrem dovnitř a dojde k problémům při opětovné instalaci kola – viz část „Kotoučové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

Demontáž kola u V brzd

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

Demontáž kola u hydraulických ráfkových brzd

U hydraulických ráfkových brzd od výrobce Magura je třeba na jedné straně brzdy otevřít páčku rychloupínáku tak, že se dá směrem dolů („Obr. 1/ Zdroj Magura“ na straně 33). Poté je třeba sejmut celý brzdový válec z přídržné patice – viz část „Hydraulické ráfkové brzdy“ v kapitole „Brzdový systém“.

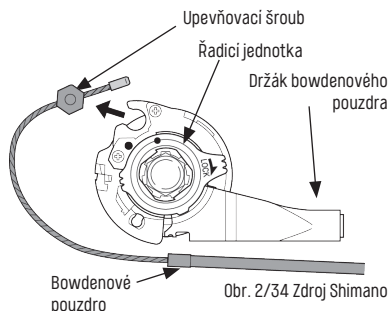


Obr. 1/33 Zdroj Magura

otevřená páčka rychloupínáku

Demontáž kola u vícerychlostních nábojů

Zařaďte nejmenší převod, aby bylo možné sejmout zadní kola s vícerychlostním nábojem. To vede k tomu, napětí převezme řadičí bowden. Pokud by se jednalo o vícerychlostní náboj se zpáteční brzdou, musí se povolit šroubení ukotvení brzdy, které je spojeno s levou řetězovou vzpěrou. Poté vytáhněte bowdenové pouzdro z držáku bowdenového pouzdra a vyjměte řadičí bowden drážkou na vnitřní straně držáku bowdenového pouzdra. Poté se musí uvolnit upevňovací šroub řadičího bowdenu od řadičí jednotky („Obr. 2/ Zdroj Shimano“ na straně 34) – viz část „Vícerychlostní náboj“ v kapitole „Pohon“.



Demontáž kola u přehazovaček

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

Demontáž pláště

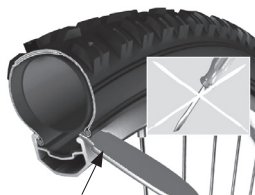


Pláště, ráfky a vložky do ráfku se musí po demontáži pláště zkontrolovat. V plášti se nesmějí nacházet žádné špičaté předměty. Ráfek nesmí vykazovat žádné trhliny nebo povrchová poškození a vložka ráfku musí plně zakrývat veškeré matice špic a otvory pro špice. V případě poškození je nezbytná výměna.

Odšroubujte čepičku ventilkou a matici ventilkou od ventilkou a z duše vypusťte veškerý vzduch tak, že stlačíte plášť. Použijte montážní páku na plášť a nasaďte ji na spodní hranu pláště. V žádném případě k tomu nepoužívejte špičaté předměty. Nyní zdvihněte bok pláště přes patku pláště („Obr. 1/ Zdroj Schwalbe“ na straně 34).

Použijte druhou páku na plášť, která se nasadí předsazená o cca 10 cm. Nyni jednu z obou pák posouvajte po celém obvodu ráfku. Poté můžete vyjmout duši („Obr. 2/ Zdroj Schwalbe“ na straně 34).

Obr. 1/34 Zdroj Schwalbe



Obr. 2/34 Zdroj Schwalbe



Montáž pláště



- Duše nesmí být v žádném případě skřípnutá mezi pláštěm a ráfem („Obr. 3/ Zdroj Schwalbe“ na straně 35).
- Příliš velký tlak vzduchu v plášti může vést k tomu, že tento během jízdy odskočí od ráfku nebo se ráfek poškodí.
- Údaje o tlaku vzduchu na plášti a ráfku nesmějí být překročeny. Příslušná nižší maximální hodnota odpovídá maximálnímu možnému tlaku vzduchu. Příliš velký tlak vzduchu může vést k tomu, že plášť během jízdy odskočí od ráfku nebo se plášť a ráfek poškodí.

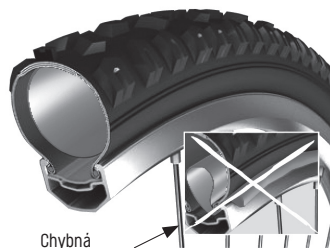
Při montáži nové nebo opravené duše by se dovnitř pláště neměla dostat žádná nečistota, popř. cizí tělesa.

Natáhněte bok pláště na ráfek.

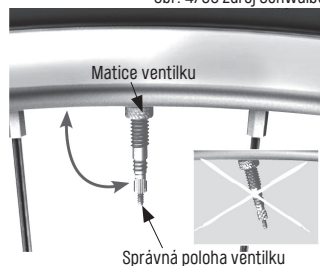
Nafoukujte duši natolik, aby měla kruhový tvar. Zasuňte ventilek přes určený otvor v ráfku a poté vložte do pláště duši. Dbejte na pravouhlohu polohu ventilků („Obr. 4/ Zdroj Schwalbe“ na straně 35) a matici ventilků lehce utáhněte.

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

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



Obr. 4/35 Zdroj Schwalbe



Montáž kola



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

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

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

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

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

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

Prvky odpružení



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

Vymezení pojmů

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

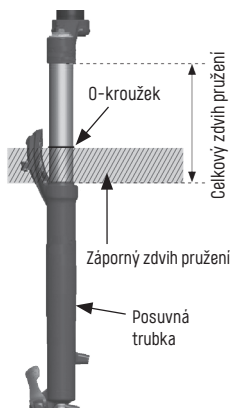
Odpružené vidlice

Seřízení tuhosti pružiny

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

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

Podle použití se záporný zdvih pružení nastavuje buď kratší nebo delší. Po usednutí musí odpružená vidlice kola z kategorie cross-country, trekking, city a marathon zapružit o cca 10-25 % maximálního zdvihu vidlice. U kategorií gravity, freeride a downhill by měla tato hodnota činit cca 20-40 % („Obr. 1/ Zdroj Fox“ na straně 37). Obecně je třeba vzít na vědomí, že podle nastavení vidlice vznikají velké rozdíly v jízdním chování. Informujte se také v příslušném připojeném návodu.



Obr. 1/37 Zdroj Fox

Určení záporného zdvihu pružení u vzduchových vidlic

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

U vidlice s ocelovými pružinami je často na horní straně vidlice otočný knoflík. Pomocí tohoto knoflíku je možné měnit předpětí pružin a tím i záporný zdvih pružení. Pokud to není možné, musí se ocelové pružiny odpovídajícím způsobem vyměnit. Výrobci vzduchových vidlic udávají tlak vzduchu podle modelu a oblasti použití. Další informace jsou obsaženy v dodaném návodu od výrobce odpružené vidlice. V pravidelných intervalech kontrolujte tlak vzduchu ve vidlici. Navíc si prostudujte kapitolu „Intervaly údržby a ošetřování“. Tlak vzduchu se zpravidla kontroluje speciální pumpičkou, kterou je možné pořídit u prodejce. Nepoužívejte k tomu běžnou pumpičku např. na pláště, neboť ta je konstruována na větší objem a mohla by odpruženou vidlici poškodit. Pokud by Vám tyto možnosti nastavení nestačily, existuje pro odpružené vidlice mnoho modelů k dovybavení. Obráťte se na svého prodejce KTM. Při výměně používejte jen vhodné a označené originální náhradní díly.

Seřízení tlumení

Tlumení se nastavuje uvnitř vidlice přes ventily. Přitom se reguluje průtok oleje. Mění se rychlost, s jakou odpružená vidlice propruží směrem dolů nebo nahoru. Chování vidlice je tak možné optimalizovat podle překážek. Také je možné snížit kývání při šlapání tím, že se tlumení zablokuje. Při sjezdu a v terénu ovšem musí být tlumení do určité míry otevřené.

U mnoha odpružených vidlic je tlumení nastavitelné. Rychlost propružení se nastavuje přes stupně tahu. Možnost nastavení může být uvedena buď na spodní straně posuvné trubky („Obr. 1/ Převodový stupeň“ na straně 38), nebo na koruně vidlice. Stavitelné tlačítko je většinou zbarvené červeně.

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

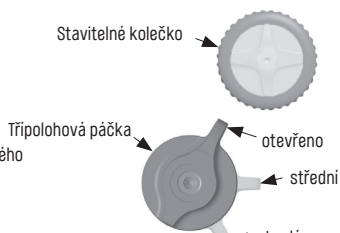
Seřizovací šroub povolte (otáčení proti směru hodinových ručiček), tlumení bude slabší a vidlice bude v případě terénních nerovností pracovat rychleji.

Nastavení komprese ovlivňuje rychlost pružení. Kompresi je možné měnit na koruně vidlice. Stavitelné tlačítko má většinou modrou barvu. Odpružené vidlice mohou být pro změnu komprese vybaveny buď stavitelným kolečkem, nebo třípolohovou páčkou („Obr. 2/ Komprese“ na straně 38).

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



Obr. 1/38 Převodový stupeň Zdroj: Fox



Obr. 2/38 Komprese Zdroj: Fox

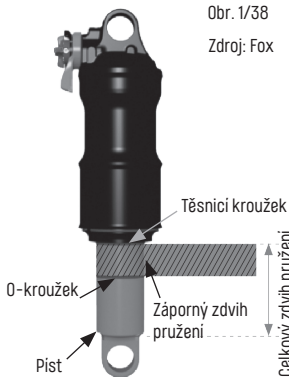
Je-li komprese silně utažená (otáčení ve směru hodinových ručiček), tak má vidlice tvrdou odezvu. Při otáčení proti směru hodinových ručiček se komprese přestaví na měkkou odezvu.

Zadní tlumič

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

Obr. 1/38

Zdroj: Fox



Určení záporného zdvihu pružení u zadních tlumičů

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

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

Seřízení tlumení

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

U zadních tlumičů je možné nastavit stupeň tahu a tím odezvu pružení. K tomu slouží stavitelné tlačítko na tlumiči („Obr. 1/ Zdroj Fox“ na straně 39).

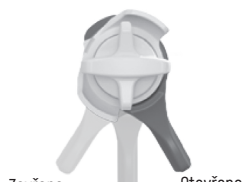
Upravte nastavení převodového stupně podle svých potřeb a upřednostňované oblasti použití. Když se seřizovací šroub utáhne (otáčení ve směru hodinových ručiček), teče olej uvnitř tlumiče pomaleji. Zadní stavba tlumi silněji. Rychle za sebou jdoucí terénní nerovnosti pak nejsou dost rychle vyrovnávány.

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

Nastavení komprese ovlivňuje rychlost pružení. Kompresi je možné měnit seřizovací pákou. Zadní tlumiče mohou být pro změnu komprese vybaveny buď stavitelným kolečkem, nebo třípolohovou páčkou („Obr. 2/ Zdroj Fox“ na straně 39).



Nastavení převodového stupně
Obr. 1/39 Zdroj Fox



Zavřeno
Obr. 2/39 Zdroj Fox

Je-li komprese zavřená, má tlumič tvrdou odezvu.

Při otevřené kompresi je odezva tlumení měkčí.

Údržba prvků odpružení

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

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

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

Odpružená sedlovka



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

Na nerovném podkladu zvyšují odpruženě sedlovky jízdní komfort. Neposkytují ovšem výhody celoodpruženého rámu. Pro dosažení požadovaných vlastností je možné změnit napětí pružiny sedlovky („Obr. 1/ Zdroj Suntour“ na straně 40):

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

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

Dále existují ještě jiné druhy odpružených sedlovek, jak je vidět v „Obr. 2/ Zdroj Suntour“ na straně 40. Obecně se musí veškerá pohyblivá kloubová spojení pravidelně mazat, aby byla zajištěna správná funkce a dlouhá životnost.



Obr. 1/40 Zdroj Suntour



Obr. 2/40 Zdroj Suntour

Výškově nastavitelná sedlovka



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

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

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

Osvětlení



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

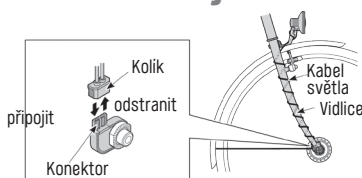
U reflektorů s denním světlem může cyklista přepínat vedle mezi „zapnuto“ a „vypnuto“ také na optimální osvětlení podle aktuálních světelných poměrů. Podle intenzity světla se přepíná mezi denním a nočním režimem. V denním režimu svítí signální LED na maximální výkon a hlavní reflektor se ztlumeným jasem.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

Obecně je třeba reflektor nastavit tak, aby světlo dopadalo na vozovku pod mírně šikmým úhlem, ale nebylo nakloněné příliš daleko dopředu, protože to představuje překážku pro jiné účastníky provozu. Mějte na paměti, že v některých zemích (Německo) se směji používat pouze reflektory se zkušební značkou K.

Osvětlení na EPAC

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

Osvětlení na jízdním kole



Obr. 1/41 Konektor nábojového alternátoru
Zdroj: Shimano

Proud dodává nábojový alternátor v náboji předního kola. Ten pracuje jako elektrický generátor a funguje s minimálním opotřebením a s vysokým stupněm účinnosti. Kolík osvětlení musí být pevně namontován přes konektor („Obr. 1/ Konektor nábojového alternátoru“ na straně 41). Konektor se nachází při pohledu ve směru jízdy na pravé straně náboje. Při demontáži předního kola se musí kolík odtáhnout.

Odstranění závad

Ujistěte se, že kabel světla je v bezvadném stavu. Často se může o nábojového alternátoru mezi kolíkem a konektorem nahromadit nečistota nebo se může vytvářet koroze. Odtáhněte kolík a spoj vyčistěte. Kolík a konektor znovu spojte.

Hlavové složení



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

Hlavové složení je uloženo vidlice a spojuje tuto s hlavovou trubkou. Hlavové složení musí fungovat lehce, ale nesmí mít žádnou vůli ložiska.

Na zvlněných vozovkách nebo terénních nerovnostech je hlavové složení vystaveno namáhání, v jehož důsledku se může uvolnit. Proto je nezbytné pravidelně kontrolovat vůli ložiska v hlavovém složení – viz kapitolu „*Intervaly údržby a ošetřování*“.

Kontrola vůle ložiska

Dejte ruku kolem mezery mezi vidlicí a hlavovou trubkou. Současně druhou rukou stiskněte přední brzdou. Kolo několikrát lehce posuňte vpřed a vzad. Pokud hlavové složení vykazuje vůli, je to jasně citelné.

Poté nadzdvihněte přední kolo. Nechte jej z malé výšky spadnout na zem. Pokud má hlavové složení vůli, je při nárazu předního kola slyšet nezvyklý zvuk.

Se zdviženým předním kolem navíc zkontrolujte lehký chod hlavového složení. K tomu pohybujte řídítka střídavě oběma směry. Řídítka musí být možné pohybovat lehce a plynule.

Zkontrolujte také bezpečné držení představce. Uchopte přední kolo mezi nohy. Pak zkuste otáčet řídítka. V případě potřeby dotáhněte šrouby představce podle kapitoly „*Doporučené utahovací momenty*“.

Šroubované hlavové složení

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

Hlavové složení Ahead

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

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

Zvláštnost materiálu Carbon

Carbon je plast zesílený uhlíkovým vláknem a vykazuje mimořádné vlastnosti.

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

Přeprava jízdního kola

Přeprava kola autem



- Střešní a zadní nosiče musí splňovat platné bezpečnostní normy ve Vaší zemi.
- Odstraňte veškeré dodatečně umístěné nastavbové díly jako jsou zavazadlové tašky nebo dětské sedačky, pokud kolo převážíte na střešním nebo zadním nosiči.
- Kola s rámem z carbonu nejsou pro přepravu na střešních a zadních nosičích vhodná. Upnutím na rámu se může tento materiál poškodit.
- Kola, která nemají v upevňovací poloze žádné kulaté trubky, nejsou pro přepravu na střešním nebo zadním nosiči vhodná. Není možné vyvinout potřebnou upínací sílu.
- U elektrokola mohou na základě platných vnitrostátních předpisů o nebezpečném nákladu vzniknout odlišné požadavky. Dodržujte upozornění v dokumentu *EPAC – dodatek k originálnímu návodu k obsluze*.

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

Střešní nosič



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

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

Zadní nosič



- Dodržujte přípustné užité zátěžení zadního nosiče a případně dodržujte předepsané omezení rychlosti.
- Dbejte na to, aby nebyla zakryta registrační značka a osvětlení Vašeho auta. Za určitých okolností je na základě příslušných platných vnitrostátních zákonů nezbytná montáž dodatečného venkovního zrcátka/držáku registrační značky.

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

Přeprava kola železnicí

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

Přeprava kola letadlem

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

Vybavení kola

Cyklistická přilba



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

Cyklistické přilby („Obr. 1/ Cyklistická přilba“ na straně 45) jsou na základě dnešní dopravní situace, popř. rozsáhlých oblastí použití, nezbytným bezpečnostním vybavením. A to i tehdy, když její použití není v dané zemi povinné. Cyklistická přilba by měla mít optimální tvar. Před koupí si přilbu na nějakou dobu nasadíte. Tak můžete vyzkoušet, zda se příjemně nosí a pevně drží. Přilba musí být označena příslušnou zkušební normou podle příslušných platných vnitrostátních směrnic.



Obr. 1/45 Cyklistická přilba

Obuv a pedály

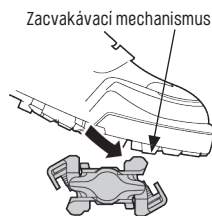


- Pro veškeré seřizovací práce, ošetřování a údržbu na obuvi a pedálech jsou potřeba odborné znalosti a speciální nářadí. Nechte veškeré práce provést svým prodejcem KTM a zkontrolovat podle zadání v kapitole „*Intervaly údržby a ošetřování*“.
- Dodržujte přitom vždy bezpečnostní upozornění a pokyny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

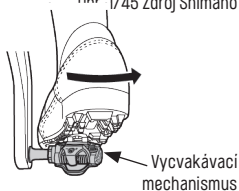
Obuv pro cyklistiku by měla mít robustní provedení. Především oblast podrážky by měla být stabilní, aby pedál citelně netlačil do podešve boty. V určitých případech mohou být jízdní kola vybavena speciálními nášlapnými pedály. Pro tento druh pedálů je potřeba speciální cyklistická obuv. Přes zarážky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

Zarážky jsou namontované na botě v oblasti bříšek chodidel. Současným pohybem nohy vpřed, popř. vzad zaklapnete botu do pedálu („Obr. 1/ Zdroj Shimano“ na straně 45). Otáčením paty směrem ven nohu z pedálu uvolníte („Obr. 2/ Zdroj Shimano“ na straně 45). Změnou předpětí pružiny je možné sílu uvolnění upravit přímo na pedálu. Váš prodejce KTM Vám při hledání vhodné obuvi pro Vaše pedály rád pomůže.

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



Obr. 1/45 Zdroj Shimano



Obr. 2/45 Zdroj Shimano

Pokyny pro údržbu a ošetřování



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

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

Čištění a ošetřování



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

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

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

Skladování a uchovávání



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

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

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

Intervaly údržby a ošetřování

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

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

Doporučené utahovací momenty



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

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

Představce

Součást	Vidlice boční	Řídítka boční
ERGOTEC E. Swell	6-8 Nm	6-8 Nm
ERGOTEC PŘANHA 2	9-11 Nm	6-8 Nm
KTM LISSE R/610/R/614/R/620	6 Nm	7 Nm
KTM PRIME (SASO)	6 Nm	6 Nm
KTM PRIME (HRS-02R)	5 Nm	5 Nm
KTM TEAM (Kallioy AS-KT-6 / AS-820)	5-5 Nm	5 Nm
KTM TEAM (KALLOY (JD-ST199A))	5-6 Nm	5-6 Nm
KTM TEAM TRAIL ZERO	6 Nm	6 Nm
KTM COMP (JD-S192A)	5-6 Nm	5-6 Nm
KTM COMP (JD-S158A)	6 Nm	6 Nm
KTM LINE (Satori (UP+ / Satori- (UP3))	9-10 Nm	5-6 Nm
KTM LINE (AS-007N)	5-7 Nm	5 Nm
KTM LINE (Fastback (Python))	5-6 Nm	5-6 Nm
KTM LINE KIOX (ST-BB-02)	6 Nm	6 Nm
KTM KIOX (JD-S12470Q / JD-S1218A)	5-6 Nm	5-6 Nm
KTM FOLD BANZEI	10-12 Nm	8-9 Nm
RICHTEY / COMP / WCS	5 Nm	5 Nm

Rám

Součást	Šroubení	Točivý moment
Šroub držáku na lahve	Rám	Hliník: 5 Nm / Carbon: 4 Nm
Zadní luminič	Tlumič na rámu	8 Nm
Přesměrování zadní středový	Přesměrování na hlavním rámu	10 Nm
Lisše krycí řadičích boxů	Rám	2 Nm
Zadní rám	Řetězová vzpěra na hlavním rámu	20 Nm
Patka přehazovačky	Rám	20 Nm

Pedály

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

Objímka sedlové trubky

Součást	Šroubení	Točivý moment
KTM Line JD-SC74 / JD-SC99	Uprnutí sedlovky	max. vyvinutelná síla trubky
KTM Road CL-05-15L	Uprnutí sedlovky	5 Nm
KTM Team Light CL-F12P	Uprnutí sedlovky	4 Nm
KTM Prime CL120/CL114 Carbon	Uprnutí sedlovky	5 Nm
REV. AUTO (KTM 28-P109810)	Uprnutí sedlovky	5 Nm
REVEALATOR LISSE	Uprnutí sedlovky	5 Nm

Sedlovky

Součást	Šroubení	Točivý moment
by/Schulz	Uprnutí sedla	12-14 Nm
ERGOTEC SKALAR	Uprnutí sedla	Stavební šroubek: 3 Nm 8-10 Nm
FOX TRANSFER FACTORY / PERFOR- MANCE	Uprnutí sedla	6-8 Nm
KTM PRIME (Saso PQC28)	Uprnutí sedla	6 Nm
KTM TEAM (SP-719KT / Kallioy SP-619)	Uprnutí sedla	12 Nm
KTM COMP (Satori SP-02K)	Uprnutí sedla	10 Nm
KTM COMP (JD-VSP19 / JD-VPS18P / JD-VSP23I Z / JD-VSP12 / JD-VSP32Z)	Uprnutí sedla	8-10 Nm
KTM LINE (Kallioy SP-612)	Uprnutí sedla	bočn šroub: 8 Nm spodní šroub: 12 Nm
KTM LINE (Satori ELEGANCE LT)	Uprnutí sedla	9-10 Nm
KTM LINE (Satori SP-356)	Uprnutí sedla	18-25 Nm
KTM FOLD BANZEI	Uprnutí sedla	9 Nm
KIND SHOX LEV	Uprnutí sedla	10 Nm
RICHTEY P10 / COMP	Uprnutí sedla	14-16 Nm
ROCK SHOX REVERB AXS	Uprnutí sedla	12 Nm
ROCK SHOX REVERB	Uprnutí sedla	8 Nm
SUNTOUR NDCX	Uprnutí sedla	15-18 Nm

Kličky a vnitřní ložiska

Součást	Šroubení	Shimano	Sram	Miranda	FSA
Vnitřní ložisko	Pouzdro (čtyřhran)	49-69 Nm			
Vnitřní ložisko	Pouzdro (Hollowtech II)	35-50 Nm			
Vnitřní ložisko	Pouzdro (Octalink)	50-70 Nm			
Vnitřní ložisko	Pouzdro (GXP)	34-41 Nm			
Klika	Upevnění čtyřhran / Octalink	35-50 Nm			
Klika	Levé rameno kličky (Hollowtech II)	12-14 Nm			
Klika	Kryt uzávěru (Hollowtech II)	0,7-1,5 Nm			
Klika	Upevnění (GXP)	48-54 Nm			
Klika	Upevnění (ISIS)		57-64 Nm		48-54 Nm
Klika	Upevnění (BN1 / Mini-ISIS)		57-64 Nm		
Klika	Velký / střední převodník	12-14 Nm			
Klika	Malý převodník	16-17 Nm			

Brzdové systémy

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

Pohony

Součást	Šroubení	Shimano	Sram
Řadicí páčka brzd	Upevnění (řídítka)	6-8 Nm	6-8 Nm
Převodový náboj	Osová matice	30-45 Nm	30-40 Nm
Otročná rukojetř razení	Upevnění (řídítka)	2-2,5 Nm	1,9-2,5 Nm
Řadicí páčka	Upevnění (řídítka)	3 Nm	5-6 Nm
Řadicí páčka	Upevnění (brzda)	4 Nm	2,8-3,4 Nm
Přehazovačka	Upevnění (páčka přehazovačky)	8-10 Nm	10-12 Nm
Přehazovačka	Upnutí bowdenu	6-7 Nm	4-5 Nm
Přehazovačka	Vodící klady	2,5-5 Nm	2,5-6 Nm
Řazení	Upevnění (rám)	5-7 Nm	5-7 Nm
Řazení	Upnutí bowdenu	6-7 Nm	5-7 Nm
Kazata	Pojistný kroužek	30-50 Nm	40 Nm

Kola

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

Rukojeti

Součást	Šroubení	Točivý moment
ERGON GE10	Upevnění (řídítka)	3 Nm
ERGON GP30	Upevnění (řídítka)	5 Nm
ERGON GP10	Upevnění (řídítka)	4 Nm
ERGON GP3	Upevnění (řídítka)	7 Nm
FUXON VLIG	Upevnění (řídítka)	1,5 Nm
KTM VLIG	Upevnění (řídítka)	2 Nm
RITCHEY WCS	Upevnění (řídítka)	3 Nm
S. SAN MARCO WOVEN	Upevnění (řídítka)	4 Nm

Ručení a záruka

Jízdní kolo KTM je vyrobené podle nejnovějších technologií. Je osazeno těmi nejlepšími součástmi od renomovaných výrobců. Zákonně nároky kvůli věcným vadám vůči Vašeho prodejci zůstávají touto zárukou nedotčeny.



- Pokud by Vaše jízdní kolo mělo vadu, která se vyskytovala již před přechodem nebezpečí (k přechodu nebezpečí dochází předáním jízdního kola kupujícímu po uzavření koupě), pak je možné tuto vadu uplatnit vůči prodávajícímu během 2 let od tohoto data; pokud se vada objeví v prvních 6 měsících po přechodu nebezpečí, pak se vyvratitelně předpokládá, že se jedná o věcnou vadu. Obvyklé opotřebení a jeho projevy (např. u pláštěů, duši, řetězů, pastorků, brzdových destiček, laku) a stárnutí v obvyklém rozsahu nejsou věcnou vadou, ale pouze počáteční nedostatky, které existovaly při přechodu nebezpečí, bez ohledu na to, zda byly viditelné nebo ještě skryté.
- Je pouze na odpovědnosti zákazníka, aby pravidelně prováděl údržbu a ošetřování svého kola (včetně provádění veškerých servisních prohlídek podle tohoto návodu k obsluze); pravidelná péče, údržba a servisní prohlídky zvyšují trvanlivost Vašeho jízdního kola.
- Společnost KTM neposkytuje žádnou záruku na lak co se týče barevných změn. Laky a povrchy podléhají kvůli UV záření určitým procesům změny barvy, zejména u neonových laků k tomu může kvůli jejich složení docházet ještě silněji, popř. rychleji.
- Záruční a reklamační požadavky je třeba vyřizovat přes prodejce, u kterého bylo jízdní kolo zakoupeno. Základem je vždy originální účtenka o nákupu s datem koupě.
- Pro živnostenské uživatele platí aktuální Všeobecné obchodní podmínky společnosti KTM Fahrrad GmbH.

Rám, rámové sady a pevné vidlice

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

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

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

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

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

Opotřebitelné díly

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

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

Ryti na rámu



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

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

Předávací protokol

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

Kontrola brzd:

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

Kontrola řazení:

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

Kontrola odpružení:

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

Kontrola kol:

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

Ostatní kontroly:

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

Při předání kola:

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

.....
Model

.....
Číslo rámu

.....
Číslo klíče

.....
Místo a datum

.....
Podpis prodávajícího

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

Bike Pass

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

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

Model:

Výška rámu:

Číslo rámu:

Kategorie (podle použití ke stanovenému účelu):

Maximální přípustná celková hmotnost:

Barva:

Nosič povolen: ANO NE

Přípustné zatížení nosiče:

Vozík povolen: ANO NE

Přípustné zatížení vozíku:

Dětská sedačka povolena: ANO NE

Brzdový systém: Ráfková brzda Kotoučová brzda

Přiřazení pravé brzdové páky: Brzda předního kola Brzda zadního kola

Přiřazení levé brzdové páky: Přední brzda Zadní brzda

Pohon: Přehazovačka Vícerychlostní náboj

Kola a pláště: Pevná osa Rychloupínák

Prvky odpružení: Celoodpružené Hardtail Neodpružené

Hlavové složení: Šroubované Představec

Kolo:

Systém pohonu EPAC:

Cyklo computer:

Baterie:

Číslo klíče baterie EPAC:

Nabíječka:

Brzdový systém ABS: ANO NE



Razítko a podpis prodejce KTM

Doklad o servisní prohlídce

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

Jméno kupujícího:

Model: Datum koupě:

Číslo rámu: Kategorie:



Razítko a podpis prodejce

český - strana 54

1. Servisní prohlídka, po 200 km

2. Servisní prohlídka, servis po 1. roce

Datum: Datum:

Vyměněné nebo opravené díly: Vyměněné nebo opravené díly:

.....

.....

.....

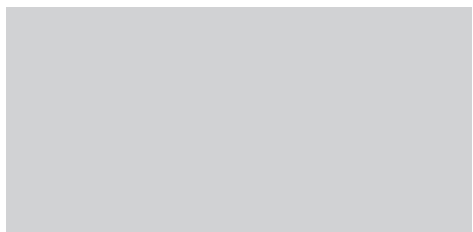
.....

.....

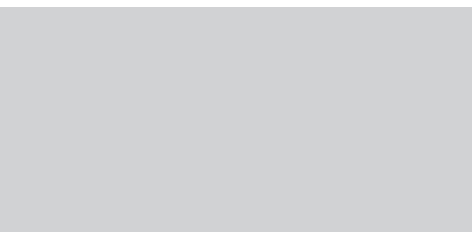
.....

.....

.....



Razítko a podpis prodejce



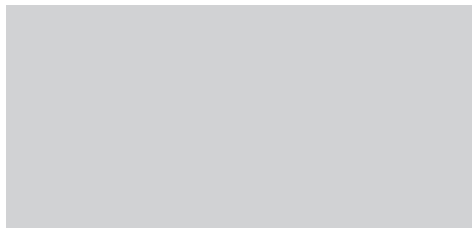
Razítko a podpis prodejce

3. Servisní prohlídka, servis po 2 letech

Datum:

Vyměněné nebo opravené díly:

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



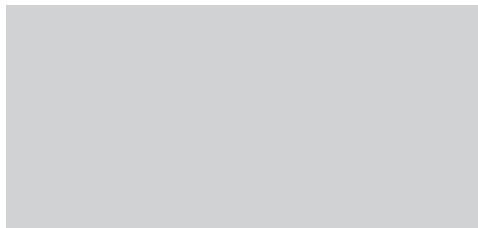
Razítko a podpis prodejce

4. Servisní prohlídka, servis po 3 letech

Datum:

Vyměněné nebo opravené díly:

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



Razítko a podpis prodejce

5. Servisní prohlídka, servis po 4 letech

Datum:

Vyměněné nebo opravené díly:

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



Razítko a podpis prodejce

6. Servisní prohlídka, servis po 5 letech

Datum:

Vyměněné nebo opravené díly:

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



Razítko a podpis prodejce

The KTM logo is rendered in a bold, black, italicized sans-serif font. The letters 'K', 'T', and 'M' are connected, with the 'T' having a horizontal bar that extends across the top of the 'K' and 'M'. The background of the entire image is a monochromatic orange-red gradient over a landscape of rugged, mountainous terrain.

BIKE INDUSTRIES

 **KTMBIKESOFFICIAL**
 **KTMBIKEINDUSTRIES**
#WEBLEEDORANGE

B I K E S

M A D E I N

A U S T R I A

S I N C E

1 9 6 4

DESIGN BY GROUP-C-REUNITE

UVR. Č.

00012021051

Technické změny bez další informace vyhrazeny. Za omyly a tiskové chyby neručíme. Stav: Červenec 2020

Specifications are subject to change without notice. For errors, technical mistakes and misprints no liability is assumed. Stav: July 2020

**KTM FAHRRAD
GMBH**

Harlochnerstraße 13
5230 Mattighofen
Austria

KTM-BIKES.AT

**KTM FAHRRAD
DEUTSCHLAND GMBH**

Adolf-Kolping-Straße 34
D-84369 Simbach am Inn
Germany