



ORIGINÁL
NÁVODU NA OBSLUHU
BIKE



KTM
BIKE INDUSTRIES

Obsah

Všeobecné informácie	2	Prvky odpruženia	36
Informácie o bezpečnom používaní	2	Definícia pojmov	36
Pred prvou jazdou	4	Odpružené vidlice	37
Pred každou jazdou	4	Tlmič zadnej časti konštrukcie	38
Po páde	5	Údržba prvkov odpruženia	39
Detailné zobrazenie bicykla	6	Sedlovka s odpružením	40
Preprava batožiny	8	Výškovo nastaviteľná sedlovka	40
Nosič batožiny	8	Osvetlenie	41
Tašky na riadidlá	8	Osvetlenie na bicykli na elektrický pohon	
Tašky Lowrider	8	(EPAC)	41
Použitie vozíkov	9	Osvetlenie na bicykli	41
Použitie detských sedačiek	9	Odstraňovanie chýb	41
Použitie v súlade s určením	10	Hlavové zloženie	42
Kategorizácia	10	Kontrola vôle ložiska	42
Osobitné obmedzenia	13	Výnimočnosť materiálu karbón	43
Úpravy na bicykli	14	Preprava bicykla	44
Nájdenie správnej výšky rámu	14	Preprava bicykla autom	44
Výška riadidiel a nastavenia predstavca ..	16	Preprava bicykla železnicou	44
Brzdový systém	17	Preprava bicykla lietadlom	44
Všeobecné informácie	17	Výbava bicykla	45
Rozpätia úchopu brzdových pák	17	Cyklistická prilba	45
Mechanické ráfikové brzdy	18	Obuv a pedále	45
Hydraulické ráfikové brzdy	19	Pokyny na údržbu a ošetrovanie	46
Kotúčové brzdy	20	Čistenie a ošetrovanie	46
Protišlapné brzdy	21	Skladovanie a úschova	46
Pohon	22	Intervaly údržby a ošetrovania	47
Všeobecné informácie	22	Odporúčané ťahovacie momenty	48
Stredové zloženie a kľuky	22	Záruka	50
Prehadzovač	23	Rám, rámové súpravy a pevné vidlice	51
Nábojové radenie	26	Opotrebitelné súčiastky	51
Reťaz	27	Gravúry na rámoch	52
Remeň	28	Odvodzďavací protokol	53
Kontrola funkčnosti	28	Cyklistický preukaz	54
Kolesá a plášte	29	Doklad o servisnej prehliadke	55
Všeobecné informácie	29		
Používanie pevných osiek	29		
Používanie rýchlopínákov	30		
Plášte, ráfiky, duše	31		
Pnutie špic a obvodové hádzanie ráfika ...	33		
Defekt plášte	33		

Všeobecné informácie

Kúpou tohto bicykla ste sa rozhodli pre kvalitný výrobok od firmy KTM. Sme presvedčení, že váš nový bicykel splní vaše očakávania, čo sa týka funkcie, dizajnu a kvality nielen teraz, ale aj v budúcnosti. Všetky naše bicykle vyrábame najmodernejšími výrobnými postupmi z vysokokvalitných materiálov a komponentov. Váš špecializovaný predajca bicyklov KMT vám bicykel poskladal a podrobil dôkladnej kontrole funkčnosti.

Vysvetlivky symbolov:



NEBEZPEČENSTVO: Označuje bezprostredne hroziace nebezpečenstvo. Ak sa mu nezabráni, môže mať za následky smrť alebo veľmi vážne zranenia.



VÝSTRAHA: Označuje pravdepodobne hroziace nebezpečenstvo. Ak sa mu nezabráni, môže mať za následky smrť alebo veľmi vážne zranenia.



UPOZORNENIE/VAROVANIE: Označuje pravdepodobne škodlivú situáciu. Ak sa jej nezabráni, bicykel alebo niečo v jeho okolí sa môže poškodiť.

Pozorne si prečítajte tento originálny návod na obsluhu. Ak by ste niečo mu nerozumeli, obráťte sa priamo na vášho špecializovaného predajcu KMT. Všetky bicykle, ktoré sú vybavené elektrickým pohonom, sú v tomto návode označené aj ako bicykle EPAC (Electrically Power Assisted Cycle – bicykle s prídavným elektrickým pohonom). Ak by ste sa rozhodli pre kúpu bicykla EPAC, pred prvým použitím si treba prečítať dodatok EPAC k originálnemu návodu na obsluhu. Ak umožníte používanie bicykla EPAC tretej osobe, aj táto si musí pred prvým použitím prečítať celý dodatok k návodu.

Bicykel používajte len v súlade s príslušnými oblasťami použitia. Prečítajte si k tomu kapitolu „Používanie v súlade s určením“. Nesprávne použitie môže spôsobiť materiálne škody a vážne nehody alebo pády.

Prajeme vám šťastnú cestu,

Váš tím spoločnosti **KTM Fahrrad GmbH**

Informácie o bezpečnom používaní



- Prečítajte si všetky bezpečnostné upozornenia a pokyny uvedené v tomto originálnom návode na obsluhu a všetkých dodaných návodov komponentov a uchovajte ich.
- Požiadajte vášho špecializovaného predajcu KTM, aby vám bicykel pripravil na prevádzku. Všetky nastavenia, práce týkajúce sa ošetrovania a údržby bicykla vyžadujú odborné vedomosti a špeciálne nástroje. Všetky práce zverte vášmu špecializovanému predajcovi KTM.
- V prípade otázok týkajúcich sa bezpečného používania a zaobchádzania sa obráťte tiež na vášho špecializovaného predajcu KTM.

▪ **Dodržujte platné národné zákony.**

Aby sa bicykel mohol používať vo verejnej cestnej premávke, musí byť v súlade s národnými zákonmi a predpismi. Dôkladne sa informujte o platných dopravných predpisoch v príslušnej krajine.

▪ **Zabezpečte bezpečný prevádzkový stav vášho bicykla.**

Prečítajte si kapitoly „Pred prvou jazdou“, „Pred každou jazdou“ a „Po páde“. Mnohé komponenty na bicykli sú vystavené rýchlemu opotrebovaniu. Bicykel nechajte pravidelne skontrolovať vášmu špecializovanému predajcovi KTM – pozri kapitolu „Intervaly údržby a ošetrovania“

▪ **Prvé skúsenosti s vaším bicyklom získajte v bezpečnom teréne, mimo dopravného priestoru.**

Pred použitím bicykla sa oboznámte so všetkými funkciami, najmä s brzdami a radením. Platí to aj pre vaše dieťa.

- **Detské bicykle**

Postarajte sa o to, aby vaše dieťa pochopilo všetky pokyny týkajúce sa bezpečného používania bicykla a bezpečného zaobchádzania s nim. Myslite na nosenie prilby.

- **V noci a pri zlej viditeľnosti jazdte pomaly a vždy s osvetlením.**

Predné svetlá, zadné svetlá a reflektory, ako aj jazda prispôbena podmienkam sú vždy veľmi dôležité.

- **Pri používaní vášho bicykla noste vždy vhodný odev, certifikovanú cyklistickú prilbu, ochranný odev a vhodnú, pevnú obuv.**

Cyklistická prilba by mala mať skúšku podľa normy DIN EN 1078 – pozri kapitolu „Výbava bicykla“.

- **Najmä pri vyšších rýchlostiach jazdte mimoriadne opatrne.**

Dvojnásobná rýchlosť = štvornásobná brzdná dráha. Hlavne v desivých situáciách alebo v prípade prudkého brzdenia sa môžu kolesá zablokovať a bicykel sa môže prevrátiť. Obozretný spôsob jazdy a správne brzdenie sú neodmysliteľné.

- **Svoj spôsob jazdy prispôbte daným podmienkam.**

Za mokra sa výrazne predlži brzdna dráha, predčasné blokovanie kolies môže viesť k pádu.

- **Myslite na to, aby boli veľkosť rámu a ovládacie prvky prispôbenej vašej telesnej výške.**

Nesprávne zvolená veľkosť rámu môže sťažiť ovládateľnosť a kontrolovateľnosť bicykla – brzdy sa napríklad nemusia dať správne ovládať – pozri kapitolu „Úpravy na bicykle“.

- **Berte ohľad na iných účastníkov premávky, chodcov a deti.**

Vždy musíte počítať nesprávnym správaním iných. Jazdite ohľaduplne a neohrozujte ani neprovokujte iných účastníkov premávky.

- **Používanie mobilného telefónu a počúvanie hudby cez slúchadlá je počas jazdy zakázané.**

Môže to odpútať vašu pozornosť a okolie budete vnímať len obmedzene.

- **Cyklistické chodníky, ktoré vedú paralelne pri cestách, sú mimoriadnym zdrojom nebezpečenstva.**

Odbočujúce autá vás môžu prehliadnuť.

- **Cez železničné koľajnice a kryty kanálov prechádzajte opatrne, aby ste zabránili pádu.**

Cez železničné koľajnice prechádzajte podľa možnosti v pravom uhle.

- **Majte na pamäti, že na križovatkách sa môžete nachádzať v mŕtvom uhle iných vozidiel.**

Vznikajú tým nebezpečné situácie, najmä pri odbáčaní vozidiel.

- **Na opravy a výmeny používajte len originálne komponenty KTM.**

Pri výmene komponentov vášho bicykla odporúčame použiť len originálne komponenty KTM, pretože tieto komponenty musia spĺňať určité parametre. Pri výbere náhradných dielov sa obráťte na vášho špecializovaného predajcu KTM.

- **Chráňte životný priestor zvierat a rastlín.**

Jazdite len po vyznačených chodníkoch a cestách. Vyhybajte sa lúkam a poliам a v žiadnom prípade neprechádzajte cez vodné toky. Rýchlosť v teréne bezpodmienečne prispôbte vašim vodičským schopnostiam.

- **Brzdy a radenie nenastavujte počas jazdy.**

Výrazne sa tým zvýši riziko pádu.

- **Nikdy nejazdite na bicykli vo dvojici.**

Výnimku predstavuje preprava deti v špeciálnej detskej sedačke. Dodatočne prepravovaná hmotnosť sa musí započítať do najväčšej technicky prípustnej celkovej hmotnosti. Nie všetky rámy bicyklov sú vhodné na montáž detských sedačiek. Preťaženie môže viesť k deformácii alebo prasknutiu rámu bicykla alebo komponentov.

- **Nikdy nejazdite na bicykli bez držania riadidiel.**

Je to veľmi nebezpečné, pretože by ste mohli stratiť kontrolu nad vašim bicyklom.

- **Nikdy nejazdite pod vplyvom omamných látok, alkoholu alebo liekov, ani keď ste nadmerne unaveni.**

Je to veľmi nebezpečné, pretože by ste mohli stratiť kontrolu nad vašim bicyklom.

Pred prvou jazdou

1. Medza zaťaženia bicykla a príslušných komponentov sa nesmie prekročiť. Váš bicykel bol koncipovaný len na použitie uvedené v kapitole „*Použitie v súlade s určením*“.
2. Najväčšiu prípustnú celkovú hmotnosť (bicykel + vodič + batožina), na ktorú je váš bicykel dimenzovaný, treba dodržiavať – pozri kapitolu „*Použitie v súlade s určením*“.
3. Pred prvou jazdou sa oboznámte s účinkom brzd bicykla. Presvedčte sa, ktorá brzdomá páka pôsobí na predné alebo zadné koleso – pozri kapitolu „*Brzdový systém*“.
4. Musíte pochopiť spôsob zaraďovania prevodových stupňov – pozri kapitolu „*Pohon*“.
5. Výšku riadidiel a sedadla treba prispôbiť telesnej výške – pozri kapitolu „*Úpravy na bicykli*“.
6. Pri bicykloch s cvakacími pedálmi je vhodné zacvaknúť alebo uvoľniť obuv už vopred v stoji – pozri kapitolu „*Výbava bicykla*“.
7. Hneď po kúpe bicykla požiadajte vášho špecializovaného predajcu KTM, aby nastavil všetky prvky odpruženia. Nesprávne nastavené prvky odpruženia môžu mať negatívny vplyv na jazdné vlastnosti a predstavujú zvýšené bezpečnostné riziko. Okrem toho to môže mať za následok poškodenie prvkov odpruženia alebo rámu – pozri kapitolu „*Prvky odpruženia*“.

Pred každou jazdou

Váš bicykel bol počas výrobného procesu a výstupnej kontroly špecializovaného predajcu KTM viackrát testovaný. Napriek tomu mohlo dôjsť počas prepravy alebo manipulácii k zmenám na bicykli.

1. Vizuálne skontrolujte všetky upevňovacie skrutky. Bicykel nesmie vykazovať žiadne mechanické poškodenia vo forme hlbokých škrabancov, zárezov alebo výlomov. Nemali by ste počuť žiadne nezvyčajné zvuky, ktoré by poukazovali na uvoľnené skrutkové spoje.
2. Všetky rychloupínaky alebo výsuvné čapy na prednom a zadnom kolese, ako aj sedlovka musia byť pevne uchytené. Skontrolujte to aj v tom prípade, ak necháte bicykel hoci len na krátky čas bez dozoru.
3. Skontrolujte stav, radiálne hádzanie a tlak vzduchu oboch pneumatík. Správny tlak vzduchu v plášti sa dá skontrolovať pomocou palca. Ak máte k dispozícii manometer, použite ho na meranie tlaku. Postup nájdete v kapitole „*Kolesá a plášte*“.
4. V stoji najprv skontrolujte, či je brzda plne funkčná. Zatiahnite brzdovú páku smerom ku riadidlám. Brzdová páka sa pritom v žiadnom prípade nesmie dotknúť riadidiel. Hrúbka brzdového obloženia musí stačiť na bezpečné brzdenie.
Ráfiková brzda: Brzdové obloženia musia byť pevne spojené s brzdou. Pri maximálnom stlačení brzdovej páky musia pritlačiť brzdové obloženia v správnej polohe boku ráfika tak, aby sa nedotýkali pneumatík. Nesmú sa zošmyknúť z boku ráfika smerom k špiciam.

Hydraulické brzdové systémy: Na komponentoch brzdového systému nesmie unikať brzdová kvapalina – pozri kapitolu „*Brzdový systém*“.

5. Pri aktívnej účasti v cestnej premávke sa musia dodržiavať národné ustanovenia jednotlivých krajín. Nikdy nejazdite bez osvetlenia a reflektorov – pozri kapitolu „*Informácie o bezpečnom používaní*“.
6. Hlavové zloženie skontrolujte tak, že otočíte riadidlá striedavo doľava a doprava. Riadidlá sa musia otáčať ľahko a bez vôle. So stlačenou brzdou predného kolesa posúvajte bicykel prudkými pohybmi dopredu a dozadu. Aj toto musí ísť bez vôle a praskania. Riadidlá nesmie dovoliť pootočenie voči prednému kolesu – pozri kapitolu „*Hlavové zloženie*“.
7. Ak chcete skontrolovať podvozok bicykla, oprite sa oň a pokúste sa tak zistiť, či sa prvky odpruženia ako zvyčajne zatlačia a vytlačia – pozri kapitolu „*Prvky odpruženia*“.
8. Stojan bicykla sa musí pred jazdou zaklopiť, aby sa zabránilo pádu.

Po páde



- Ak by sa niektoré komponenty po páde zdeformovali, už sa nesmú vyrovnávať. Hrozi zvýšené riziko prasknutia. Platí to najmä pre vidlice, riadidlá, predstavec, kľuky a pedále.
- Kapitola „*Výnimočnosť materiálu karbón*“ obsahuje informácie o zaobchádzaní s komponentmi z karbónu – pozorne si ju prečítajte.

Cudzie vplyvy nesúvisiace s prevádzkou, pády alebo nehody môžu poškodiť dôležité bezpečnostné prvky na bicykli. Ak chcete pokračovať v jazde, dodržujte nasledujúce body, aby ste zabránili nebezpečným situáciám.

1. Kolesá sa musia byť ešte stále správne uchytené v upínačoch rámu a vidlic a musia sa správne otáčať bez obvodového hádzania – pozri kapitolu „*Kolesá a plášte*“.
2. Riadidlá a predstavec musia byť ešte vo zvyčajnom, správnom nastavení a skrutkové spoje musia byť ešte stále pevné. Predné koleso zovrite medzi kolenami a riadidlá striedavo otáčajte smerom doľava a doprava. Predstavec sa v žiadnom prípade nesmie dať pootočiť. Ak sa pri pokuse zatlačiť brzdovú páku smerom dole riadidlá otáčajú, pevnosť skrutkového spoja už nie je zaručená – pozri kapitolu „*Úpravy na bicykli*“.
3. Reťaz nesmie byť spadnutá ani z predných prevodníkov, ani zo zadnej kazety. Prehadzovač, menič prevodov a upevnenie meniča prevodov nesmú byť v žiadnom prípade zdeformované. Ak by sa dostal menič prevodov do špici, hrozi veľké nebezpečenstvo pádu. Funkčnosť prehadzovania prevodových stupňov treba skontrolovať pomocou ďalšej osoby, ktorá mierne nadvihne bicykel za sedadlo, kým vy otáčate kľukami. Prepínaním skontrolujte všetky rýchlosti – pozri kapitolu „*Pohon*“.
4. Sedadlo tlačte striedavo smerom hore/dole alebo skúste ním pootočiť, aby ste skontrolovali skrutkový spoj medzi sedadlom a sedlovkou. Sedadlo sa nesmie pootočiť ani posunúť. Týmto spôsobom môžete skontrolovať aj upevnenie sedlovky v ráme – pozri kapitolu „*Úpravy na bicykli*“.
5. Bicykel krátko zdvihnite a nechajte ho dopadnúť na zem. Presvedčte sa, či nepočujete žiadne nezvyčajné klepanie – môže to pomôcť identifikovať uvoľnené skrutkové spoje.
6. Ak to stav vášho bicykla ešte umožní, pomaly a opatrne pokračujte v jazde. Vyhňte sa prudkému brzdeniu a veľkému zrýchleniu. V žiadnom prípade sa nevystavujte riziku a ak si to situácia vyžaduje, nepokračujte v jazde. Po páde si pre istotu dajte skontrolovať bicykel vášmu špecializovanému predajcovi KTM.

Detailné zobrazenie bicykla



Mountainbike - Full Suspension (ilustračný obrázok)



Mountainbike - Hardtail (ilustračný obrázok)

1	horná rámová rúra	7	vidlica	13	náboj	19	reťazová vzpera	25	sedlová rúra rámu
2	hlavové zloženie	8	brzda predného kolesa	14	spodná rámová rúra	20	prehadzovač	26	sedlovka
3	predstavec	9	špice	15	kľuka	21	kazeta	27	upínacia objemka sedlovky
4	riadičlá	10	ráfik	16	stredové zloženie	22	záves prehadzovača	28	sedadlo
5	brzdová páka	11	plášť	17	prešmykač (alternatívna výbava)	23	brzda zadného kolesa	29	Rocker
6	hlavová rúra	12	ventil	18	reťaz	24	sedlová rúra	30	tlmič zadnej časti konštrukcie



Road Bike (ilustračný obrázok)



Trekking - Onroad (ilustračný obrázok)

1	horná rámová rúra	7	vidlica	13	náboj	19	reťazová vzpera	25	sedlová rúra rámu	31	svetlo
2	hlavové zloženie	8	brzda predného kolesa	14	spodná rámová rúra	20	prehadzovač	26	sedlovka	32	koncové svetlo
3	predstavec	9	špice	15	kľuka	21	kazeta	27	upinacia objímka sedlovky	33	nosič batožiny
4	riadiidlá	10	ráfik	16	stredové zloženie	22	záves prehadzovača	28	sedadlo		
5	brzdová páka	11	plášť	17	prešmykač (alternatívna výbava)	23	brzda zadného kolesa	29	Rocker		
6	hlavová rúra	12	ventil	18	reťaz	24	sedlová rúra	30	tímič zadnej časti konštrukcie		

Preprava batožiny



- Montáž nosičov batožiny, príslušenstva na prepravu batožín, detských sedačiek a vozíkov zverte vášmu špecializovanému predajcovi KTM.
- Ťažká batožina by sa mala umiestniť čo najnižšie. Predlžuje totiž brzdnú dráhu a mení jazdné vlastnosti (možné vyzdvihnutie). Platí to aj pre detské sedačky a vozíky. Jazdu trénujte na bezpečnom mieste (špeciálne s prázdnu detskou sedačkou) a prispôbte svoj spôsob jazdy.
- Dávajte pozor na najväčšiu prípustnú celkovú hmotnosť vášho bicykla, nesmie sa v žiadnom prípade prekročiť. Dodatočná hmotnosť detskej sedačky a zaťaženie nebrzdeného vozíka sa započítavajú do najväčšej prípustnej celkovej hmotnosti. Pozri bod „Kategorizácia“ v kapitole „Použitie v súlade s určením“.
- Prvky odpruženia a tlak pneumatík prispôbte dodatočnej hmotnosti.
- Pri pripínaní cyklistických tašiek treba dávať pozor na to, aby sa do spíc nemohli dostať žiadne upevňovacie pásy.

Nosič batožiny

Okrem prepravy batožiny v bežnom ruksaku, môžete pri bicykli využiť aj špeciálne príslušenstvo ako tašku na riadidlá, cyklistické tašky a nosiče batožiny. Z konštrukčných dôvodov nie sú všetky druhy prepravy batožiny vhodné na každý model bicykla. V tejto časti nájdete prehľad najbežnejších metód prepravy batožiny.



Obr. 1/8 nosič batožiny



Obr. 2/8 taška na nosič batožiny



Obr. 3/8 taška na riadidlá



Obr. 4/8 taška Lowride

Všetky nosiče batožiny namontované firmou KTM („Obr. 1/ nosič batožiny“ na strane 8) spĺňajú normy EN 14872 alebo EN ISO 11243. Maximálne hmotnostné zaťaženie činí podľa týchto noriem vždy 10 kg, 18 kg alebo 25 kg. Jedinou výnimkou sú ťažké batožinové nosiče EPACu na prepravu – pozri kapitolu „Použitie v súlade s určením“ bod „EPAC na prepravu“. Hmotnostné zaťaženie platné pre váš model je vygravírované priamo na nosiči batožiny. Ak sa montuje nosič batožiny dodatočne, treba dávať pozor na to, aby bol aj tento testovaný podľa hore uvedených noriem a aby bol vhodný na montáž na príslušnom ráme bicykla. Na nosič batožiny používajte len vhodné, pevné a podľa možnosti vodotesné cyklistické tašky („Obr. 2/ taška na nosič batožiny“ na strane 8), pri ktorých sa nachádza ťažisko čo najnižšie. Montáž samonosných nosičov batožiny, ktoré sa upínajú na sedlovku, nie je pri karbónových alebo celoodpružených rámoch povolená. Rešpektujte prípadné obmedzenia výrobcu sedlovky.

Tašky na riadidlá

Tašky na riadidlá („Obr. 3/ taška na riadidlá“ na strane 8) sa často pripevňujú rýchlozávermi a poskytujú praktickú možnosť na úschovu cenných predmetov a fotoaparátov.

Tašky Lowrider

Takzvané Lowrider tašky („Obr. 4/ taška Lowride“ na strane 8) sa môžu pripevniť pomocou špeciálnych držiakov na vidlicu. Tieto tašky sú vhodné na prepravu ťažkej batožiny, pretože vďaka nízko položenému ťažisku neovplyvňujú vo veľkej miere jazdné vlastnosti.

Použitie vozíkov



- Pri preprave detí vo vozíku musia byť deti pripútané a musia mať vhodné ochranné prostriedky vo forme cyklistickej prilby.
- Pri používaní cyklistických vozíkov dodržujte národné zákony a predpisy. Môžu platiť obmedzenia a predpisy týkajúce sa konštrukcie a osvetlenia.
- Bezpečnostná vlnka namontovaná na vozíku na vás upozorňuje ostatných účastníkov dopravy.
- Montáž vozíka na bicykloch kategórie 1/E1 podľa kapitoly „Použitie v súlade s určením“ a celoodpružených bicykloch a bicykloch s karbónovým rámom nie je prípustná.

Z konštrukčných dôvodov nie je každý model spoločnosti KTM Fahrrad GmbH vhodný na montáž spojky. Z toho dôvodu sa informujte u výrobcu vozíka alebo u vášho špecializovaného predajcu KTM, ktorý model vozíka prichádza do úvahy pri vašom bicykle.

Spoločnosť KTM Fahrrad GmbH schválila tieto závesné systémy:

- Upevnenie nízkych ojí – montáž na os („Obr. 1/ nízke oje“ na strane 9)
- Upevnenie nízkych ojí – montáž na koncovky vidlice
- Upevnenie stredných ojí – montáž nosiča batožiny („Obr. 2/ stredné oje“ na strane 9)

Všeobecne rozlišujeme brzdené a nebrzdené vozíky. Najväčšie prípustné hmotnosti vozíkov sú pri brzdených vozíkoch 80 kg a nebrzdených 40 kg.

Dodržujte aj národné predpisy, ktoré niekedy povolia len oveľa menšie hmotnosti vozíkov.

Mimoriadne opatrne treba zaobchádzať s bicyklami s nábojovým radením, ak sa na ne mon-

tuje vozík s upevnením nízkych ojí na náboji zadného kolesa. Momentová podpera náboja radenia musí byť napriek naskrutkovej spojky správne namontovaná. Pri montáži vozíka dávajte pozor najmä na to, aby bola vždy dodržaná dostatočná upínacia sila a nevyhnutná odolnosť voči prekrúteniu spojky.



Obr. 1/9 nízke oje



Obr. 2/9 stredné oje

Použitie detských sedačiek



- Pripevňovanie detských sedačiek priamo na riadidlá alebo na nosiče batožiny je zakázané – hrozí nebezpečenstvo prasknutia.
- Zabezpečte, aby bolo dieťa v detskej sedačke pripútané a aby malo vhodné ochranné prostriedky vo forme cyklistickej prilby.
- Detská sedačka predlžuje vzhľadom na svoju dodatočnú hmotnosť brzdnú dráhu.
- Pri ukladaní dieťaťa do detskej sedačky buďte mimoriadne opatrní. Hrozí nebezpečenstvo prevrátenia bicykla.
- Nikdy nenechajte vaše dieťa sedieť bez dozoru v detskej sedačke odstaveného bicykla. Bicykel môže spadnúť a vaše dieťa sa môže pritom zraniť.
- Karbónové rámy a celoodpružené bicykle nie sú vhodné na upevnenie detskej sedačky.
- Detské sedačky sa nesmú montovať ani na bicykloch, ktoré sú vybavené odpruženou sedlovkou alebo odpruženým sedadlom. Pohyblivé časti môžu dieťa zraniť.



Obr. 3/9 zdroj BabyOK

Z konštrukčných dôvodov nie je každý model spoločnosti KTM Fahrrad GmbH vhodný na montáž detskej sedačky. Z toho dôvodu sa informujte u výrobcu detskej sedačky alebo u vášho špecializovaného predajcu KTM, ktorý model prichádza do úvahy pri vašom bicykle. Spoločnosť KTM Fahrrad GmbH schválila detské sedačky na montáž na sedlovú rúru rámu („Obr. 3/ zdroj BabyOK“ na strane 9). Bicykle kategórie 1, 4, 5, ako aj E1, E4 a E5 nie sú podľa kapitoly „Použitie v súlade s určením“ vhodné na použitie detských sedačiek. Ani karbónové rámy nie sú vhodné na upevnenie detskej sedačky.

Použitie v súlade s určením

Rámy bicyklov a príslušné komponenty sú vo všeobecnosti koncipované na rôzne účely a spôsoby použitia. Každý typ bicykla je pritom určený na určitý účel použitia. Firma KTM vyrába mnoho kategórií horských, cestných, pretekársky a cyklokrosových bicyklov, trekíngových, turistických, nákladných a cestovných bicyklov, ako aj detských a mládežníckych bicyklov. Ak sa pri používaní bicykla prekročí medza zaťaženia, bicykel a jeho komponenty sa môžu poškodiť. Komponenty môžu zlyhať vplyvom predchádzajúcich poškodení už aj pri oveľa menšom zaťažení. Preto je dôležité, aby sa bicykel používal v súlade s určením. Za škody spôsobené nedodržaním príslušných medzi zaťaženia alebo nesprávnym používaním bicykla nenesie zodpovednosť ani výrobca, ani špecializovaný predajca. Ak má byť zabezpečená dlhodobá a nepretržitá bezpečnosť vášho zakúpeného výrobku, musia sa bezpodmienečne dodržiavať pokyny výrobcu týkajúce sa prevádzky, údržby a opráv uvedené v návode na použitie. Naštudujte si najmä kapitoly „Intervaly údržby a ošetrovania“ a „Záruka“. V ďalšej časti sú zadané rôzne kategórie, ktoré zohľadňujú všetky spôsoby použitia a medze zaťaženia.

Kategorizácia

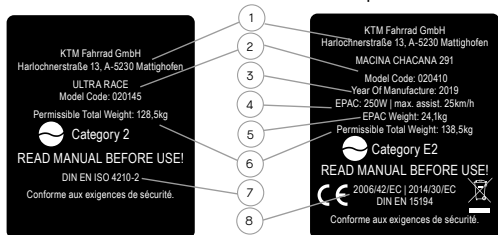
Spoločnosť KTM Fahrrad GmbH udáva kategórie 0-5 a kategórie EPAC E0-E5, ktoré sa navzájom výrazne odlišujú najmä v účele použitia. Jednotlivé kategórie sú opísané na nasledujúcich stranách.

Príslušná kategória je vyznačená priamo na bicykli, v oblasti spodnej rámovej rúry alebo sedlovky, vo forme nálepky „Obr. 1/ nálepka na bicykel“ na strane 10 / „Obr. 2/ nálepka EPAC“ na strane 10. Táto nálepka poskytuje navyše informácie o všetkých dôležitých údajoch vášho bicykla.

Porovnajme príslušnú kategóriu s týmto návodom a dôkladne sa informujte o účeloch použitia týkajúcich sa vášho bicykla o medziach zaťaženia. Na tejto nálepke sa v prípade EPACu nachádza aj označenie CE.

Označením CE výrobca vyhlasuje podľa nariadenia EÚ, „že výrobok spĺňa platné požiadavky, ktoré sú zadané v harmonizovaných právnych predpisoch Spoločenstva týkajúcich sa jeho umiestnenia.“

Ak sa pri modeloch Offroad dodatočne montujú nosiče batožiny, blatníky alebo ochrana reťaze, kategória sa automaticky zmení na 2 alebo E2. Výnimku tvoria tzv. „Short Fenders“ („Obr. 3/ Vyobrazenie symbolu Short Fender“ na strane 10), ktoré sa môžu montovať na vidlicu alebo na rám, resp. na sedadlo bez výstuže.



Obr. 1/10 nálepka na bicykel



Obr. 2/10 nálepka EPAC




Obr. 3/10 Vyobrazenie symbolu Short Fender

Č.	Opis
1	Názov a adresa výrobcu
2	Označenie modelu a špecifické číslo konštrukčnej skupiny
3	Rok výroby EPACu
4	Druh stroja, menovitý trvalý výkon motora, maximálna podporovaná rýchlosť motora
5	Hmotnosť EPACu
6	Najväčšia prípustná celková hmotnosť. Najväčšia prípustná celková hmotnosť príslušného modelu bicykla je súčet hmotnosti bicykla + cyklistu + nákladu a v žiadnom prípade sa nesmie prekročiť
7	ISO 4210-2: Bicykle - bezpečnostno-technické požiadavky na bicykle
8	2006/42/EC = smernica o strojových zariadeniach 2014/30/EC = smernica o harmonizácii právnych predpisov členských štátov vzťahujúcich sa na elektromagnetickú kompatibilitu EN 15194 = Bicykle. Bicykle na elektrický pohon. Bicykle EPAC


Kategória 0/E0

Typy bicykla	Detské bicykle
	<p>Charakteristika kategórie 0/E0</p> <p>Tieto bicykle sú určené len pre deti. Bicykle kategórie 0/E0 nesmú v žiadnom prípade používať mladiství alebo dospelé osoby. Deti nesmú nikdy jazdiť na bicykli bez dozoru. Okrem toho by mali jazdiť deti vždy mimo cestnej premávky a iných nebezpečenstiev alebo rizik a podľa ich zručnosti.</p>
Dovolené použitie	Bicykle kategórie 0/E0 sa smú používať len pod dozorom rodičov.
Nedovolené použitie	Deti sa nesmú bicyklovať v blízkosti spádov, obrubníkov, schodov, narušených terénov, kanálových príklopov a ani na cestách používaných motorovými vozidlami.
Užitočné informácie	 <p>Maximálna nastaviteľná výška sedadla (pozri kapitolu „Úpravy na bicykli“) nesmie byť menšia ako 435 mm a väčšia ako 635 mm. Výška sedadla predstavuje zvislú vzdialenosť medzi spodkom a horným okrajom sedadla.</p> <p>Obr. 1/11 výška sedadla</p>

Kategória 1/E1

Typy bicyklov	Road Race, Time Trial, Triathlon
	<p>Charakteristika kategórie 1/E1</p> <p>Ide o kategóriu bicyklov, ktoré sú dimenzované na použitie na spevnených cestách alebo hladkých vozovkách. Kontakt plášte s vozovkou sa pritom môže neúmyselne prerušiť.</p>
Dovolené použitie	Výhradne na použitie na asfaltovaných cestách.
Nedovolené použitie	Nie sú vhodné na offroad a použitie s nosičmi batožiny alebo s taškami na bicykel.
Užitočné informácie	<p>V závislosti od krajiny môže byť na použitie na verejných komunikáciách potrebné dodatočné vybavenie svetlami, reflektormi, blatníkmi a pod., aby sa dodržali národné zákony. Bezpečnostná výbava bicykla kategórie 1/E1 potrebná na tréningy alebo súťaže je súčasťou balenia a používateľ alebo odborník ju musí pravidelne kontrolovať a v prípade potreby opraviť. V prípade škôd spôsobených používaním pretekárskeho bicykla v teréne, preťažením a nesprávnym odstránením nedostatkov nenesie zodpovednosť ani výrobca, ani špecializovaný predajca.</p>


Kategória 2/E2

Typy bicyklov	City, Trekking Onroad, Trekking Offroad, Cyclocross, Mountainbike Casual
	<p>Charakteristika kategórie 2/E2</p> <p>Ide o kategóriu bicyklov, ktoré zahŕňujú účel použitia kategórie 1/E1 okrem toho aj nespevnené poľné cesty a štrkové cesty, ako aj trate s miernym stúpaním/klesaním. Kontakt s nerovným podkladom je možný. Plášte môžu v tomto prípade stratiť kontakt so zemou. Skoky nesmú prekročiť výšku 15 cm.</p>
Dovolené použitie	Na asfaltových cestách, dobre spevnených štrkových cestách a na cyklistických chodníkoch.
Nedovolené použitie	Nie sú vhodné na použitie ako offroad alebo horský bicykel, ani na rôzne freestyleové triky. Niektoré z týchto bicyklov majú sice systémy odpruženia, tie však slúžia na zvýšenie pohodlia a nie na použitie v teréne.
Užitočné informácie	<p>Bicykle tejto kategórie spĺňajú na základe svojej koncepcie a výbavy zákonné požiadavky na cestnú premávku. Okrem toho je dovolené aj použitie na poľných a lesných cestách sprístupnených cyklistickej doprave. Bezpečnostná výbava potrebná na tento účel použitia je súčasťou balenia a používateľ alebo odborník ju musí pravidelne kontrolovať a v prípade potreby opraviť.</p> <p>Niektoré bicykle tejto kategórie však nespĺňajú zákonné požiadavky na cestnú premávku a z toho dôvodu sa považujú za športové náradie. Ak váš bicykel nemá aktívne (zadné svetlo, predné svetlo) a pasívne (reflektory) osvetlenie, musí sa pred použitím na verejných komunikáciách dodatočne vybaviť komponentmi v súlade s príslušnými národnými zákonmi a predpismi.</p>


Kategória 3/E3

Typy bicyklov	Horské bicykle: Cross Country, Marathon, Tour
	Charakteristika kategórie 3/E3 Ide o takú kategóriu bicyklov, ktoré zahŕňujú len účel použitia kategórií 1/E1 a 2/E2, ale aj nepreskúmané trate a technické oblasti. Zahrnuté sú skoky do 60 cm.
Dovolené použitie	Od ľahkého až po náročný terén (malé prekážky, ako sú korene, kamene a jarky na voľnom a pevnom podklade) počas pretekov cross-country alebo súťaží. Komponenty cross-country, marathon a tour (plášte, odpruženie, rám, pohon) majú nízku hmotnosť a sú dimenzované na obratnosť a rýchlosť.
Nedovolené použitie	Nie sú vhodné na žiadne extrémne formy jazdy alebo skokov, ako napr. freeriding, enduro, downhill, freestyleové triky a pod.
Užitočné informácie	Tieto bicykle nie sú vzhľadom na ich koncepciu a výbavu určené na použitie na verejných komunikáciách. Pred použitím na verejných komunikáciách treba bicykel dodatočne vybaviť osvetlením, blatníkmi a pod. podľa národných zákonov a predpisov. Bezpečnostná výbava potrebná na použitie v teréne je súčasťou balenia a používateľ alebo odborník ju musí pravidelne kontrolovať a v prípade potreby opraviť.

Kategória 4/E4

Typy bicyklov	Horské bicykle: Trail, All Mountain, Enduro
	Charakteristika kategórie 4/E4 Ide o kategóriu bicyklov, ktoré zahŕňujú účel použitia kategórií 1/E1, 2/E2, a 3/E3. Okrem toho zahŕňa táto kategória obmedzené použitie downhill. Downhill bicykle môžu jazdiť až do rýchlosti 40 km/h, pokiaľ skoky neprekročia výšku 120 cm. Použitie bicykla za takýchto podmienok veľmi závisí od skúsenosti a schopnosti cyklistu.
Dovolené použitie	Bicykle tejto kategórie majú robustnejšiu solidnejšiu konštrukciu ako horské bicykle cross-country, na cyklo-maratóny alebo cyklotúry. Vzhľadom na väčšie odpruženie sa dá zvládnuť náročnejší terén s väčšími prekážkami a skokmi.
Nedovolené použitie	Oblasti použitia, ktoré nespadajú pod uvedený účel použitia.
Užitočné informácie	Tieto bicykle nie sú vzhľadom na ich koncepciu a výbavu určené na použitie na verejných komunikáciách. Pred použitím na verejných komunikáciách treba bicykel dodatočne vybaviť osvetlením, blatníkmi a pod. podľa národných zákonov a predpisov. Bezpečnostná výbava potrebná na použitie v teréne je súčasťou balenia a používateľ alebo odborník ju musí pravidelne kontrolovať a v prípade potreby opraviť.

Kategória 5/E5

Typy bicyklov	Horské bicykle: Gravity, Freeride, Downhill
	Charakteristika kategórie 5/E5 Ide o kategóriu bicyklov, ktoré zahŕňujú účel použitia kategórií 1/E1, 2/E2, 3/E3 a 4/E4. Bicykle sú navyše dimenzované na akékoľvek skoky s následným pristátím v strmej časti terénu a na rýchlosť nad 40 km/h. Dovolené je aj použitie v drsnom, nezjazdnom teréne. Použitie bicykla za takýchto podmienok veľmi závisí od skúsenosti a schopnosti cyklistu.
Dovolené použitie	Bicykle vyrobené na hore uvedený účel použitia umožňujú jazdu v selektívnom teréne. Majú mimoriadne robustnú konštrukciu a poskytujú dobre pruženie na čo najlepšie zvládnutie prekážok. Vzhľadom na vysoké zaťaženie musí byť zaobchádzanie s komponentmi mimoriadne šetrné a starostlivé.
Nedovolené použitie	Použitie nad rámec osobných schopností. Dôležitá je seriózna sebakritika.
Užitočné informácie	Tieto bicykle nie sú určené na použitie na verejných komunikáciách. Pred použitím na verejných komunikáciách treba bicykel dodatočne vybaviť osvetlením, blatníkmi a pod. podľa národných zákonov a predpisov. Bezpečnostná výbava potrebná na použitie v teréne je súčasťou balenia a používateľ alebo odborník ju musí pravidelne kontrolovať a v prípade potreby opraviť. Myslite na to, že precenenie vlastných schopností môže viesť v tejto kategórii rýchlo k úrazu s vážnymi zraneniami alebo dokonca so smrteľnými následkami.

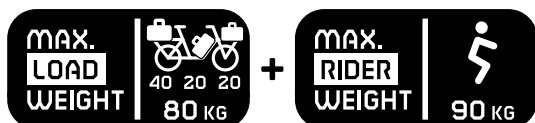
Osobitné obmedzenia

EPAC na prepravu

KTM EPAC na prepravu „Macina Multi“ je vhodný na prepravu ťažkých nákladov a možno ho dovybaviť a rozšíriť o rôzne komponenty na prepravu širokej škály nákladov a detských sedačiek. Váš predajca KTM vás bude informovať o vhodných doplnkových komponentoch výbavy. Dbajte na dodržiavanie všetkých bezpečnostných pokynov a pokynov pre ďalšie komponenty zariadenia.

Maximálna prípustná celková hmotnosť zodpovedá súčtu jazdec + bicykel + batožina a nesmie byť za žiadnych okolností prekročená. Maximálna prípustná hmotnosť užitočného zaťaženia zodpovedá maximálnej prípustnej celkovej hmotnosti mínus vlastná hmotnosť bicykla. Informácie o maximálnej prípustnej celkovej hmotnosti a vlastnej hmotnosti bicykla sú uvedené na nálepke EPACu – pozri kapitolu „Kategorizácia“ na strane 10. Je potrebné dodržiavať informácie o rozložení hmotnosti, ktoré sú podrobne uvedené v priebežnej časti rámu. Na nálepkách použitých na tento účel sú uvedené hraničné hodnoty zaťaženia nosičov batožiny a batožinových priestorov rámu. Batožina musí byť rozložená tak, aby sa neprekročili príslušné predpísané limity zaťaženia nosičov batožiny a batožinových priestorov rámu.

Ak je dosiahnutá maximálna hmotnosť batožiny, treba dbať na zníženie maximálnej prípustnej hmotnosti jazdca („Obr. 1/ ilustračný obrázok Hmotnosť užitočného zaťaženia“ na strane 13):



Obr. 1/13 ilustračný obrázok Hmotnosť užitočného zaťaženia

Ak je dosiahnutá maximálna hmotnosť jazdca, hmotnosť batožiny sa musí primerane znížiť, aby sa neprekročila maximálna povolená hmotnosť užitočného zaťaženia. („Obr. 1/ ilustračný obrázok Hmotnosť užitočného zaťaženia“ na strane 13):



Obr. 2/13 ilustračný obrázok Hmotnosť užitočného zaťaženia

Viac informácií nájdete v kapitole „Preprava batožiny“.

Úpravy na bicykli

Účel použitia, typ bicykla a výška rámu určujú základné držanie tela na vašom bicykli. Vy si môžete rôzne komponenty prispôbiť. Individuálne si môžete nastaviť napríklad riadidlo, predstavec, sedlovku, sedadlo a brzdovú páku.



- Požiadajte vášho špecializovaného predajcu KTM, aby vám bicykel pripravil na prevádzku. Všetky nastavenia, práce týkajúce sa ošetrovania a údržby bicykla vyžadujú odborné vedomosti a špeciálne nástroje. Všetky práce zverte vášmu špecializovanému predajcovi KTM.

Nájdenie správnej výšky rámu

Použitie správnej výšky rámu je veľmi dôležitá pre bezpečnú jazdu s vašim bicyklom. Na základe telesnej výšky a merania dĺžky nôh po rozkrok sa dá určiť rám špeciálne nastavený na jazdca.

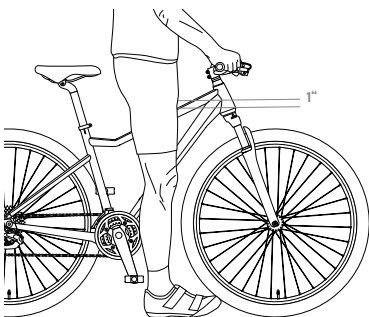
Pomocou nasledujúcej tabuľky si viete na základe vašej telesnej výšky nájsť vhodnú veľkosť rámu.

BODY HEIGHT TELESNÁ VÝŠKA	140 - 154 cm	155 - 164 cm	165 - 169 cm	170 - 174 cm	175 - 179 cm	180 - 184 cm	185 - 189 cm	190 - 194 cm	195 - 200 cm
MTB FULLY	S 38 cm		M 43 cm		L 48 cm		XL 53 cm		
MTB HARDTAIL MAC. GRAN (Man)	XS 32 cm	S 35-38 cm	M 42/43 cm	L 47/48 cm		XL 52/53 cm		XXL 57 cm	
ROAD (E)	XS 49 cm		S 52 (44,5) cm	M 55 (48) cm		L 57 (52) cm	XL 59 (55) cm		
TREKKING CITY / URBAN	XS 43 cm		S 46 cm	M 51 cm	L 56 cm		XL 60 cm	XXL 63 cm	
KIDS/YOUTH DETI/MLÁDEŽ									
CLOTHING SIZE (Age) KONFEKČNÁ VEĽKOSŤ (vek)	86 (1½+)	92 (2+)	104 (4+)	116 (6+)		128 (8+)	152 (12+)		
WHEEL SIZE VEĽKOSŤ PNEUMATIK	10"		12"	16"	20"		24"	26"	

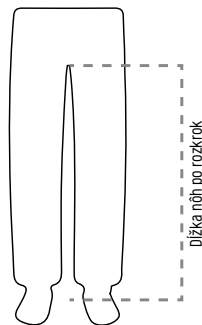
Note: This chart provides you only a rough indication!

Pozor: Táto tabuľka slúži len na približné určenie!

V stoji treba dať pozor na minimálnu vzdialenosť jedného palca, teda 2,54 cm medzi rozkrokom a hornou rámovou rúrou („Obr. 1/ Vzdialenosť v palcoch“ na strane 14). Odmerajte si dĺžku nôh po rozkrok.



Obr. 1/14 Vzdialenosť v palcoch



Obr. 2/14 Dĺžka nôh po rozkrok

Pri meraní dĺžky nôh po rozkrok postupujte takto:

- vyzujte si topánky a postavte sa chrbtom ku stene, nohy mierne rozkročte do šírky pliec
- medzi nohy si vložte veľkú knihu, chrbtom smerom k vášmu rozkroku
- požiadajte druhú osobu, aby vám presne odmerala vzdialenosť od podlahy po chrbát knihy

Výška a poloha sedadla



- Ak používate sedlovku, ktorej priemer je menší ako sedlová rúra rámu, môžu sa použiť takzvané redukčné objímky s minimálnou dĺžkou 70 mm.
- Pred jazdou alebo po každej zmene nastavenia vždy skontrolujte pevnosť skrutkového spoja so sedadlom. Oboma rukami uchopte sedadlo na zadnej a prednej strane a pohybujte ním smerom doľava a doprava alebo smerom hore a dole. V žiadnom prípade nesmiete pozorovať posunutie sedlovky.
- Minimálna hĺbka zasunutia sedlovky sa nesmie prekročiť. „Obr. 2/ Hĺbka zasunutia“ na strane 15 V prípade potreby zvolíte o číslo väčší rám.
- Sedlovka sa nesmie zasúvať do sedlovej rúry rámu násilím.
- Všetky nastavenia, práce týkajúce sa ošetrovania a údržby bicykla vyžadujú odborné vedomosti a špeciálne nástroje. Všetky práce zverte vášmu špecializovanému predajcovi KTM.

Výška sedadla je nastavená správne v tom prípade, ak sa päta nohy dotýka čapu pedála a noha je pritom úplne vystretá („Obr. 1/ Výška sedadla“ na strane 15). Ak sa nachádza bruško nohy na čape pedála, noha by mala byť mierne ohnutá.

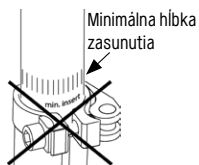
- Podľa možnosti si obujte tú cyklistickú obuv, ktorú používate na vašich cyklistických túrach.
- Posadte sa na sedadlo. Opierajte sa pritom o stenu.
- Päťu umiestnite na čap pedála v spodnej polohe a dávajte pritom pozor na rovné držanie bokov.
- Noha by mala byť teraz úplne vystretá.



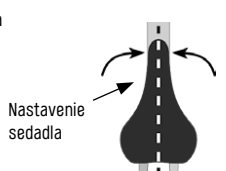
Obr. 1/15 Výška sedadla

Ak chcete zmeniť výšku sedadla, uvoľnite rýchloupinaciu páku alebo zvieraciu skrutku na sedlovej rúre rámu – pozri „Používanie rýchloupináčkov“ v kapitole „Kolesá a plášte“ a nastavte správnu výšku sedadla. Teraz zatvorte rýchloupinaciu páku, aby ste pripevnili sedlovku. Ak sa na fixáciu sedlovky používa zvieracia skrutka, budete potrebovať správne náradie. Zakaždým použite momentový kľúč a dbajte na údaje o krútiacich momentoch v kapitole „Odporúčané uťahovacie momenty“. Otočením skrutky v protismere pohybu hodinových ručičiek sa skrutka uvoľní a sedlovka sa bude dať posunúť. Teraz upevnite sedlovku otočením skrutky v smere pohybu hodinových ručičiek.

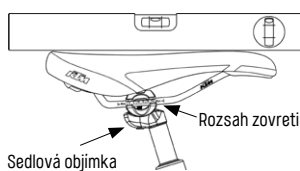
Skontrolujte, či je sedadlo v jednej linii s hornou rámovou rúrou rámu bicykla („Obr. 3/ Zdroj Sram“ na strane 15). V prípade potreby znovu uvoľnite rýchloupinaciu páku/zvieraciu skrutku na sedlovej rúre rámu a sedadlo vyrovnajte.



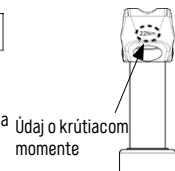
Obr. 2/15 Hĺbka zasunutia



Obr. 3/15 Zdroj Sram



Obr. 4/15 Montáž sedadla



Obr. 5/15 Sedlovka

Každé sedadlo musí byť namontované sedacou časťou paralelne k podlahe („Obr. 4/ Montáž sedadla“ na strane 15). Pri montáži pomôže vodováha. Povolný rozsah zovretia koľajníc je označený na každom sedadle.

Väčšina výrobcov sedloviek uvádza na montáž sedadla krútiaci moment, ktorý je priamo označený na sedlovke („Obr. 5/ Sedlovka“ na strane 15) – pozri kapitolu „Odporúčané uťahovacie momenty“. V prípade sedloviek s dvoma skrutkami sa musia uťahovacie momenty po utiahnutí striedavo dvakrát jednotlivito skontrolovať. Sedlovka nesmie byť zabudovaná opačne – sedadlová objímka musí byť vyrovnaná smerom dozadu.

Výška riadidiel a nastavenia predstavca

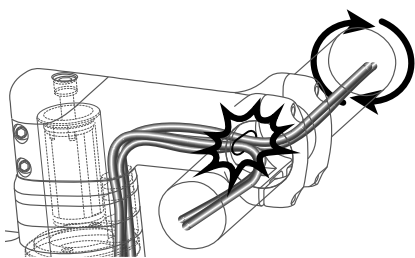


- Riadidlá a predstavce patria k nosným a tým pádom dôležitým bezpečnostným komponentom bicykla. Všetky nastavenia, práce týkajúce sa ošetrovania a údržby bicykla vyžadujú odborné vedomosti a špeciálne nástroje. Všetky práce zverte vášmu špecializovanému predajcovi KTM.
- Zvolenú kombináciu riadidiel a predstavca musí schváliť príslušný výrobca.
- V žiadnom prípade nejazdite na bicykli, pri ktorom bola prekročená minimálna hĺbka zasunutia predstavca. Predstavuje to veľké bezpečnostné riziko.
- Pevné prichytenie zvieracích skrutiek predstavca a vodiacej tyče skontrolujte tak, že predné koleso zovriete medzi nohy a riadidlo s predstavcom skúsíte otočiť všetkými smermi. Ak dôjde k pootočeniu, obráťte sa na špecializovaného predajcu KTM.
- Spoj predstavca s krkom vidlice a predstavca s riadidlami musí byť riadne zaskrutkovaný.
- Pred každou jazdou skontrolujte pevné uchytenie nastaviteľného predstavca.
- Mimo cestnej premávky otestujte brzdy.

Spolu s výškou sedadla určuje výška riadidiel sklon chrbta počas jazdy. Ak sú riadidlá v nižšej polohe, poloha sedadla bude oveľa športovejšia. Existujú rôzne predstavce, ktoré umožňujú meniť výšku riadidiel. Špecializovaný predajca KTM vám poradí, aká je správna poloha na sedenie.



Predovšetkým v prípade vnútorne vedených brzdových laniek a laniek radenia dbajte na to, aby riadidlá neboli natočené príliš nadol alebo nahor, prípadne aby neboli posunuté doľava alebo doprava. Môže to poškodiť brzdové lanká a lanká radenia vedené vo vnútri jednotky predstavca/riadidiel („Obr. 1/ Vnútorne vedené brzdové lanká a lanká radenia“ na strane 16).



Obr. 1/16 Vnútorne vedené brzdové lanká a lanká radenia

Bežné predstavce

V prípade bežných predstavcov („Obr. 2/ Driek predstavca“ na strane 16) sa mení výška riadidiel tak, že sa obmieňa hĺbka zasunutia predstavca do krku vidlice.



Obr. 2/16 Driek predstavca

Nastaviteľné predstavce

Predstavce nastaviteľný v uhle („Obr. 3/ Predstavce nastaviteľný v uhle“ na strane 16) umožňuje aj dodatočne prispôbiť polohu riadidiel. Uhol nastavenia sa pritom zväčšuje alebo znižuje. Dajú sa jednoducho dodatočne namontovať – dostanete ich o vášho špecializovaného predajcu KTM.



Obr. 3/16 Predstavce nastaviteľný v uhle

Bezzávitový predstavec (Ahead)

Bezzávitový predstavec („Obr. 4/ Predstavce Ahead“ na strane 16) je priamo pripevnený na krk vidlice. Výška sa dá pritom prispôbiť len prostredníctvom medzikružkov (spacer) alebo otočením predstavca. Skrútením krku sa môže len znížiť výška riadidiel. Otočením predstavca sa môže znížiť alebo zvýšiť výška riadidiel.



Obr. 4/16 Predstavce Ahead

Brzdový systém

Všeobecné informácie



- Pred každou jazdou skontrolujte funkčnosť a stav brzd.
- Nikdy nejazdíte bez brzdových obložení alebo s opotrebovanými brzdovými obložzeniami. Pri kontrole a výmene obložení dbajte na správnu montáž. Dodržujte pritom aj bezpečnostné upozornenia a pokyny v návodoch ku komponentom od príslušného výrobcu brzd.
- Brzdy patria k dôležitým bezpečnostným komponentom bicykla. Všetky nastavenia, práce týkajúce sa ošetrovania a údržby bicykla vyžadujú odborné vedomosti a špeciálne nástroje. Všetky práce zverte vášmu špecializovanému predajcovi KTM a skontrolujte ich podľa pokynov v kapitole „*Intervaly údržby a ošetrovania*“.
- V prípade výmeny komponentov používajte len originálne diely KTM.
- Pri hydraulických brzdových systémoch pravidelne kontrolujte ich tesnosť alebo sledujte pri zatahnutej brzdovej páke únik kvapalín pozdĺž brzdového vedenia. Únik brzdovej kvapaliny má za následok výpadok brzdnej sily. Nikdy preto neotvárajte brzdové vedenie.
- Na mokrom, hladkom a nespevnom podklade môže reagovať brzdový systém oneskorene alebo môže dôjsť k šmyku kolies, či k vylomeniu zadného kolesa. Spôsob činnosti vašich brzd kontrolujte za mokrého počasia a na nespevnom podklade vždy opatrne a tiež opatrne brzdit.
- Funkčnosť brzd testujte a kontrolujte na bezpečnom mieste.
- Ak sa stláčajú brzdy dlhšiu dobu nepretržite, môžu sa prehriať. Brzdná sila môže byť slabšia alebo kompletne vypadnúť, pri ráfikových brzdách sa môže poškodiť duša a plášť. Vyhnite sa tomu kontrolovaným a pulzujúcim brzdením.
- V prípade dlhého brzdenia sa môže brzdový kotúč a brzdový strmeň, resp. ráfik veľmi zahriať – nebezpečenstvo popálenia!
- Nové kotúčové brzdy nedosahujú ešte maximálnu brzdnu silu a musia sa zabehnúť (cca 30 – 100 brzdení).
- O priradení brzdnych pák sa informujte v kapitole „*Cyklistický preukaz*“.
- Na žiadnych brzdnych plochách sa nesmú nachádzať oleje ani mazivá.

Váš bicykel sa musí po stlačení brzd čo najrýchlejšie zastaviť. V prípade brzdenia naplno skúste premiestniť ťažisko čo najviac dozadu.

Všetky modely KTM majú dve, navzájom nezávisle pôsobiace brzdy. Z výroby ovláda v smere jazdy ľavá brzdová páka brzdu predného kolesa a pravá brzdová páka brzdu zadného kolesa. V prípade brzdenia by mali byť aktivované obe brzdy vždy správne a súčasne. Vzhľadom na presúvanie váhy pôsobí na predné koleso väčšia brzdná sila. V závislosti od modelu môže byť pri bicykli s protišlapnou brzdou namontovaná len brzdová páka na brzdu predného kolesa, ktorá sa v tom prípade nachádza na pravej strane riadidiel – pozri kapitolu „*Cyklistický preukaz*“.

Rozpätia úchopu brzdových pák



- Brzdová páka sa v žiadnom prípade nesmie dať pritiahnúť až ku riadidlám skôr, než sa brzdové obloženia dotknú brzdových plôch. V opačnom prípade sa nedosiahne maximálny brzdny výkon. V tomto prípade okamžite navštívte vášho špecializovaného predajcu KTM.

Vzdialenosť brzdovej páky od riadidiel je spravidla nastaviteľná. Brzdová páka sa môže umiestniť do vhodnej polohy podľa príslušných proporcií. Pri brzdách by malo byť zápästie v rovnej linii s predlaktím. Špecializovaný predajca KTM vám poradí, aká je správne nastavenie vzdialenosti rúkovi.

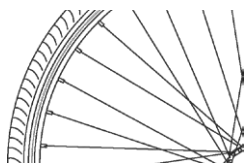
Mechanické ráfikové brzdy



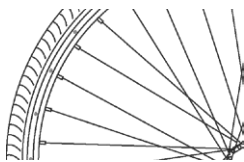
- Dávajte pozor na stav ráfikov. V prípade úplne opotrebovaných ráfikov môže vyvolať tlak plášťov ich prasknutie. Duša by mohla prasknúť alebo by sa mohlo zablokovať koleso.
- Brzdové lanká musia byť vždy v bezchybnom stave. Jednotlivé drôty nikdy nesmú od stavať a v prípade potreby sa musia vymeniť.

Pri tomto modeli brzd sa opotrebovávajú brzdové obloženia a ráfiky. Indikátory opotrebovania sú vo forme rýh („Obr. 1/ ryhy“ na strane 18) alebo bodov („Obr. 2/ body“ na strane 18) priamo na boku ráfika. Môže byť k dispozícii aj indikátor opotrebovania, ktorý, ak úplne zmizne, vás vyzve na výmenu ráfika. Opotrebovanie brzdových obložení zistíte podľa toho, že indikátory sa častým brzdením stratia. Pri výmene obložení dbajte aj na opotrebovanie ráfikov. Ak nie je k dispozícii žiaden indikátor, dávajte pozor na trhliny, nerovnosti alebo deformácie na brzdnej ploche ráfika.

Ráfiky výrobcu *Ambrosio* používajú takzvaný 3-bodový indikátor. Tieto 3 otvory rôznej hĺbky na boku ráfika zobrazujú nielen nutnosť výmeny kolesa, ale aj aktuálny stav opotrebovania, v závislosti od toho, koľko bodov je ešte viditeľných. Ak je viditeľný už len jeden bod, odporúčame výmenu kolesa.



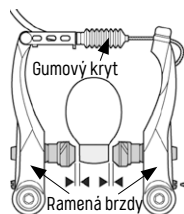
Obr. 1/18 ryhy



Obr. 2/18 body

V-brzdy

Pri V-brzdách („Obr. 3/ zdroj Shimano“ na strane 18) sa nachádza na každej strane ráfika jedno brzdne rameno. Po stlačení brzdovej páky V-brzdy sa presunú ramená brzdy prostredníctvom lanka smerom dnu. Brzdové obloženia namontované na ramenách brzdy sa trú o boky ráfikov a vyvolávajú tým brzdenie.



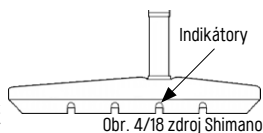
Obr. 3/18 zdroj Shimano

Kontrola funkčnosti



- Dávajte pozor na to, aby brzdové obloženia dosadali na boky ráfikov po celej ploche, aby sa v žiadnom prípade nenakláňali k špiciam a nedotýkali plášťov. Koleso by sa mohlo zablokovať. V prípade nesprávneho nastavenia okamžite navštívte vášho špecializovaného predajcu KTM.
- Obmedzovač brzdnej sily nie je ABS. Oneskorí sa len blokovanie kolesa.

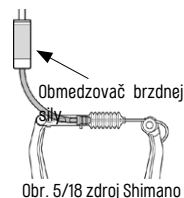
Brzdové obloženia („Obr. 4/ zdroj Shimano“ na strane 18) musia mať dostatočnú hrúbku. Ak sa ryhy na obloženiach už zodrali, výmena je nutne potrebná. Pravostranné a ľavostranné obloženia by sa mali pri pomalom zaťahovaní brzdovej páky dotknúť v prednej časti obloženia bokov ráfikov súčasne. Pri príľahnutí prednej oblasti obloženia musí byť zadná oblasť obloženia vzdialená od boku ráfika približne 1 mm. Zabráni sa tak škripiacemu zvuku pri brzdení. Ak sa zatiahne brzdová páka ešte viac, obloženia musia dosadieť na bočnicu ráfika po celej ploche.



Obr. 4/18 zdroj Shimano

Obmedzovač brzdnej sily

Obmedzovač brzdnej sily sa môže použiť pri rôznych V-brzdách („Obr. 5/ zdroj Shimano“ na strane 18). Tento obmedzovač pôsobí pri každom brzdení a obmedzuje brzdnu silu tým, že predĺži dráhu ťahu v rámci určitého silového rozsahu brzdovej páky.



Obr. 5/18 zdroj Shimano

Lankové brzdy

Lankové brzdy tvoria uzatvorený systém, pretože ramená brzd majú spoločný záves („Obr. 1/ zdroj Shimano“ na strane 19). Po stlačení brzdovej páky sa brzdové obloženia posunú smerom dnu, trú sa o boky ráfikov a vyvolávajú brzdenie.



Obr. 1/19 zdroj Shimano

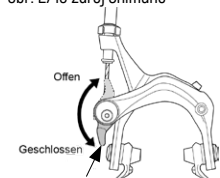
Kontrola funkčnosti



- Dávajte pozor na to, aby brzdové obloženia dosadali na boky ráfikov po celej ploche, aby sa v žiadnom prípade nenakláňali k špiciam a nedotýkali plášťov. Koleso by sa mohlo zablokovať. V prípade nesprávneho nastavenia okamžite navštívte vášho špecializovaného predajcu KTM.
- Všetky rýchchloupinacie páky na brzde musia byť počas jazdy zatvorené.

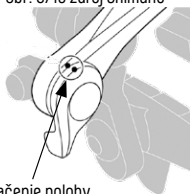
Brzdové obloženia musia mať dostatočnú hrúbku. Ak sa ryhy na obloženiach už zodrali, výmena je nutne potrebná. Brzdové obloženia musia dosadnúť na boky ráfikov na ľavej a pravej strane po celej ploche. Na demontáž kolesa z vidlice alebo z rámu je pri lankových brzdách namontovaná rýchchloupinacia páka („Obr. 2/ zdroj Shimano“ na strane 19). Ak otvoríte túto páku, brzdové obloženia sa posunú smerom von a vy môžete koleso jednoducho zložiť. Rýchchloupinacia páka musí byť počas jazdy vždy zatvorená, aby sa dosiahol požadovaný brzdný účinok. Niektoré lankové brzdy majú označenia polohy, ktoré potvrdzujú zatvorený stav brzdy, ak sú označenia na rýchchloupinacej páke a na kryte brzdy navzájom zarovnané („Obr. 3/ zdroj Shimano“ na strane 19). Pri niektorých lankových brzdách je rýchchloupinacia páka ťažko dostupná. V tomto prípade je rýchchloupinacia páka umiestnená priamo na radiacom lanku („Obr. 4/ zdroj Shimano“ na strane 19).

Obr. 2/19 zdroj Shimano



Rýchchloupinacia páka

Obr. 3/19 zdroj Shimano



Označenie polohy

Obr. 4/19 zdroj Shimano



Hydraulické ráfikové brzdy

V porovnaní s mechanickými ráfikovými brzdami sú hydraulické ráfikové brzdy veľa krát výkonnejšie. Brzdové čeľuste sa vďaka brzdovej kvapaline pritláčajú k bokom ráfikov rovnomerne.

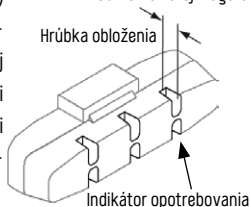
Kontrola funkčnosti



- Dávajte pozor na to, aby brzdové obloženia dosadali na boky ráfikov po celej ploche, aby sa v žiadnom prípade nenakláňali k špiciam a nedotýkali plášťov. Koleso by sa mohlo zablokovať. V prípade nesprávneho nastavenia okamžite navštívte vášho špecializovaného predajcu KTM.

Indikátor opotrebovania na brzdovom obložení („Obr. 5/ zdroj Magura“ na strane 19) ukazuje stupeň opotrebovania. Pri úplne zodratých ryhách na obloženiach je výmena nevyhnutná. Pravostranné a ľavostranné obloženia by sa mali pri pomalom zaťahovaní brzdovej páky dotknúť v prednej časti obloženia bokov ráfikov súčasne. Pri príľahnutí prednej oblasti obloženia musí byť zadná oblasť obloženia vzdialená od boku ráfika približne 1 mm. Zabráni sa tak škripavému zvuku pri brzdení. Ak sa zatiahne brzdová páka ešte viac, obloženia musia dosadať na bočnicu ráfika po celej ploche.

Obr. 5/19 zdroj Magura



Kotúčové brzdy

K výhodám kotúčových brzd („Obr. 1/ zdroj Sram“ na strane 20) patrí vynikajúci brzdný účinok, ako aj takmer úplná odolnosť voči nečistotám a poveternostným vplyvom. Za mokrého počasia reaguje brzda dobre, aj keď je náchylná na vydávanie určitých zvukov.



Obr. 1/20 zdroj Sram

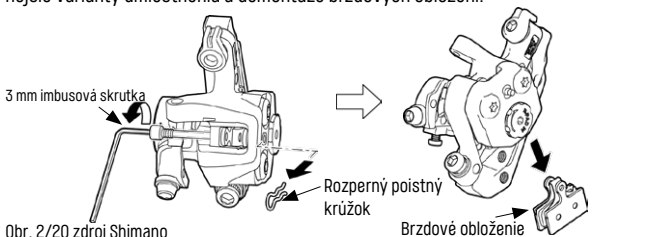
Kontrola funkčnosti



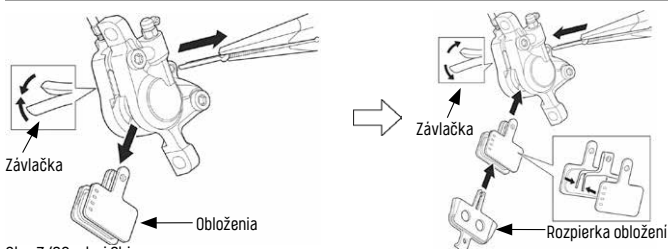
- Ak je hrúbka brzdového kotúča menšia ako príslušná hranica opotrebovania, treba ho vymeniť. Dávajte pozor na gravúry alebo označenia na brzdovom kotúči týkajúce sa hranice opotrebovania a dodržujte pritom aj bezpečnostné upozornenia a pokyny v návodoch ku komponentom od príslušného výrobcu brzd.
- Všetky nastavenia, práce týkajúce sa ošetrovania a údržby brzd vyžadujú odborné vedomosti a špeciálne nástroje. Všetky práce zverte vášmu špecializovanému predajcovi KTM a skontrolujte ich podľa pokynov v kapitole „Intervaly údržby a ošetrovania“.
- Ak pracuje váš brzdový systém s brzdovou kvapalinou DOT, táto brzdová kvapalina sa musí pravidelne meniť podľa údajov výrobcu – potrebné sú špeciálne odborné vedomosti.
- Uistite sa, či sa brzdový kotúč pri preprave nepomôže poškodiť, a ak je predné koleso demontované, použite prepravnú poistku.

Niektoré modely kotúčových brzd majú na brzdovom strmeni okienko, ktoré zobrazuje vzdialenosť medzi brzdovým obložením a brzdovým kotúčom. Brzdový kotúč sa musí voľne pohybovať v strede medzi obloženiami. Ak sa zníži brzdný účinok, mohlo by to poukazovať na opotrebovanie brzdových obložení. Z toho dôvodu pravidelne kontrolujte opotrebovanie brzdových obložení tým, že ich demontujete.

Na nasledujúcich obrázkoch („Obr. 2/ zdroj Shimano“ na strane 20, „Obr. 3/ zdroj Shimano“ na strane 20) vidíte najbežnejšie varianty umiestnenia a demontáže brzdových obložení.



Obr. 2/20 zdroj Shimano

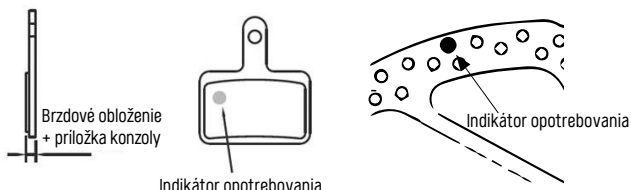


Obr. 3/20 zdroj Shimano

Vo všeobecnosti by sa mali vymenené brzdové obloženia vtedy, ak

- dosiahli príslušnú hranicu opotrebovania – pozri „Obr. 1/ zdroj Tektro“ na strane 21
- sa povrch obrusuje nepravidelne
- sú znečistené olejom
- sa pridržiavacía a vratná pružina šúcha o brzdový kotúč

Na stanovenie hrúbky obloženia sa meria hrúbka brzdového obloženia a príložky konzoly (pozri „Obr. 1/ zdroj Tektro“ na strane 21). Ak je nameraná hodnota menšia ako hodnota v stĺpci „brzdové obloženie + príložka konzoly“ nasledujúcej tabuľky, obloženia treba vymeniť.



Obr. 1/21 zdroj Tektro

Indikátor opotrebovania

Obr. 2/21 zdroj Tektro

Aj brzdové kotúče treba vymeniť, len čo ich hrúbka prekročí príslušnú hranicu opotrebovania. Oopotrebovanie sa dá sčasti skontrolovať prostredníctvom indikátorov priamo na brzdovom kotúči („Obr. 2/ zdroj Tektro“ na strane 21). Môže ísť napríklad o farebné prehlbenie v brzdovom kotúči. Ak sa farba úplne zodrala a prehlbenie sa tým pádom stratilo, výmena brzdového kotúča je nevyhnutne potrebná. Aj znížený brzdný účinok a nápadné škrípanie pri brzdení môže poukazovať na vysoký stupeň opotrebovania.

Výrobca	Hranica opotrebovania brzdového obloženia	Brzdové obloženie + príložka konzoly	Hranica opotrebovania brzdového kotúča
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

Protišlapné brzdy

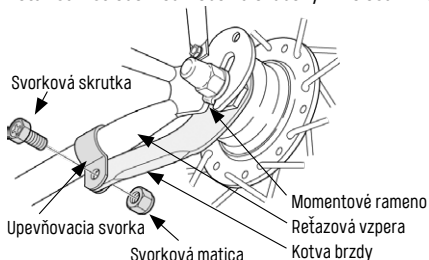
Táto brzda sa aktivuje tak, že otočíte kľuky v protismere šliapania na pedále. Vo vodorovnej polohe kľúk sa môže aktivovaním protišlapnej brzdy dosiahnuť najväčší brzdný účinok.

Kontrola funkčnosti

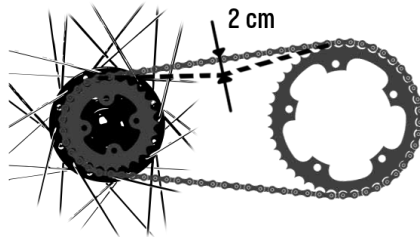


- Protišlapné brzdy majú kotvu brzdy („Obr. 3/ kotva brzdy, zdroj Shimano“ na strane 21), ktorá sa opiera reťazovú vzperu rámu. Aby mohla správne fungovať, musí byť pevne namontovaná pomocou upevňovacej svorky alebo priamo na reťazovej vzpere.
- Ak reťaz spadla alebo je málo napnutá, nie je možné účinne aktivovať protišlapnú brzdu.
- V prípade nesprávneho nastavenia okamžite navštívte vášho špecializovaného predajcu KTM.

Zatlačením reťaze smerom hore alebo dole pravidelne kontrolujte napätie reťaze („Obr. 4/ napätie reťaze“ na strane 21). Reťaz sa v strede medzi oboma ozubenými kolesami nesmie dať zatlačiť alebo vytiahnuť o viac než 2 cm.



Obr. 3/21 kotva brzdy, zdroj Shimano



Obr. 4/21 napätie reťaze

Pohon

Všeobecné informácie



- Všetky nastavenia, práce týkajúce sa ošetrovania a údržby pohonu vyžadujú odborné vedomosti a špeciálne nástroje. Všetky práce zverte vášmu špecializovanému predajcovi KTM a skontrolujte ich podľa pokynov v kapitole „Intervaly údržby a ošetrovania“.
- Dodržujte pritom bezpečnostné upozornenia a pokyny v návodoch ku komponentom od príslušného výrobcu radenia.
- Prehadzovanie trénujte a kontrolujte na bezpečnom mieste.
- Nikdy neprehazujte pri šliapaní na pedále smerom dozadu, radenie by sa mohlo pritom zablokovať. Nikdy neprehadzujte v stoji, pretože komponenty by sa mohli poškodiť.
- Počas prehadzovania šliapte na pedále rovnomerne a s malou silou, aby ste zabránili prešmyknutiu reťaze.
- Pohon musí byť nastavený veľmi presne. V prípade nesprávneho nastavenia môže reťaz spadnúť, čím dôjde k náhlemu prerušeniu pohonu.
- Noste vhodný cyklistický odev, ktorý sa pri bicyklovaní nedostane do rotujúcich častí pohonu.

Hnacia sústava prenáša silu, ktorá je výsledkom otočenia kľukou a skladá s týchto komponentov: pedále, kľuky, stredové zloženie, prevodníky, reťaz a kazeta.

Radenie slúži na prispôsobenie stupňa náročnosti bicyklovania vlastnostiam terénu a rýchlosti jazdy. Na nízkom prevode s vysokou kadenciou môžete zvládnuť strmé výstupy s miernym použitím sily. Dolu kopcom prejdete pomocou vysokého prevodu každým otočením kľukou dlhý úsek vysokou rýchlosťou.

Najväčší prínos pre zdravie, maximálnu výdrž a najlepší výkon dosiahnete tak, že budete otáčať kľukou s relatívne vysokou kadenciou (cca 60 – 90 ot./min.) pri malom vynaložení sily.

Využite celý rozsah vašich prevodov, aby ste pri rôznych jazdných podmienkach vždy našli optimálny rytmus. Pohyblivé časti radenia by sa mali po jazdách v daždi vyčistiť a namazať vhodným mazivom.

Stredové zloženie a kľuky



- Vôľa medzi kľukou a oskou stredového zloženia môže viesť k prasknutiu kľukovej súpravy.

Vo väčšine prípadov je stredové zloženie kompaktné ložisko, ktoré sa skladá z guľkového ložiska, ložiskových paniev, tesniacich krúžkov a osky. Kompaktná konštrukcia zabraňuje prieniku vlhkosti a nečistôt.

V závislosti od modelu sa môžu používať rôzne typy stredových zložení, ktoré sú v plnej miere kompletne nastavené už vo výrobe. Stredové zloženia a ramená kľúk sa môžu po čase uvoľniť. Pravidelne kontrolujte pevné uloženie vnútorného ložiska v puzdre stredového zloženia a pevné spojenie ramien kľúk s oskou tak, že ľavé rameno kľuky zatlačíte smerom k reťazovej vzpere. Nie je povolená žiadna vôľa ani škripanie či iné zvuky.

Prehadzovač

Prehadzovače fungujú týmto spôsobom:

malý prevodník vpredu	→	ľahký chod	→	menší prevod
veľký prevodník vpredu	→	ťažký chod	→	väčší prevod
malý pastorko vzadu	→	ťažký chod	→	väčší prevod
veľký pastorko vzadu	→	ľahký chod	→	menší prevod



Obr. 1/23 príklad správnej polohy reťaze



Obr. 2/23 príklad nesprávnej polohy reťaze

Zabráňte zošykmeniu reťaze (veľký prevodník vpredu s veľkým pastorkom na kazete vzadu – pozri „Obr. 2/ príklad nesprávnej polohy reťaze“ na strane 23 – alebo malý prevodník vpredu s malým pastorkom na kazete vzadu), pretože komponenty sú v takom prípade vystavené zvýšenému opotrebovaniu a zníži sa stupeň účinnosti pohonu. Radiaca páka na pohybovanie reťazou na prevodníkoch alebo na kazete je umiestnená na riadidlách zásadne týmto spôsobom:

Ľavá jednotka radiacej páky	→	prešmykač mení polohu reťaze na predných prevodníkoch
Pravá jednotka radiacej páky	→	prehadzovač mení polohu reťaze na zadnej kazete

Prehadzovače od výrobcov Shimano (Di2) a Sram (AXS) sú dostupné v mechanických i elektronických verziách. Myslite na to, že na prevádzku prehadzovača potrebujete nabíjateľnú batériu. Táto batéria s nabíjačkou je súčasťou balenia.

Obsluha horských, trekkingových, mestských a detských bicyklov

Vo všeobecnosti sa aktivuje proces radenia v závislosti od použitého radiaceho systému vždy po stlačení páky na radiacej jednotke alebo brzdovej radiacej jednotke. V prípade otočných radiacích mechanizmov radíte krátkym otočením zápastia.

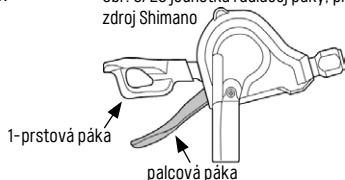
Shimano Rapidfire Plus

Jednotka radiacej páky, ktorá je z pohľadu vodiča umiestnená na ľavej strane riadidla, ovláda prešmykač („Obr. 3/ jednotka radiacej páky, prešmykač.“ na strane 23), ktorý umiestňuje reťaz do požadovanej polohy na predných prevodníkoch. Stlačením predsunutej 1-prstovej páčky posuniete reťaz z veľkých k malým prevodníkom. Stlačením palcovej páčky aktivujete opačný proces – reťaz sa posunie od malých smerom k veľkým prevodníkom.

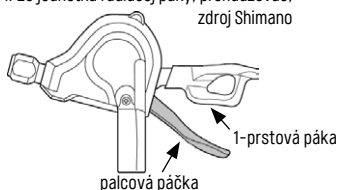
Jednotka radiacej páky, ktorá je z pohľadu vodiča umiestnená na pravej strane riadidiel, ovláda prehadzovač („Obr. 4/ jednotka radiacej páky, prehadzovač.“ na strane 23) a umiestňuje reťaz do požadovanej polohy na zadnej kazete. Stlačením 1-prstovej páčky sa reťaz posunie smerom k malému pastorku na kazete. Stlačením palcovej páčky aktivujete opačný proces – reťaz sa posunie od malých smerom k veľkým pastorkom na kazete.

Niektoré radiace páky Shimano Rapidfire Plus majú aj 2-way-release. Tieto radiace páky pracujú podľa hore uvedenej logiky prehadzovania, 1-prstovú páčku môžete ovládať aj palcom. Pri tejto technológii sa dá navyše prehadzovať jedným pohybom páky viacero prevodov. Ak sa krátko dotknete pravej palcovej páčky, zaradíte ďalší prevod. Ak budete tlačiť pravú palcovú páčku ďalej, budete môcť prehadzovať viacero prevodov. Úplne opačne funguje logika prehadzovania pri radiacích pákach Shimano Rapid Rise.

Obr. 3/23 jednotka radiacej páky, prešmykač, zdroj Shimano



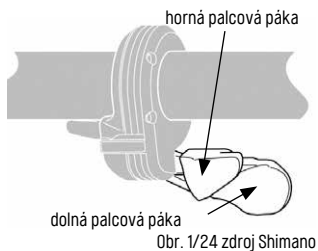
Obr. 4/23 jednotka radiacej páky, prehadzovač, zdroj Shimano



Shimano Di2

V základnej konfigurácii zvolenej firmou KTM ovláda jednotka radiacej páky, ktorá je z pohľadu vodiča umiestnená na pravej strane riadidiel, jednotku radiacej páky a prehadzovač („Obr. 1/ zdroj Shimano“ na strane 24) a umiestňuje reťaz do požadovanej polohy na zadnej kazete. Stlačením hornej palcovej páčky sa reťaz posunie smerom k malému pastorku na kazete. Stlačením dolnej palcovej páčky aktivujete opačný proces – reťaz sa posunie od malých smerom k veľkým pastorkom na kazete. Každá páčka na jednotke radiacej páky poskytuje možnosť prehadzovať viaceré prevodov naraz tým, že sa tlačidlá pre každý úkon prehadzovania budú tlačíť ďalej smerom dopredu.

Elektronicky ovládané radenie Shimano Di2 sa dá nakonfigurovať prostredníctvom softvéru. Softvér „e-tube project“ sa dá bezplatne stiahnuť priamo z domovskej stránky Shimano. Okrem softvéru musíte mať spojovacie zariadenie SM-PCE1 ako rozhranie medzi PC a komponentami bicykla (nie je súčasťou balenia). Ak sú komponenty bicykla prepojené so softvérom, môžu sa uskutočniť všetky nastavenia na elektronickom radení.



Spúšťač Sram

Jednotka radiacej páky, ktorá je z pohľadu vodiča umiestnená na pravej strane riadidiel, ovláda prehadzovač („Obr. 2/ spúšťač, zdroj Sram“ na strane 24) a umiestňuje reťaz do požadovanej polohy na zadnej kazete. Stlačením 1-prstovej páčky sa reťaz posunie smerom k malému pastorku na kazete. Stlačením palcovej páčky aktivujete opačný proces – reťaz sa posunie od malých smerom k veľkým pastorkom na kazete.



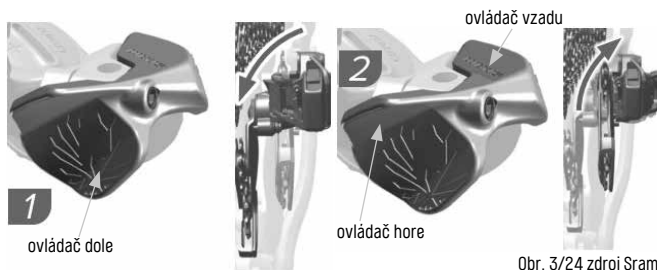
Sram Eagle AXS

V základnej konfigurácii zvolenej firmou KTM ovláda ovládač, ktorý je z pohľadu vodiča umiestnený na pravej strane riadidiel prehadzovač a umiestňuje reťaz do požadovanej polohy na zadnej kazete.

Stlačením ovládača smerom dole (pozri obrázok č. 1 „Obr. 3/ zdroj Sram“ na strane 24) sa reťaz posunie smerom k veľkému pastorku na kazete.

Stlačením ovládača smerom hore alebo stlačením zadnej časti ovládača (pozri obrázok č. 2 „Obr. 3/ zdroj Sram“ na strane 24) aktivujete opačný proces – reťaz sa posunie od veľkého smerom k malému pastorku na kazete.

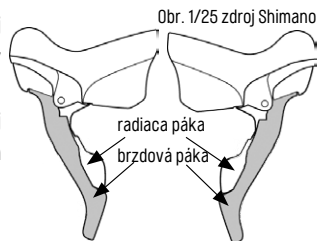
Elektronicky ovládaný ovládač komunikuje s prehadzovačom bezkáblov. Funguje na baterky a dá sa voľne nakonfigurovať prostredníctvom aplikácie. Aplikáciu Sram AXS si môžete bezplatne stiahnuť z obchodu s aplikáciami.



Obsluha radenia pri pretekárskych bicykloch

Shimano Dual Control

Jednotka radiacej a brzdovej páky, ktorá je z pohľadu vodiča umiestnená na ľavej strane riadidiel, ovláda prešmykač („Obr. 1/ zdroj Shimano“ na strane 25), ktorý umiestňuje reťaz do požadovanej polohy na predných prevodníkoch. Stlačením ľavej radiacej páky posuniete reťaz od veľkých k malým prevodníkom. Otočením ľavej brzdovej páky aktivujete opačný proces – reťaz sa posunie od malých smerom k veľkým prevodníkom.



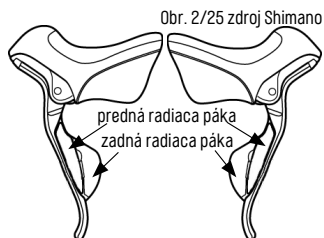
Jednotka radiacej páky, ktorá je z pohľadu vodiča umiestnená na pravej strane riadidiel, ovláda prehadzovač („Obr. 1/ zdroj Shimano“ na strane 25)

a umiestňuje reťaz do požadovanej polohy na zadnej kazete. Stlačením pravej brzdovej páky sa reťaz posunie smerom k malému pastorku na kazete. Otočením pravej brzdovej páky aktivujete opačný proces – reťaz sa posunie od malých smerom k veľkým pastorkom na kazete. Pravá brzdová páka poskytuje možnosť prehadzovať viacero prevodov naraz tým, že ňou budete ďalej otáčať smerom dovnútra.

Shimano Di2

Jednotka radiacej a brzdovej páky, ktorá je z pohľadu vodiča umiestnená na ľavej strane riadidiel, ovláda prešmykač („Obr. 2/ zdroj Shimano“ na strane 25), ktorý umiestňuje reťaz do požadovanej polohy na predných prevodníkoch.

Jemným stlačením ľavej zadnej radiacej páky posuniete reťaz od veľkých k malým prevodníkom. Jemným stlačením ľavej prednej brzdovej páky aktivujete opačný proces – reťaz sa posunie od malých smerom k veľkým prevodníkom. Jednotka radiacej páky,



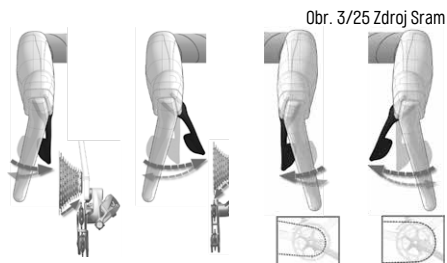
ktorá je z pohľadu vodiča umiestnená na pravej strane riadidiel, ovláda prehadzovač („Obr. 2/ zdroj Shimano“ na strane 25) a umiestňuje reťaz do požadovanej polohy na zadnej kazete. Jemným stlačením pravej zadnej brzdovej páky sa reťaz posunie smerom k malému pastorku na kazete. Jemným stlačením pravej prednej brzdovej páky aktivujete opačný proces – reťaz sa posunie od malých smerom k veľkým pastorkom na kazete. Elektronicky ovládané radenie sa dá nakonfigurovať prostredníctvom softvéru. Softvér „e-tube project“ sa dá bezplatne stiahnuť priamo z domovskej stránky Shimano. Okrem softvéru musíte mať spojovacie zariadenie „SM-PC-E1“ ako rozhranie medzi PC a komponentami bicykla (nie je súčasťou balenia). Ak sú komponenty bicykla prepojené so softvérom, môžu sa uskutočniť všetky nastavenia na elektronickom radení.

SRAM Double Tap

Radiaca páka, ktorá je z pohľadu vodiča umiestnená na ľavej strane riadidiel, ovláda prešmykač, ktorý umiestňuje reťaz do požadovanej polohy na predných prevodníkoch. Pootočením radiacej páky posuniete reťaz od veľkých k malým prevodníkom. Ďalším otáčaním radiacej páky smerom dovnútra aktivujete opačný proces – reťaz sa posunie od malých smerom k veľkým prevodníkom.

Radiaca páka, ktorá je z pohľadu vodiča umiestnená na

pravej strane riadidiel, ovláda prehadzovač a umiestňuje reťaz do požadovanej polohy na zadnej kazete. Pootočením radiacej páky sa reťaz posunie smerom k malým pastorkom na kazete. Ďalším otáčaním radiacej páky smerom dovnútra aktivujete opačný proces – reťaz sa posunie smerom k veľkým pastorkom na kazete.



SRAM eTap AXS

Jemným stlačením ľavej radiacej páky posuniete prehadzovač smerom dnu. Reťaz sa premiestni k ďalšiemu väčšiemu



Obr. 1/26 zdroj Sram

pastorku. Ak chcete prehadzovať naraz viacero prevodov, podržte radiacu páku stlačenú. Jemným stlačením pravej radiacej páky posuniete prehadzovač smerom von. Reťaz sa premiestni k ďalšiemu menšiemu pastorku. Ak stlačíte súčasne ľavú aj pravú radiacu páku, reťaz sa posunie cez prešmykač na malý alebo veľký prevodník vpredu.

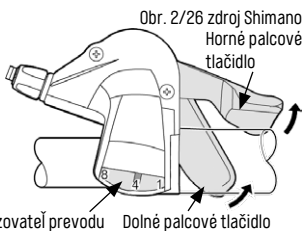
Elektronicky ovládaná jednotka radiacej a brzdovej páky komunikuje s prehadzovačom bezkáblovo. Funguje na baterky a dá sa voľne nakonfigurovať prostredníctvom aplikácie. Aplikáciu Sram AXS si môžete bezplatne stiahnuť z obchodu s aplikáciami.

Nábojové radenie

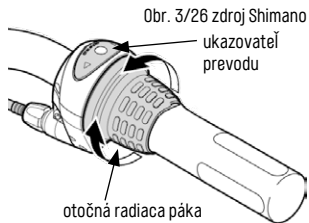
Pri nábojových radeniach sa prehadzujú prevody stupne pomocou otočnej radiacej páky alebo palcovej radiacej páky. Existujú voľnobežné náboje a náboje s protišlapnou brzdou. V prípade nábojov s protišlapnou brzdou sa pri otáčaní kľúk smerom späť aktivuje integrovaná bubnová brzda. Brzdny účinok je najväčší vtedy, keď sa ramená kľúk nachádzajú vo zvislej polohe. Pohon môže byť okrem reťaze zabezpečený aj prostredníctvom remeňa.

Obsluha nábojového radenia

Počas prehadzovania by ste mali šliapať na pedále len menšou silou alebo vôbec nie. Otočná radiaca páka („Obr. 2/ zdroj Shimano“ na strane 26) alebo palcová radiaca páka („Obr. 3/ zdroj Shimano“ na strane 26) je namontovaná na pravej strane riadidiel.



Obr. 2/26 zdroj Shimano



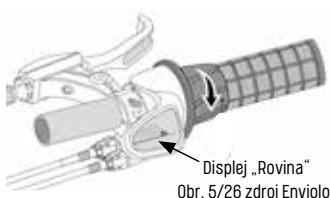
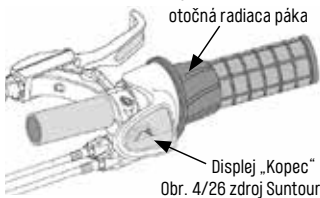
Obr. 3/26 zdroj Shimano

Displej vás informuje o zaradenom prevode. Otočením otočnej radiacej páky v smere pohybu hodinových ručičiek alebo stlačením dolného palcového tlačidla sa nastavi menší prevod. Otočením otočnej radiacej páky v protismere pohybu hodinových ručičiek alebo stlačením horného palcového tlačidla sa zvýši prevod.

Otočná páka manuálneho radenia skupiny Enviolo funguje podľa rovnakej logiky radenia. Pri tomto systéme sa prevodový pomer medzi pedálom a zadným kolesom priebežne upravuje a mení sa tak plynulo. Počas jazdy sa na displeji zobrazuje aktuálny rozsah prevodových stupňov.

- Otáčanie v smere pohybu hodinových ručičiek: Na displeji sa zobrazí „Kopec“ („Obr. 4/ zdroj Suntour“ na strane 26). Tento prevodový pomer by mal byť nastavený na rozjazd alebo jazdu do kopca.
- Otáčanie v protismere pohybu hodinových ručičiek: Na displeji sa zobrazí „Rovina“ („Obr. 5/ zdroj Enviolo“ na strane 26). Toto nastavenie by sa malo nastaviť pri vyšších rýchlostiach.

Skupina radení Enviolo je kompatibilná s remeňovým pohonom – pozri kapitolu „Remeň“.



Opotrebovanie reťaze a jej údržba



- Prehadzovanie pri silnom zaťažení môže poškodiť alebo dokonca roztrhnúť reťaz.
- Mazivo sa nesmie v žiadnom prípade dostať na brzdne plochy ráfikov, brzdových obložení alebo brzdových kotúčov. Mohol by sa zhoršiť brzdny účinok a v najhoršom prípade by mohli brzdy zlyhať.
- Na výmenu sa smie použiť len na vhodný a podobný typ reťaze s rovnakou šírkou a dĺžkou. Počet článkov reťaze sa musí zhodovať s počtom článkov vymenenej reťaze.
- Reťaz pravidelne kontrolujte, či nie je poškodená (napr. zdeformovaná alebo natrhnutá). Neplánované prehadzovanie prevodov alebo preskakovanie pastorka sú indikátormi poškodenia reťaze.
- Všetky nastavenia, práce týkajúce sa ošetrovania a údržby pohonu vyžadujú odborné vedomosti a špeciálne nástroje. Všetky práce zverte vašmu špecializovanému predajcovi KTM a skontrolujte ich podľa pokynov v kapitole „Intervaly údržby a ošetrovania“.

Odolnosť a tichý chod reťaze závisí od údržby. Stále dodržujte pokyny v kapitolách „Pokyny na údržbu a ošetrovanie“ a „Intervaly údržby a ošetrovania“.

Interval údržby je okrem iného závislý od jazdných podmienok. Najmä v zimných mesiacoch je reťaz vplyvom poveternostných podmienok vystavená zvýšenému opotrebovaniu. Reťaz namažte vhodným mazivom predovšetkým za mokrého počasia.

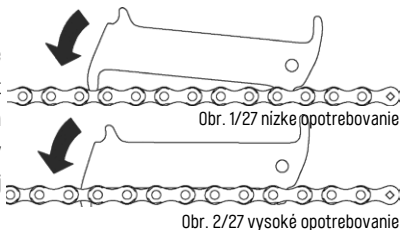
Reťaz by sa mala pravidelne čistiť neutrálnym čistiacim prostriedkom. V žiadnom prípade nepoužívajte zásadité alebo kyslé rozpúšťadlá, ako napr. prostriedky na odstránenie hrdz. Následne naneste na vnútorné články reťaze olej alebo mazivo na reťaze. Potom otáčajte klukou, aby sa reťaz niekoľkokrát pretočila. Bicykel nechajte niekoľko minút stať, aby mazivo preniklo do reťaze.

Pri prehadzovaní šliapte na pedále s menšou silou a vyhnite sa takému prevodu, v ktorom sa reťaz otáča šikmo. Zvoľte si vždy vysokú kadenciu, aby ste reťaz zbytočne príliš nezaťažili.

Prípustné medze opotrebovania nájdete v kapitole „Intervaly údržby a ošetrovania“. Reťaz vyčahaná opotrebovaním výrazne zhoršuje prehadzovanie. Ak sa reťaz vymení neskoro, opotrebojú sa aj pastorky a prevodníky. Výmena týchto komponentov by bola na rozdiel od ceny reťaze oveľa drahšia.

Dávajte vždy pozor na správne napätie reťaze. Pri bicykloch s nápojovým preradením je reťaz správne napnutá vtedy, ak sa dá v strede medzi reťazovkou a kazetou pohnúť o 1 až 2 cm smerom hore a dole.

Opotrebovanie vašej reťaze môžete skontrolovať pomocou mierky na reťaz. Mierka na reťaz sa nasunie prehlbenou časťou na článok reťaze a merací hrot sa natočí na reťaz. Pri novej reťazi zapadne merací hrot medzi články reťaze („Obr. 1/ nízke opotrebovanie“ na strane 27). Čím väčšie je opotrebovanie, tým hlbšie sa ponorí merací hrot medzi články reťaze. Ak sa na meranej strane ponorí úplne a mierka dosadá po celej meranej dĺžke na články reťaze, reťaz by sa mala vymeniť, aby sa zabránilo opotrebovaniu ďalších komponentov („Obr. 2/ vysoké opotrebovanie“ na strane 27).



Remeň

Ozubený karbónový remeň je na údržbu nenáročnou náhradou bežnej reťaze. K dispozícii je robustnejší systém CDX (EPAC) a systém CDN (bicycle), pričom oba sú vybavené stredným vedením („Obr. 1/ zdroj Gates“ na strane 28).



Opotrebovanie remeňa a jeho údržba



- Časti tela a odevu nesmú prísť do kontaktu s pohonom, ktorý je v pohybe.
- Remeň nezalamujte, nepretáčajte, neohýbajte smerom dozadu, neprekrúčajte, nezväzujte ani nespájajte. Remeň nikdy nepoužívajte ako páskový kľúč alebo reťazový sťahovák (bič). Remeň nikdy nenavijajte pomocou kazety ani ho nenasadzujte pomocou páky („Obr. 2/ zdroj Gates“ na strane 28).
- Remeň kontrolujte v pravidelných intervaloch, či nie je poškodený, či nemá napr. praskliny, vyložené zuby alebo odkryté karbónové vlákna („Obr. 3/ opotrebovanie remeňa, zdroj Gates“ na strane 28)
- Na výmenu sa smie použiť len na vhodný a podobný typ remeňa s rovnakou šírkou a dĺžkou.
- Remeň sa nesmie mazať.
- Všetky nastavenia, práce týkajúce sa ošetrovania a údržby pohonu vyžadujú odborné vedomosti a špeciálne nástroje. Všetky práce zverte vášmu špecializovanému predajcovi KTM a skontrolujte ich podľa pokynov v kapitole „Intervaly údržby a ošetrovania“.

Určitá miera údržby je neodmysliteľná, ak chcete zabrániť opotrebovaniu remeňa. Dodržujte nasledujúce body:

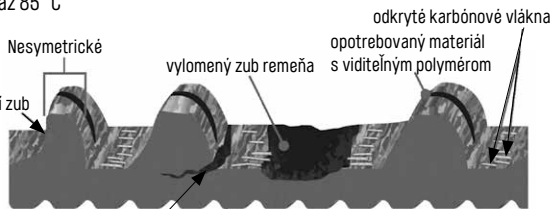
- Nečistoty sa smú odstraňovať len vodou.
- Teplotné hranice remeňov CDN (bicycle): -20 °C až 60 °C
- Teplotné hranice remeňov CDX (EPAC): -53 °C až 85 °C

Nenavijajte pomocou kazety

Nenasadzovať pomocou páky



Obr. 2/28 zdroj Gates



Obr. 3/28 opotrebovanie remeňa, zdroj Gates

Správne napätie karbónového remeňa je nevyhnutné pre optimálnu funkčnosť systému Carbon Drive. Remeň môže byť príliš málo napnutý v tom prípade, ak sa zuby remeňa prešmykujú cez zuby zadnej kazety. Príliš vysoké napätie remeňa zistíte prostredníctvom nápadne ťažkého chodu systému.

Kontrola funkčnosti

Skontrolujte správnu funkčnosť vášho pohonu. V prípade potreby požiadajte o pomoc ďalšiu osobu, ktorá vám zdvihne zadnú časť bicykla, kým vy budete otáčať kľukami. Ak zistíte niektorý z nasledujúcich problémov, obráťte sa na vášho špecializovaného predajcu KTM:

- Napätie reťaze musí byť dostatočné. Reťaz nesmie padať z predného prevodníka ani zo zadného pastorka.
- Prevod sa po preradení nezmení alebo sa preradí nesprávne.
- Komponenty pohonu v žiadnom prípade nesmú blokovať.
- V prípade šliapania na pedále sa nesmú vyskytovať žiadne nápadné zvuky, ako napr. hlasné škrípanie, pukanie, búchanie alebo vrzganie, a počas bicyklovania nesmie byť citeľný nepravidelný odpor.

Kolesá a plášte

Všeobecné informácie



- Všetky nastavenia, práce týkajúce sa ošetrovania a údržby kolies vyžadujú odborné vedomosti a špeciálne nástroje. Všetky práce zverte vášmu špecializovanému predajcovi KTM a skontrolujte ich podľa pokynov v kapitole „Intervaly údržby a ošetrovania“.
- Dodržujte pritom bezpečnostné upozornenia a pokyny v návodoch ku komponentom od príslušného výrobcu kolies.
- Koleso je vystavené veľkému zaťaženiu hmotnosťou cyklistu a bicykla. Špice a nipel sa pri novom bicykli dodatočne nastavujú, preto musí váš špecializovaný predajca KTM vykonať údržbu kolesa.
- Nesprávne namontované kolesá a pevné osky predstavujú veľké bezpečnostné riziko. Dodržiňte uvedené údaje ťahovacích momentov uvedené v kapitole „Odporúčané ťahovacie momenty“ a použite vhodný momentový kľúč.

Pri kolese je náboj spojený s ráfikom prostredníctvom špic a niplov. Plášť sa montuje na ráfik väčšinou s dušou. Medzi plášť, dušu a ráfik sa vkladá páska do ráfika, aby sa zabránilo poškodeniam.

Používanie pevných osiek

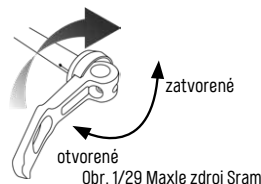
Pevné osky pripievajú kolesá na vidlici alebo na ráme bicykla. V súčasnosti je na trhu mnoho rôznych systémov pevnej osky. Na niektoré systémy je potrebné špeciálne náradie.

Ak chcete namontovať koleso, umiestnite ho do príslušných upinacích prípravkov vo vidlici. Brzdový kotúč zasuňte do brzdového strmeňa. Pokračujte s príslušným systémom na nasledujúcich stranách.

Systém pevnej osky Maxle

Tento systém sa používa v spojení s odpruženými vidlicami Rock Shox. Pevná oska sa nasunie v smere jazdy sprava cez vidlicu a náboj kolesa. Ak sa dotkne pevná oska závitú na ľavej vidlici, pevná oska sa môže zoskrutkovať s vidlicou. Rýchlopupinaciu páku umiestnite do výrezu osky a otočte ju v smere pohybu hodinových ručičiek, aby ste koleso zafixovali („Obr. 1/ Maxle zdroj Sram“ na strane 29).

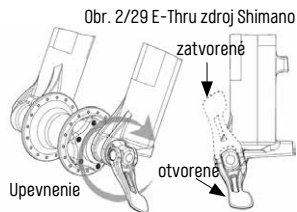
Rýchlopupinaciu páku zatvorte potom tak, že ju zatlačíte dlaňou smerom dnu. Až do polovice dráhy páky by to malo ísť bez odporu, od cca polovice by mala sila páky výrazne stúpať a nakoniec by sa mala dať len ťažko zatvoriť. Ak sa dá rýchlopupinacia páka príliš ľahko zatlačiť smerom dnu, otvorte ju, znovu ju umiestnite do výrezu osky a rýchlopupinák otočte o trochu ďalej v smere pohybu hodinových ručičiek. Ak by to bolo opačne a rýchlopupinacia páka by sa dala len príliš ťažko zatvoriť, treba ju po otvorení trochu uvoľniť otočením v protismere pohybu hodinových ručičiek. Presvedčte sa, či sa dá rýchlopupinacia páka zatvoriť uvedeným spôsobom.



Systémy pevnej osky E-Thru

Systém pevnej osky E-Thru sa používa v spojení s odpruženými vidlicami Fox. Pevná oska sa nasunie v smere jazdy zľava cez vidlicu a náboj kolesa („Obr. 2/ E-Thru zdroj Shimano“ na strane 29). Ak sa dotkne pevná oska závitú na pravej vidlici, pevná oska sa môže zoskrutkovať s vidlicou. Rýchlopupinaciu páku zatvorte potom tak, že ju zatlačíte dlaňou smerom dnu.

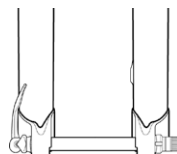
Až do polovice dráhy páky by to malo ísť bez odporu, od cca polovice by mala sila páky výrazne stúpať a nakoniec by sa mala dať len ťažko zatvoriť. Ak sa dá rýchlopupinacia páka príliš ľahko zatlačiť smerom dnu, otvorte ju a rýchlopupinák otočte o trochu ďalej v smere pohybu hodinových ručičiek. Rýchlopupinaciu páku skúste znovu zatvoriť tak, že ju zatlačíte dlaňou smerom dnu. Ak sa dá rýchlopupinacia páka príliš ťažko zatlačiť smerom dnu, otvorte ju a rýchlopupinák otočte o trochu ďalej v protismere pohybu hodinových ručičiek. Rýchlopupinaciu páku skúste znovu zatvoriť tak, že ju zatlačíte dlaňou smerom dnu.



System pevnej osky Q-Loc

Tento systém pevnej osky sa používa spolu s odpruženými vidlicami Suntour. Koleso sa pripevňuje pomocou rýchloupínacej páky a príruby na protiľahlej strane, ktorá zabezpečí potrebné upnutie („Obr. 1/ zdroj Suntour“ na strane 30). Pevná oska sa nasunie v smere jazdy sprava cez vidlicu a náboj. Urobte to s úplne otvorenou rýchloupínacou pákou, aby sa príruha pevnej osky zmestila cez koncovku vidlice. Otočením príruby nastavte napätie rýchloupínacej páky.

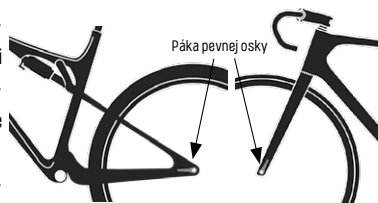
Prírubu otáčajte v smere pohybu hodinových ručičiek, až kým nebude pri rýchloupínacej páске otvorenej do polovice priliehať ku koncovke vidlice. Rýchloupínaciu páku potom zatvorte dlaňou. Po kontrole správnej polohy rýchloupínáka a kolesa môže byť potrebné dodatočne napnutie.



Obr. 1/30 zdroj Suntour

Systemy pevnej osky KTM

Tento systém pevnej osky sa používa väčšinou pri montáži zadného kolesa. V závislosti od modelu sa môže tento systém pevnej osky použiť aj pri vidlici. Pevná oska sa pritom presúva vždy v smere jazdy zľava cez koncovku v ráme alebo na vidlici. Pevná oska sa pripevňuje otočením v smere pohybu hodinových ručičiek. Páku čo najsilnejšie zatahnete rukou (10 Nm). Ak by sa páka nenachádzala v paralelnej polohe voči reťazovej vzpere alebo vidlici („Obr. 2/ pevná oska KTM“ na strane 30), polohu páky pevnej osky môžete dodatočne zmeniť. Na tento účel uvoľníte 4 mm imbusovú skrutku a páku potom nastavte do požadovanej polohy. 4 mm imbusovú skrutku upevníte krútiacim momentom 5 Nm.

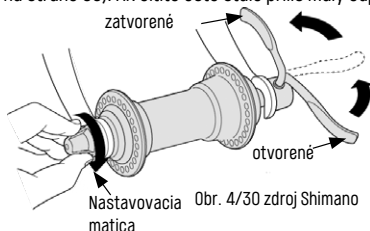
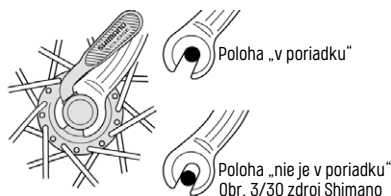


Obr. 2/30 pevná oska KTM

Používanie rýchloupínákov

Rýchloupínáky sa používajú na rýchlu montáž a demontáž kolies alebo na prestavenie výšky sedadla. Rýchloupínák sa skladá v podstate z ručnej páky, ktorá zabezpečuje upinaciu silu a z nastavovacej matice na protiľahlej strane, ktorou sa nastavuje predpätie rýchloupínáka. Ručná páka musí byť pri vkladani náboja do upinacích prípravkov otvorená. Náboj by mala okrem toho pevne priliehať k vnútornej strane upinacích prípravkov („Obr. 3/ zdroj Shimano“ na strane 30).

Ručná páka sa musí zatvoriť relatívne veľkou silou, aby sa počas jazdy v každom prípade zabránilo neúmyselnému uvoľneniu. Ak sa dá páka príliš ľahko zatvoriť, treba trochu utiahnuť nastavovaciu maticu. Ručná páka by sa mala dať teraz zatvoriť s o niečo väčším odporom („Obr. 4/ zdroj Shimano“ na strane 30). Ak cítite ešte stále príliš malý odpor, postup zopakujte.



Plášte, ráfiky, duše



- Údaje týkajúce sa tlaku vzduchu uvedené na plášťoch a ráfikoch sa nesmú prekročiť. Nižšia maximálna hodnota zodpovedá maximálnemu možnému tlaku vzduchu. Príliš vysoký tlak vzduchu môže viesť k tomu, že sa plášť počas jazdy zošmykne z ráfika alebo sa plášť a ráfik poškodia.
- Musí byť zabezpečená kompatibilita pláštia a ráfika. Maximálna možná šírka pláštia je obmedzená danou montážnou situáciou a šírkou ráfika. Pri výmene plášťov a ráfikov vychádzajte z pôvodnej výbavy, dodržte všetky pokyny na plášťoch a ráfikoch informujte sa u vášho špecializovaného predajcu KTM. Plášť sa nesmie šúchať o rám a vidlicu (ani pri prepružení), blatníky či iné komponenty bicykla.
- Plášte a ráfiky podliehajú závislosti od prevedenia určitým obmedzeniam vzhľadom na použitie a hmotnosť – pozri kapitolu „Použitie v súlade s určením“.
- Maximálne prípustné tlaky vzduchu sa môžu pri v pneumatikách Tube Type (s dušou) a Tubeless (bez duše) líšiť. Prečítajte si návody výrobcu pláštia alebo ráfika, ak chcete jazdiť s plášťom bez duše. Požadajte o radu aj vášho špecializovaného predajcu KTM.
- V prípade ráfika Hookless musí byť plášť pred nafúkaním v strede ráfika, pretože v opačnom prípade sa môže z ráfika zošmyknúť.
- Tlak vzduchu ráfika Hookless je podľa normy ETRTO obmedzený na 5 barov. Tento druh ráfikov vo všeobecnosti nie je vhodný na vysoký tlak, musia sa dodržiavať údaje týkajúce sa maximálneho tlaku vzduchu uvedené na bočnici ráfika. V žiadnom prípade by sa nemal prekročiť maximálny tlak vzduchu 4 bary.
- Nepoužívajte duše, ktoré sa nehodia do príslušného otvoru na ventil v ráfiku. Často to vedie k odtrhnutiu ventilu, pretože kovový okraj otvoru oddelí driek ventilu od duše.
- Vyhýbajte sa jazde po ostrých predmetoch.

Všeobecne existujú rôzne druhy cyklistických plášťov, od univerzálnych až po špeciálne plášte, ktoré boli vyvinuté na špeciálne poveternostné alebo terénne podmienky. Významnú úlohu zohráva pritom prevedenie kostry pneumatiky, zloženie kaučukovej zmesi a profil pláštia.

Upozornenia na plášťoch

Rozmer pláštia zistíte podľa údajov na bočnici pneumatiky.

Údaj ETRTO je normované označenie rozmerov pláštia v milimetroch, pri ktorom sa zohľadňuje šírka pláštia v nafúkanom stave a (vnútorný) priemer („Obr. 1/“ na strane 31).

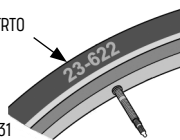
Priklad: 23-622 → 23 mm šírka pláštia
→ 622 mm (vnútorný) priemer

Ďalší údaje zasahuje na (vonkajší) priemer pláštia, ako aj na šírku pláštia v nafúkanom stave. Tieto údaje sa odvodzujú z francúzskeho spôsobu písania.

Priklad: 700 x 23C → 700 mm (vonkajší) priemer
→ 23 mm šírka pláštia

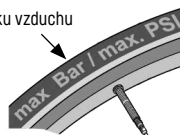
Pri väčšine modelov plášťov sa nachádza na bočnici pneumatiky označenie, ktoré upozorňuje na správny smer pri montáži pláštia. Plášť bicykla sa musí naplniť predpísaným tlakom vzduchu, aby bol bezpečný. Údaje o tlaku vzduchu uvádzajú všetci výrobcovia plášťov na bočniciach pneumatík („Obr. 2/“ na strane 31). Údaje sa pritom uvádzajú väčšinou v jednotkách bar a PSI.

Údaj ETRTO



Obr. 1/31
zdroj: Continental

Údaj o tlaku vzduchu



Obr. 2/31
zdroj: Continental

Upozornenia na ráfik

Upozornenia týkajúce sa maximálneho prípustného tlaku vzduchu a minimálnych alebo maximálnych širok plášťov nájdete na bočniciach ráfikov („Obr. 1/ ilustračný obrázok nálepky na ráfik“ na strane 32). Vnútorňá šírka ráfika udáva maximálny možný rozmer pláštá („Obr. 2/ zdroj Schwalbe“ na strane 32). Okrem toho musí byť priemer pláštá zhodný s priemerom osadenia ráfika. Veľkosť pláštá 37–622 sa hodí napríklad na ráfik s rozmerom 622 x 19C, pretože vnútorný priemer pláštá je zhodný s priemerom osadenia ráfika 622 mm.

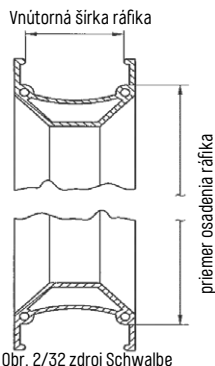
Obr. 1/32 ilustračný obrázok nálepky na ráfik

možné šírky plášťov v mm Maximálne prípustné tlaky vzduchu Tube Type (s dušou)



Rozmer ráfika

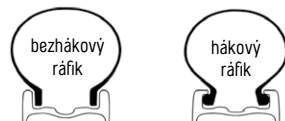
Maximálne prípustné tlaky vzduchu Tubeless (bez duše)



Verzie ráfikov

Treba dávať pozor na to, ktorý druh ráfikov použijete. Zásadne treba rozlišovať medzi „háčikovým ráfikom“, pri ktorom zakončujú okraje ráfika hore háčikom smerom dovnútra a bezháčikovým ráfikom „Hookless“, ktorý sa používa často v športovej oblasti („Obr. 3/ ilustračný obrázok druhov ráfikov“ na strane 32). Vzhľadom na to, že ráfik Hookless nedrží plášť

automaticky a okrem toho má veľmi hladký povrch, montáž tohto ráfika si vyžaduje mimoriadnu pozornosť.



Obr. 3/32 ilustračný obrázok druhov ráfikov

Bezdušové pneumatiky

Určité systémy pneumatík sú v spojení s určitými systémami kolies dimenzované tak, aby sa mohli používať aj bez duše (tubeless). Informujte sa u vášho špecializovaného predajcu KTM a dodržujte údaje bezdušových pneumatík na bočniciach ráfikov („Obr. 1/ ilustračný obrázok nálepky na ráfik“ na strane 32).

Verzie ventilov

Na plnenie plášťov vzduchom potrebujete ventil. Používajú sa tieto tri druhy ventilov:

1. Ventil Blitz alebo Dunlop („Obr. 4/ zdroj Schwalbe“ na strane 32)
2. Ventil Scloverand („Obr. 5/ zdroj Schwalbe“ na strane 32)
3. Ventil Auto („Obr. 6/ zdroj Schwalbe“ na strane 32)

Všetky typy ventilov sú chránené pred nečistotami plastovými krytkami.



Obr. 4/32 zdroj Schwalbe



Obr. 5/32 zdroj Schwalbe



Obr. 6/32 zdroj Schwalbe

Bežným typom ventilu je ventil Scloverand. Pred nafúkaním duše treba uvoľniť uzáverovú maticu hornej časti. Kontrolu môžete vykonať tak, že na ňu krátko zatlačíte prstom – ak pritom uniká vzduch z duše, ventil je pripravený na pumpovanie. Tenký kolík, ktorý drží uzáverovú maticu, by sa pri nasadzovaní a snímaní vzduchovej pumpy nemal ohnúť. Uzáverová matica sa musí potom znovu zakrútiť, aby bola zaručená stopercentná tesnosť.

Pnutie špic a obvodové hádzanie ráfika



- Kolesá, ktoré sa netočia pravidelne zhoršujú správne dávkovanie brzdného účinku ráfikovej brzdy, pretože brzdné obloženia narážajú vplyvom bočného hádzania príliš silno na brzdné plochy ráfika.
- Ak by ste zbadali uvoľnené špice na kolese, treba ich okamžite napnúť. Ak by ste tak neurobili, výrazne sa zvýši zaťaženie iných súčiastok. Prasknutie alebo zlyhanie súčiastok môže viesť k nehodám alebo pádom so zraneniami.

Aby sa koleso točilo bezchybne, špice musia byť rovnako silno napadnuté. Špice sa môžu uvoľniť v dôsledku vonkajších vplyvov.

Pri ráfikových brzdách pôsobí brzdné obloženie na brzdné plochy na bočniciach ráfika. Ak sa koleso netočí správne, môže to mať negatívny vplyv na brzdný účinok.

Dôležitá je pravidelná kontrola otáčania bez radiálneho hádzania ráfika. Dávajte pozor na medzeru medzi ráfikom a brzdným obložením, resp. rámom alebo vidlicou počas točenia kolesa. Táto by mala byť pravidelná. Ak sa zmení o viac než jeden milimeter, váš špecializovaný predajca KTM by mal veľmi rýchlo skontrolovať koleso a vykonať údržbu.

Defekt pláštá

Jednou z najčastejších porúch pri bicyklovani je defekt pláštá. Ak máte so sebou potrebné náradie, náhradnú dušu alebo súpravu na lepenie, defekt pláštá viete opraviť.

Postup pri defektoch pláštov



- Brzdový kotúč alebo bočnica ráfika sa môže pri brzdení veľmi zahriať. Pred demontážou kolesa nechajte tieto komponenty vychladnúť.
- Nesprávne namontované plášte môžu viesť k nedostatočnej funkčnosti alebo poškodeniu pláštá. Postupujte preto vždy podľa uvedených pokynov a v prípade nejasností sa obráťte na vášho špecializovaného predajcu KTM.

Ak chcete opraviť defekt pláštá, koleso musíte demontovať tak, že otvoríte pevnú osku, resp. rýchlopunáciu páku alebo maticu osky – pozri bod „*Používanie pevných osiek*“ a „*Používanie rýchlopunákov*“. Postup pri demontáži kolesa je pre každý typ brzdy, resp. variant radenia iný. Prv než začnete opravovať defekt, dodržte aj nasledujúce pokyny na demontáž kolesa.

Demontáž kolesa pri lankových brzdách

Otvorte rýchlopunáciu páku na brzde alebo na radiacom lanku, aby ste mohli vybrať koleso z vidlice alebo rámu – pozri bod „*Lankové brzdy*“ v kapitole „*Brzdový systém*“.

Demontáž kolesa pri kotúčových brzdách

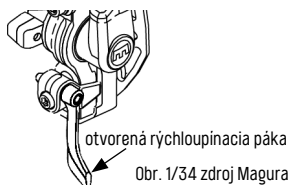
V žiadnom prípade nestláčajte brzdnú páku kotúčovej brzdy, ak je vaše koleso demontované. Po demontáži kolesa umiestnite na brzdú dodanú prepravnú poistku, aby ste zabránili príliš hlbokému posunutiu piestov na brzdnom strmeni smerom dnu, čím by mohli vzniknúť problémy pri opätovnej montáži kolesa – pozri bod „*Kotúčové brzdy*“ v kapitole „*Brzdový systém*“.

Demontáž kolesa pri V-brzdách

Obe ramená brzdy stlačte dokopy, aby ste uvoľnili napätie v brzdnom lanku. Odsuňte gumový kryt nabok a na tomto mieste vyveste brzdné lanko – pozri bod „*V brzdy*“ v kapitole „*Brzdový systém*“.

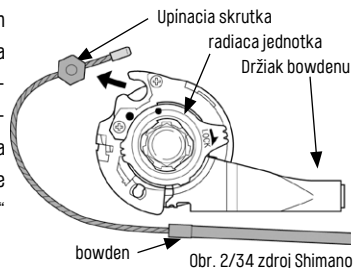
Demontáž kolesa pri hydraulických ráfikových brzdách

Pri hydraulických ráfikových brzdách výrobcu Magura otvorte na jednej strane brzdy rýchlopínaciu páku tak, že ju umiestnite smerom dole („Obr. 1/ zdroj Magura“ na strane 34). Potom zložte celý brzdný valec z pridržiavacej pätky – pozri bod „Hydraulické ráfikové brzdy“ v kapitole „Brzdový systém“.

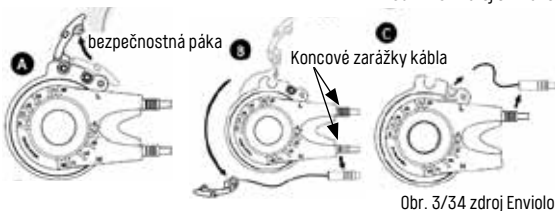


Demontáž kolesa pri nábojových radeniach

Zvoľte najnižší prevod, aby ste mohli demontovať zadné kolesá s nábojovým radením Shimano – pozri bod „Nábojové radenie“ v kapitole „Pohon“. Zníži sa tým napätie radiaceho lanka. Ak ide o nábojové radenie s protišlapnou funkciou, musí sa uvoľniť skrutkový spoj kotvy brzdy, ktorá je spojená s ľavou reťazovou vzperou. Potom vytiahnite bowden z držiaka bowdenu a cez otvor na vnútornej strane držiaka bowdenu vytiahnite radiace lanko. Nakoniec oddelíte upinaciu skrutku radiaceho lanka od radiacej jednotky („Obr. 2/ zdroj Shimano“ na strane 34).



Náboje radenia Enviolo by mali byť posunuté do polohy, v ktorej sú bezpečnostná páka a koncové zarážky kábla ľahko prístupné. („Obr. 3/ zdroj Enviolo“ na strane 34). Po otvorení bezpečnostnej páky (A) môžete odstrániť obe koncové zarážky kábla (B) a (C).



Demontáž kolesa pri prehadzovačoch

Na demontáž zadného kolesa nastavte reťaz na najmenší pastorok na kazete. Prehadzovač sa nachádza v najkrajnejšej polohe a nebude vám vadiť pri demontáži. Páku na prehadzovači nastavte do polohy OFF, čím uľahčíte demontáž. Pevnú osku, resp. rýchlopínáč otvorte až potom. Bicykel trochu zdvihnite a prehadzovač potiahnite rukou trochu dozadu, aby ste mohli uvoľniť koleso z upinacích prípravkov rámu – pozri bod „Prehadzovač“ v kapitole „Pohon“.

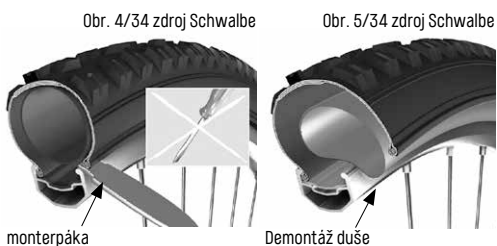
Demontáž plášťov



Plášte, ráfiky a pásky na ráfiky sa musia po demontáži plášťa skontrolovať. V plášti sa nesmú nachádzať žiadne ostré predmety. Ráfik nesmie mať žiadne trhliny či povrchové poškodenia a páska na ráfik musí úplne prekryvať všetky niple špicov a otvory na špicie. V prípade poškodenia je potrebná výmena.

Odskrutkujte čiapočku ventilu a maticu ventilu a stlačením plášťa vypustíte z duše všetok vzduch. Použite monterpáku a umiestnite ju na spodný okraj plášťa. V žiadnom prípade nepoužívajte ostré predmety. Bočnicu pneumatiky zdvihnite nad okraj ráfika („Obr. 4/ zdroj Schwalbe“ na strane 34).

Použite druhú monterpáku, ktorá sa umiestňuje cca 10 cm pred prvú páku. Jednu z oboch monterpák posúvajte te-raz po celom obvode ráfika. Potom môžete vybrať dušu („Obr. 5/ zdroj Schwalbe“ na strane 34).



Montáž plášťov



- Duša sa nesmie v žiadnom prípade zacviknúť medzi plášť a ráfik („Obr. 1/ zdroj Schwalbe“ na strane 35).
- Príliš vysoký tlak vzduchu v plášti môže viesť k tomu, že sa plášť počas jazdy zošmykne z ráfika alebo sa ráfik poškodí.
- Údaje týkajúce sa tlaku vzduchu uvedené na plášťoch a ráfikoch sa nesmú prekročiť. Nižšia maximálna hodnota zodpovedá maximálnemu možnému tlaku vzduchu. Príliš vysoký tlak vzduchu môže viesť k tomu, že sa plášť počas jazdy zošmykne z ráfika alebo sa plášť a ráfik poškodia.

Pri montáži novej alebo opravenej duše by sa do vnútornej časti plášťa nemali dostať žiadne nečistoty ani cudzie telesá.

Jednu stranu plášťa natiahnite na ráfik.

Dušu nafúkajte natolko, aby mala okrúhly tvar. Ventil prestrčte cez príslušný otvor ráfika a potom vložte dušu do plášťa. Dbajte na pravouhlé postavenie ventilu („Obr. 2/ zdroj Schwalbe“ na strane 35) a mierne utiahnite maticu ventilu.

Na zdvihnutie druhej strany plášťa na ráfik použite monterpáku. Začinite prítom na protiahlej strane ventilu a postupujte rovnomerne po celom obvode ráfika.

Po montáži plášťa treba nafúkať dušu podľa údajov na plášti a ráfiku – pozri bod „Plášte, ráfiky, duše“.

Montáž kolesa



- Po montáži kolesa pripevnite pevnú osku alebo rýchchloupinák a maticu osky – pozri kapitolu „Odporúčané ťahovacie momenty“.
- Na žiadnych brzdnych plochách sa nesmú nachádzať oleje ani mazivá.
- Pred každou ďalšou jazdou postupujte podľa pokynov v kapitole „Všeobecné informácie“ v bode „Pred každou jazdou“.

V závislosti od brzdového systému a hnacej sústavy prebieha montáž kolesa v opačnom poradí ako je uvedené v bode „Demontáž kolesa“. Koleso sa musí nachádzať presne v príslušných upinacích prípravkoch na vidlici alebo ráme. Dbajte prítom na správnu polohu pevnej osky alebo rýchchloupináka – pozri „Používanie pevných osiek“ a „Používanie rýchchloupinákov“.

Pri mechanických ráfikových brzdách treba po montáži kolesa znovu bezpodmienečne pripevniť brzdové lanko k ramenu brzdy – pozri kapitolu „Brzdový systém“ bod „Mechanické ráfikové brzdy“.

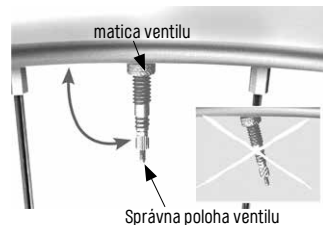
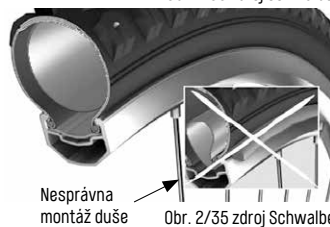
Pri hydraulických ráfikových brzdách sa musí po montáži kolesa znovu bezpodmienečne namontovať brzdový valec na pridržiaciu pätku. Brzdu pripevnite zatvorením rýchchloupinacej páky – pozri kapitolu „Brzdový systém“ bod „Hydraulické ráfikové brzdy“.

Pri kotúčových brzdách sa musí pred montážou kolesa skontrolovať brzdové obloženie. Skontrolujte prítom aj správnu polohu brzdového obloženia v brzdovom strmeni a opotrebovanie obloženia – pozri kapitolu „Brzdový systém“ bod „Kotúčové brzdy“.

Pri nábojových radeniach musí byť po montáži kolesa bowden zasunutý do držiaka bowdena náboja. Okrem toho musí byť upinacia skrutka radiaceho lanka zasunutá na radiacej jednotke náboja. Pri nábojoch zadných kolies s protišľapnou brzdou treba zafixovať kotvu brzdy na reťazovej vzpere – pozri bod „Demontáž kolesa pri nábojových radeniach“ a kapitolu „Brzdový systém“ bod „Protišľapné brzdy“.

Po namontovaní kolesa skontrolujte, či je napnutie reťaze správne – pozri kapitolu „Pohon“ bod „Reťaz“.

Obr. 1/35 zdroj Schwalbe



Prvky odprużenia



- Všetky nastavenia, práce týkajúce sa ošetrovania a údržby prvkov odprużenia ako odpružená vidlica, tlmič zadnej časti konštrukcie a odpružená alebo výškovo nastaviteľná sedlovka vyžadujú odborné vedomosti a špeciálne nástroje. Všetky práce zverte vášmu špecializovanému predajcovi KTM a skontrolujte ich podľa pokynov v kapitole „Intervaly údržby a ošetrovania“.
- Dodržujte pritom bezpečnostné upozornenia a pokyny v návodoch ku komponentom od príslušného výrobcu prvkov odprużenia.
- Prvky odprużenia musia byť prispôsobené hmotnosti cyklistu, držaniu tela pri sedení a účelu použitia, aby mohli optimálne fungovať. Tieto nastavenia zverte pred odovzdaním bicykla vášmu špecializovanému predajcu KTM.
- Prvky odprużenia nesmú v žiadnom prípade prepružovať na doraz. Náhle zrazenie celého zdvíhu vidlice naznačuje príliš nízky tlak vzduchu alebo slabo dimenzovanú tvrdosť pružiny, tlmiča zadnej časti konštrukcie alebo odpruženej sedlovky. Vznikajúce nárazy sa prenášajú na ďalšie komponenty, čím môžu vzniknúť nebezpečné situácie.
- Mnoho odpružených vidlíc a tlmičov zadnej časti konštrukcie ponúka prostredníctvom blokovacieho mechanizmu (lockout) možnosť blokovania zdvíhu vidlice. Túto funkciu používajte len na rovnom podklade, v žiadnom prípade nie v teréne. Mohli by ste stratiť kontrolu nad vašim bicyklom.
- Majte na pamäti, že pri zatvorenom blokovacom mechanizme sa môže poškodiť odpružená vidlica a tlmič zadnej časti konštrukcie. V závislosti od modelu nemusia byť odpružená vidlica alebo tlmič zadnej časti konštrukcie pri zatvorenom blokovacom mechanizme úplne tuhé a v prípade pôsobenia sily trochu povolia.
- Nekrúťte skrutkami, o ktorých neviete, čo sa nimi nastavuje. Mohli by uvoľniť upínací mechanizmus.
- Ak je tlmenie na odpruženej vidlici alebo na tlmiči zadnej časti konštrukcie nastavené príliš silno, rýchlo po sebe nasledujúce prekážky sa nebudú dať adekvátne odpružiť. Ak je tlmenie naopak príliš slabé, bicykel začne poskakovať, čo môže byť tiež nebezpečné.
- Ak prepružuje odpružená vidlica alebo tlmič zadnej časti konštrukcie úplne, plášť sa v žiadnom prípade nesmie dotýkať odpruženej vidlice alebo rámu. Plášť sa môže zablokovať.

Definícia pojmov

Pojem	Vysvetlenie pojmov
Tvrdosť pružiny	Tvrdosť pružiny je sila, ktorú treba vynaložiť na stlačenie pružiny o kusok. Vyššia miera znamená pritom väčšiu tvrdosť pružiny a tým aj viac sily na dĺžku dráhy. V prípade pneumatických pružín sa to rovná vyššiemu tlaku.
Charakteristika pružiny	Táto charakteristika opisuje moment odtrhu, využitie zdvíhu vidlice a ochranu pred prerazením odpruženej vidlice alebo tlmiča zadnej časti konštrukcie. Charakteristika pružiny je zobrazená väčšinou vo forme diagramu.
Predpätie pružiny	Vďaka predpätiu ocelových pružín reaguje pružina až pri väčšom zaťažení. Nemá to však vplyv na tvrdosť pružiny.
Tlmenie tlakovým stupňom	Tlmenie tlakovým stupňom znižuje rýchlosť preprużenia.
Tlmenie prevodovým stupňom	Tlmenie prevodovým stupňom znižuje rýchlosť odprużenia.
Záporný zdvih vidlice	Záporný zdvih vidlice je dráha, v ktorej prepružuje odpružená vidlica alebo tlmič zadnej časti konštrukcie, keď jazdec zaujíma v stoji svoju bežnú polohu na sedení.
Remote	Pomocou tejto malej radiacej páky na riadidlách sa dá zablokovať vidlica alebo tlmič a prispôbiť spôsob jazdy podľa terénu.
Lock-out	Takto označujeme zablokovanie vidlice/tlmiča. Pri zatvorenom blokovacom mechanizme je ešte stále prítomný minimálny zdvih vidlice, aby boli vidlica a tlmič chránené pred poškodením.

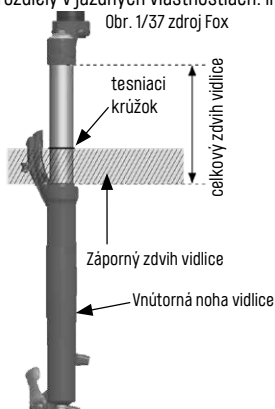
Odpružené vidlice

Nastavenie tvrdosti pružiny

Takmer každý bicykel KTM je vybavený odpruženou vidlicou. Výrazne sa tým zlepšia jazdné vlastnosti a kontrola v teréne a na nerovných vozovkách. Znížia sa zaťaženia iných komponentov na bicykli a zaťaženie vodiča. Ako prvok odpruženia slúžia pri použitých vidliciach oceľové pružiny alebo vzduch, tlmenie je zabezpečené spravidla olejom alebo trením.

Už pri zaujatí polohy na sedenie musí vidlica mierne odpružovať záporný zdvih vidlice, aby kompenzovala nerovnosti povrchu (napr. výmole) prepružením vidlice. Ak je v tomto prípade predpätie pružiny alebo tlak vzduchu príliš vysoký, tento účinok nenastane, pretože vidlica je už úplne prepružená.

V závislosti od oblasti použitia je záporný zdvih vidlice nastavený kratšie alebo dlhšie. Po zaujatí polohy na sedenie musí odpružená vidlica bicykla z kategórie Cross Country, Trekking, City a Marathon odpružovať cca 10 – 25 % maximálneho zdvihu vidlice. Pri kategóriách Gravity, Freeride a Downhill by mala byť táto hodnota cca 20 – 40 % („Obr. 1/ zdroj Fox“ na strane 37). Vo všeobecnosti treba dávať pozor na to, že v závislosti od nastavenia vidlice sa môžu vyskytnúť veľmi veľké rozdiely v jazdných vlastnostiach. Informujte sa aj v priloženom návode.



Určenie záporného zdvihu vidlice pri vzduchových vidliciach

1. Ak chcete určiť celkový zdvih vidlice, vypustíte z nej vzduch.
2. Vidlicu napumpujete odporúčaným tlakom vzduchu.
3. Tesniaci krúžok posuňte úplne dole. Ak by vaša vidlica nemala tesniaci krúžok, použite káblový viazač, ktorý upnete okolo spodných nôh vidlice.
4. Posadte sa vo zvyčajnej polohe na bicykel a opierajte sa o stenu.
5. Zosadnite z bicykla bez toho, aby ste ho nechali prepružiť.
6. Odmerajte vzdialenosť medzi tesniacim krúžkom alebo káblovým viazačom a horným okrajom vnútornej nohy vidlice. Túto hodnotu porovnajte s celkovým zdvihom vidlice.

Pri vidliciach s oceľovými pružinami sa nachádza otočný gombík často na hornej strane vidlice. Otáčaním tohto gombíka sa dá meniť predpätie pružín a tým aj záporný zdvih vidlice. Ak to nie je možné, oceľová pružina sa musí vymeniť.

Výrobcovia vzduchových vidlic udávajú tlak vzduchu v závislosti od modelu a oblasti použitia. Dodaný návod výrobcu odpružených vidlic obsahuje ďalšie informácie. Tlak vzduchu vo vašej vidlici kontrolujte v pravidelných intervaloch. Okrem toho sa oboznámte s kapitolou „Intervaly údržby a ošetrovania“. Tlak vzduchu sa kontroluje spravidla pomocou špeciálnej pumpy, ktorú dostanete u špecializovaného predajcu. Nepoužívajte bežné vzduchové pumpy, napr. pumpy na pneumatiky, pretože sú dimenzované na väčší objem a odpružená vidlica by sa mohla poškodiť. Ak by vám možnosti prestavenia nepostačovali, pre mnohé modely odpružených vidlic existujú prídavné zariadenia. Obráťte sa na vášho špecializovaného predajcu KTM. Pri výmene používajte len vhodné a označené originálne náhradné diely.

Nastavenie tlmenia

Tlmenie regulujú vo vnútornej časti vidlice ventily. Reguluje sa pritom prítok oleja. Rýchlosť, ktorou sa odpružená vidlica stláča alebo vytláča, sa mení. Správanie vidlice sa tak môže prispôbiť prekážkam. Zablockovaním tlmenia sa môže znížiť aj kolísanie pri šliapaní na pedále. Pri zjazde a v teréne musí byť tlmenie do určitej miery otvorené. Pri mnohých odpružených vidliciach je tlmenie nastaviteľné. Rýchlosť odpruženia sa nastavuje prostredníctvom prevodového stupňa. Možnosť nastavenia sa môže nachádzať buď na spodnej strane vnútornej nohy vidlice („Obr. 2/ prevodový stupeň zdroj: Fox“ na strane 37) alebo na korunke vidlice. Nastavovací gombík je väčšinou červený.



Obr. 2/37 prevodový stupeň zdroj: Fox

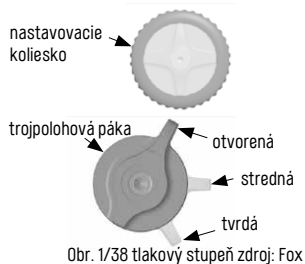
Nastavenie prevodového stupňa prispôbte vašim potrebám a uprednostňovanej oblasti použitia. Ak zakrútime nastavovaciu skrutku (otáčanie v smere pohybu hodinových ručičiek), olej vo vnútri vidlice bude tiecť veľmi pomaly. Vidlica bude silnejšie tlmíť. Rýchlo za sebou nasledujúce nerovnosti povrchu sa nestihnú včas kompenzovať.

Ak odkrútime nastavovaciu skrutku (otáčanie v protismere pohybu hodinových ručičiek), tlenie bude slabšie a vidlica bude pracovať v prípade nerovnosti povrchu rýchlejšie.

Nastavenie tlakového stupňa ovplyvňuje rýchlosť prepruženia. Tlakový stupeň sa dá meniť na korunkke vidlice. Nastavovací gombík je väčšinou modrý.

Odpružené vidlice môžu byť na zmenu tlakového stupňa vybavené nastavovacím kolieskom alebo trojpolohovou pákou („Obr. 1/ tlakový stupeň zdroj: Fox“ na strane 38).

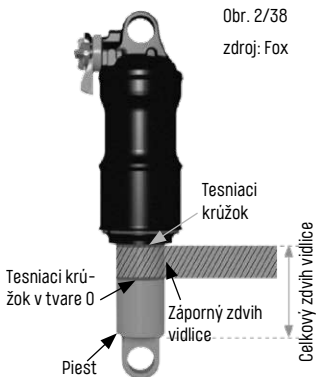
Ak je tlakový stupeň príliš silno zakrútený (otáčanie v smere pohybu hodinových ručičiek), vidlica má tvrdú odozvu. Pri otočení v protismere pohybu hodinových ručičiek prestavíte tlakový stupeň na mäkkú odozvu.



Obr. 1/38 tlakový stupeň zdroj: Fox

Tlmíč zadnej časti konštrukcie

Ako druhý prvok odpruženia sú pri mnohých modeloch bicyklov okrem odpruženej vidlice namontované aj tlmíče zadnej časti konštrukcie, aby bola zadná konštrukcia pohyblivejšia. Bicykel bude tým pádom v teréne a na nerovných úsekoch vozoviek lepšie kontrolovateľný. Tlmíče zadnej časti konštrukcie pruženia väčšinou prostredníctvom pneumatickej pružiny. Tmienie zabezpečuje rovnako, ako pri odpružených vidliciach, olej.



Určenie záporného zdvihu pri tlmíčoch zadnej časti konštrukcie

1. Ak chcete určiť celkový zdvih tlmíča, vypustíte z tlmíča vzduch.
2. Tlmíč napumpujete odporúčaným tlakom vzduchu.
3. Tesniaci krúžok alebo káblový viazač, ktorý pevne upnete okolo piesta, posuňte úplne dole.
4. Posaďte sa vo zvyčajnej polohe na bicykel a opierajte sa o stenu.
5. Zosadnite z bicykla bez toho, aby ste ho nechali prepružiť.
6. Odmerajte vzdialenosť medzi tesniacim krúžkom alebo káblovým viazačom a tesniacim krúžkom tlmíča. Túto hodnotu porovnajte s celkovým zdvihom tlmíča.

Po zaujatí polohy na sedenie musí tlmíč zadnej časti konštrukcie bicykla z kategórie Cross Country, Trekking, City a Marathon odpružovať cca 10 - 25 % maximálneho zdvihu tlmíča. Pri kategóriách Gravity, Freeride a Downhill by mala byť táto hodnota cca 20 - 40 %. Čím menší je záporný zdvih, o to tvrdšie je tlenie a výhodnejšie v rovnom teréne ako sú ulice. Výrobcovia tlmíčov zadných častí konštrukcie udávajú tlak vzduchu v závislosti od modelu a oblasti použitia. Dodržujte ich odporúčania a oboznámte sa s dodanými návodmi ku komponentom od príslušného výrobcu. Tlak vzduchu vášho tlmíča zadnej časti konštrukcie kontrolujte pravidelne tým spôsobom, že skontrolujete, či sa nachádza tesniaci krúžok v správnej polohe na pieste tlmíča. Tlmíč zadnej časti konštrukcie nesmie prepružovať na doraz. Väčšinou to zistíte podľa výrazného zvuku. Prepruženie tlmíča zadnej časti konštrukcie až na doraz môže trvalo poškodiť rám alebo tlmíč. Ak by vám možnosti prestavenia nepostačovali, tlmíč treba vymeniť. Pre niektoré modely tlmíčov zadnej časti konštrukcie sú k dispozícii náhradné súpravy. Pri výmene používajte len vhodné a označené originálne náhradné diely.

Nastavenie tlmenia

Tlmenie regulujú vo vnútornej časti tlmíča zadnej časti konštrukcie ventily. Reguluje sa prítok oleja. Rýchlosť, ktorou sa odpružená tlmíč stláča alebo vytláča, sa mení. Správanie tlmíča sa tak môže prispôbiť prekážkam. Zablokovaním tlmenia sa môže znížiť aj kolísanie pri šliapaní na pedále. Pri zjazde a v teréne musí byť tlmenie trochu otvorené.

Pri mnohých tlmíčov zadnej časti konštrukcie je prevodový stupeň a tým aj odpruženie tlmíča nastaviteľné. Na to slúži nastavovací gombík na tlmíči („Obr. 1/ zdroj Fox“ na strane 39).

Nastavenie prevodového stupňa prispôbte vašim potrebám a uprednostňovanej oblasti použitia. Ak zakrúтите nastavovaciu skrutku (otáčanie v smere pohybu hodinových ručičiek), olej vo vnútri tlmíča bude tiecť pomaly. Zadná časť konštrukcie bude tlmíť silnejšie. Rýchlo za sebou nasledujúce nerovnosti povrchu sa nestihnú včas kompenzovať.

Ak odkrúтите nastavovaciu skrutku (otáčanie v protismere pohybu hodinových ručičiek), tlmenie bude slabšie a vidlica bude pracovať v prípade nerovnosti povrchu rýchlejšie.

Nastavenie tlakového stupňa ovplyvňuje rýchlosť prepruženia. Tlakový stupeň sa dá meniť pomocou nastavovacej páky. Tlmíče zadnej časti konštrukcie môžu byť na zmenu tlakového stupňa vybavené nastavovacím kolieskom alebo trojpolohovou pákou („Obr. 2/ zdroj Fox“ na strane 39).



nastavenie prevodového stupňa
Obr. 1/39 zdroj Fox



Zatvorený Otvorený
Obr. 2/39 zdroj Fox

Ak je tlakový stupeň zatvorený, tlmíč má tvrdú odozvu. Pri otvorenom tlakovom stupni je tlmenie mäkkšie.

Údržba prvkov odpruženia

Odpružená vidlica a tlmíč zadnej časti konštrukcie sú komplexne skonštruované komponenty. Aby bola zabezpečená ich bezchybná funkčnosť, potrebná je určitá údržba a ošetrovanie. Servisné intervaly vo veľkej miere závisia od príslušného výrobcu vidlice/tlmíča. Informujte sa v návode výrobcu.

Je však niekoľko údržbárskych prác, ktoré platia pre všetkých výrobcov:

- Presvedčte sa, či sú klzné plochy spodných nôh vidlice a piestu tlmíča vždy čisté. Po každej jazde očistite vidlicu a tlmíč vodou a mäkkou špongiou. Spodné nohy vidlice a piest potom nastriekajte vhodným mazivom.
- Všetky skrutkové spoje na vidlici a tlmíči nechajte pravidelne skontrolovať vašmu špecializovanému predajcovi KTM – pozri kapitolu „Intervaly údržby a ošetrovania“.
- V pravidelných intervaloch kontrolujte tlak vzduchu vidlice a tlmíča zadnej časti konštrukcie. Vzduch môže po čase uniknúť – pozri kapitolu „Intervaly údržby a ošetrovania“.
- V pravidelných intervaloch kontrolujte horizontálnu vôľu v ložiskách zadnej časti konštrukcie. Bicykel zdvihnite za sedadlo a pohybujte zadným kolesom z boku smerom doľava a doprava. Ak zistíte vôľu v ložiskách, navštívte vášho špecializovaného predajcu KTM a požiadajte ho o odstránenie nedostatku.
- V pravidelných intervaloch kontrolujte vertikálnu vôľu v ložiskách tlmíča zadnej časti konštrukcie. Nadvihnite zadné koleso a opatrne ho potom položte znovu na zem. Sledujte pritom najmä praskavé zvuky. Ak zistíte vôľu v ložiskách, navštívte vášho špecializovaného predajcu KTM.

Sedlovka s odpružením



- Dodržujte minimálnu, resp. maximálnu hĺbku zasunutia sedlovky. Príliš málo zasunutá sedlovka môže viesť k prasknutiu rámu.
- V žiadnom prípade neuvolňujte nastavovaciu skrutku príliš.

Na nerovnom podklade zvyšujú odpruženú sedlovku pohodlie. Neposkytujú však výhody celoodpruženého rámu. Ak chcete dosiahnuť požadované vlastnosti, môžete zmeniť napätie pružiny sedlovky („Obr. 1/ zdroj Suntour“ na strane 40):

- Sedlovku vyberte z rámu a zmeňte napätie pruženie.
- Nastavovacia skrutka napätia pružiny sa nachádza na spodnej strane sedlovky.
- Ak chcete zvýšiť napätie, nastavovaciu skrutku otočte v smere pohybu hodinových ručičiek.
- Ak chcete pružinu uvoľniť, nastavovaciu skrutku otočte v protismere pohybu hodinových ručičiek.

V pravidelných intervaloch kontrolujete vôľu sedlovky. Uchopte sedlovku za prednú a zadnú stranu a pohybujte ňou sem tam. Ak zistíte prítomnú výraznú vôľu, navštívte nášho špecializovaného predajcu KTM.

Okrem toho existujú aj ďalšie druhy odpružených sedloviek, ako je to vidieť na „Obr. 2/ zdroj Suntour“ na strane 40. Všetky pohyblivé kĺbové spoje sa musia pravidelne mazať, aby bola zaručená ich správna funkčnosť a dlhá životnosť.



Obr. 1/40 zdroj Suntour



Obr. 2/40 zdroj Suntour

Výškovo nastaviteľná sedlovka



Pri výškovo nastaviteľných sedlákach nastavujte správnu výšku sedadla až v úplne vysunutej polohe.

Výškovo nastaviteľné sedlovky slúžia na prispôsobenie sedenia účelu použitia a terénu. Sedlovky sa prestavujú pomocou ovládacej páčky na riadidlách. Spúšťací mechanizmus môže byť aktivovaný hydraulicky alebo mechanicky.

Ak chcete sedadlo spustiť dole, zaťažte ho rukou alebo sa naň posaďte a zároveň stlačte ovládaciu páčku a podržte ju stlačenú. Ak ste dosiahli požadovanú výšku, páčku pustiť.

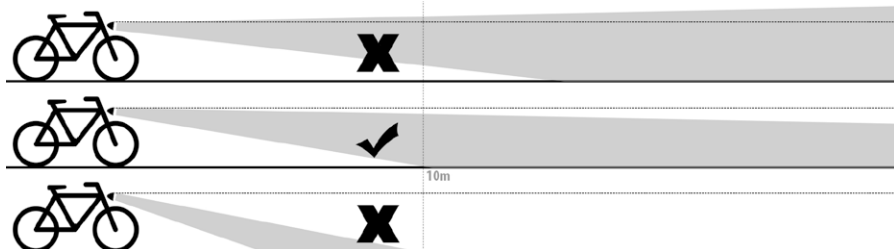
Ak chcete sedadlo zdvihnúť, stlačte ovládaciu páčku na riadidlách. Ak ste dosiahli požadovanú výšku, sedadlo odľahčíte a páčku pustiť. Sedadlo môžete dvíhať alebo spúšťať na každú požadovanú výšku, ktorú umožňuje dĺžka sedlovky.

Osvetlenie



- Všetky nastavenia, práce týkajúce sa ošetrovania a údržby osvetlenia vyžadujú odborné vedomosti a špeciálne nástroje. Všetky práce zverte vášmu špecializovanému predajcovi KTM a skontrolujte ich podľa pokynov v kapitole „Intervaly údržby a ošetrovania“.
- Dodržujte pritom bezpečnostné upozornenia a pokyny v návodoch ku komponentom od príslušného výrobcu osvetlenia.
- V prípade osvetlenia na baterky sledujte stav nabitia batérii.
- Nefunkčné alebo nekompletné osvetlenie je v rozpore so zákonom (platné predpisy môžu byť v jednotlivých krajinách rozdielne). Neosvetlení cyklisti sú v cestnej premávke menej viditeľní a tým pádom vystavení životu ohrozujúcemu nebezpečenstvu – pozri kapitolu „Všeobecné informácie“.

Pri predných svetlách s denným svetlom môže jazdec okrem „Zapnúť“ a „Vypnúť“ prepnúť aj požadované osvetlenie podľa aktuálnych svetelných pomerov. V závislosti od svetelných pomerov sa mení denný a nočný režim. V dennom režime svietia signálne LED s maximálnym výkonom a hlavné svetlo tmene. V nočnom režime svieti hlavné svetlo s maximálnym výkonom. Predné svetlo treba celkovo nastaviť tak, aby svetlo dopadalo na vozovku v miernom uhle („Obr. 1/ Nastavenie svetla“ na strane 41), ale aby nebolo natoľko naklonené dopredu, že by obmedzovalo iných účastníkov cestnej premávky. Myslite na to, že v niektorých štátoch (Nemecko) sa smú používať len svetlá s kontrolnou značkou K.

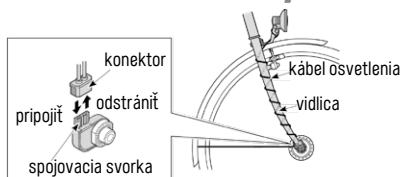


Obr. 1/41 Nastavenie svetla

Osvetlenie na bicykli na elektrický pohon (EPAC)

Prúd dodáva akumulátor pohonu EPAC bicykla (jednosmerné napätie DC). V závislosti od modelu a výbavy hnacej jednotky je na výstupe svetla 6 V alebo 12 V. V prípade výmeny osvetlenia navštívte vášho špecializovaného predajcu KTM, aby mohol prostredníctvom softvéru nastaviť výstupné napätie aktuálneho predného svetla.

Osvetlenie na bicykli



Obr. 2/41 Spojovacia svorka nábojového dynamo zdroj: Shimano

Prúd dodáva nábojové dynamo na náboji predného kolesa. Pracuje ako elektrický generátor s vysokým stupňom účinnosti a mimoriadne nízkym opotrebovaním. Konektor osvetlenia musí byť pevne namontovaný pomocou spojovacej svorky („Obr. 2/ Spojovacia svorka nábojového dynamo“ na strane 41). Spojovacia svorka sa nachádza pri pohľade v smere jazdy na pravej strane náboja. Pri demontáži predného kolesa sa musí konektor vytiahnuť.

Odstraňovanie chýb

Zabezpečte, aby bol kábel osvetlenia v bezchybnom stave. V prípade nábojových dynám sa medzi konektorom a spojovacou svorkou často hromadia nečistoty alebo hrdza. Vytiahnite konektor a očistite spoj. Spojovaciu svorku a konektor znovu spojte.

Hlavové zloženie



- Všetky nastavenia, práce týkajúce sa ošetrovania a údržby hlavového zloženia vyžadujú odborné vedomosti a špeciálne nástroje. Všetky práce zverte vášmu špecializovanému predajcovi KTM a skontrolujte ich podľa pokynov v kapitole „Intervaly údržby a ošetrovania“.
- Uvoľnené hlavové zloženie zvyšuje zaťaženie vidlice a iných komponentov.
- Ak sa utiahne ložisko príliš pevne, hlavové zloženie sa môže zničiť.

Hlavové zloženie je podpera vidlice a spája ju s hlavovou rúrou. Hlavové zloženie musí mať ľahký chod, avšak bez vôle v ložisku.

Pri vlnitých vozovkách alebo nerovnostiach povrchu je hlavové zloženie vystavené namáhaniu, čím sa môže uvoľniť. Z toho dôvodu treba pravidelne kontrolovať vôľu ložiska v hlavovom zložení – pozri kapitolu „Intervaly údržby a ošetrovania“.

Kontrola vôle ložiska

Ruku položte okolo medzere medzi vidlicou a hlavovou rúrou. Druhou rukou zároveň stlačte prednú brzdú. Bicykel opatrne posuňte viackrát smerom dopredu a dozadu. Ak má hlavové zloženie vôľu v ložisku, je to jasne citeľné.

Potom zdvihnite predné koleso. Nechajte ho z malej výšky spadnúť na zem. Ak má hlavové zloženie vôľu v ložisku, pri dopade predného kolesa budete počuť nezvyčajný zvuk.

Pri zdvihnutom prednom kolese skontrolujte aj ľahkosť chodu hlavového zloženia. Pohybujte riadidlami striedavo oboma smermi. Riadidlá sa musia ľahko pohybovať a plynulo otáčať.

Skontrolujte aj pevnosť predstavca. Predné koleso zovrite medzi nohy. Potom skúste otočiť riadidlá. V prípade potreby utiahnite skrutky predstavca podľa kapitoly „Odporúčané uťahovacie momenty“.

Zoskrutkované hlavové zloženie

Pri tomto type hlavového zloženia sa zasúva predstavec do vnútornej časti krku vidlice. Pomocou vretena predstavca sa upevní predstavec v krku vidlice. Vôľa ložiska sa nastavuje pomocou ložiskovej panvy a príslušnou kontramaticou.

Hlavové zloženie Ahead

Pri tomto druhu hlavového zloženia nie je predstavec zapustený do krku vidlice, ale obopína krk vidlice zvonka. Vôľa ložiska sa nastavuje prostredníctvom upínacieho mechanizmu predstavca. Ložisko hlavového zloženia môže byť integrované do rámu. Hlavové zloženie v tom prípade nie je viditeľné.

Dištančný krúžok, nazývaný aj spacer, ako aj vidlica prichádzajú priamo do hlavovej rúry rámu. Nastavenia sa dajú napriek tomu kontrolovať ako na bežných hlavových zloženiach Ahead. Na zistenie vôle v ložisku však treba presnejšie skontrolovať prechod od rámu k vidlici.

Výnimočnosť materiálu karbón

Karbón je plast zosilnený uhlíkovými vláknami a výnimočnými vlastnosťami.

- Rám a vidlicu treba pravidelne podrobiť vizuálnej kontrole, či nie sú poškodené (napr. trhliny, zmeny farby). Nárazy a údery môžu mať za následok zvonka väčšinou neviditeľné poškodenia ako delamináciu (uvolnenie vlákien od okolitej živicovej matrice) v spodných vrstvách laminátu s drastickým znížením výkonnosti a tým aj bezpečnosti.
- Po nehode, páde alebo podobnom nadmernom mechanickom namáhaní sa rám a vidlica z bezpečnostných dôvodov nesmú ďalej používať.
- Čo sa týka použitých doplnkových dielov, dodržujte návody príslušných výrobcov komponentov. Karbónové komponenty, napr. riadidlá, predstavce alebo sedlovky sa môžu v prípade príliš silného utiahnutia skrutkových spojov na upevňovacích svorkách delaminovať. Dodržujte ťahovacie momenty uvedené na komponentoch, v kapitole „Odporúčané ťahovacie momenty“ alebo sa spýtajte vášho špecializovaného predajcu KTM.
- Poškodené karbónové komponenty sa nesmú opravovať. Predstavuje to veľké bezpečnostné riziko. Poškodený karbónový komponent okamžite vymeňte.
- Karbónový materiál v žiadnom prípade nevystavujte príliš vysokým teplotám. Rám, vidlicu a iné doplnkové diely nikdy nenechávajte dodatočne lakovať ani nanášať na ne práškovú vrstvu.
- Používajte len také doplnkové diely a komponenty, ktoré boli schválené na použitie na karbónových rámoch a majú správne rozmery. Montážne práce sa smú vykonávať len so špeciálnym náradím. Prísne dodržujte údaje týkajúce sa krútiacich momentov podľa kapitoly „Odporúčané ťahovacie momenty“.
- Karbónové rámy KTM nie sú vhodné na tréning na tzv. pevných cyklistických valcoch (napr. Elite). Použitie na voľných valcoch je možné bez upínania.
- Montážne plochy (sedlová rúra rámu, krku vidlice) nesmú byť namazané. Na takýchto plochách používajte len špeciálne montážne pasty na karbónové diely. Sedlová rúra rámu a uloženie ložiska nesmú byť vydraté, dodatočne frézované alebo inak mechanicky opracované.
- V prípade potreby preventívne a v pravidelných intervaloch vymieňajte nosné komponenty ako riadidlá, predstavce alebo sedlovky (každé 2 roky). Váš špecializovaný predajca KTM vám rád pomôže.
- Nikdy nepoužívajte prepravné systémy a montážne stojany so zvierkami. Vplyvom netypického zaťaženia zo strany zvieracieho mechanizmu sa môže rám poškodiť alebo zničiť.
- Chráňte tie miesta karbónového rámu, ktoré sú mimoriadne náchylné na poškodenie, predovšetkým dolnú stranu spodnej rámovej rúry, ako aj miesta, na ktorých sa odierajú radiace a brzdvové lanká. Váš špecializovaný predajca KTM vám môže zabezpečiť špeciálne nálepky na ochranu rámu. Nálepky sú k dispozícii aj pre niektoré modely reťazových vzpier, ktoré zabraňujú poškodeniu reťaze na ráme/laku.
- Karbónové diely nikdy neskladujte v blízkosti zdrojov tepla. V prípade silného slnečného žiarenia ich nenechávajte ani príliš dlho v aute. Vysoké teploty môžu poškodiť materiál.
- Ak sa prepravujú karbónové komponenty alebo bicykle v aute, musia byť adekvátne chránené. Materiály podložte penou, dekami alebo podobnými predmetmi.
- Na karbónových rámoch sa nesmú používať vozíky, nosiče batožiny ani detské sedačky.
- Sedlovka sa musí pravidelne demontovať a znovu namontovať s montážnou pastou.
- Na karbónové rámy sa v žiadnom prípade nesmie umiestňovať gravúra, pretože má negatívny vplyv na stabilitu rámu a môže viesť až k prasknutiu rámu – pozri kapitolu „Zárka“.

Preprava bicykla

Preprava bicykla autom



- Strešné a zadné nosiče musia spĺňať platné bezpečnostné normy vášho štátu.
- Ak prepravujete svoj bicykel na strešnom alebo zadnom nosiči, odstráňte všetky dodatočne montované komponenty ako tašky na batožinu alebo detské sedačky.
- Bicykle s karbónovým rámom nie sú vhodné na prepravu na strešných a zadných nosičoch vozidiel. Pripevnením k rámu by sa mohol materiál poškodiť.
- Bicykle, ktoré v mieste upevnenia nemajú okrúhle rúry, nie sú vhodné na prepravu so strešným alebo zadným nosičom. Nemôže byť zabezpečená potrebná upínacia sila.
- V prípade elektrobicyklov môžu existovať v závislosti od platných národných predpisov týkajúcich sa nebezpečných nákladov rôzne požiadavky. Dodržujte pokyny v dokumente *EPAC – Dodatok k originálnemu návodu na obsluhu*.

Preprava v batožinovom priestore vozidla chráni bicykel pred vonkajšími vplyvmi. Ak by batožinový priestor nebol vhodný na prepravu bicykla, môžu sa použiť rôzne druhy nosičov.

Strešný nosič



- Vždy majte na pamäti zvýšenú celkovú výšku vášho vozidla kvôli bicyklu na strešnom nosiči. Odmerajte celkovú výšku vozidla a poznačte si ju, aby ste v podchodoch a podobných konštrukciách nespôsobili nehody alebo dopravné zápchy.

Pri strešných nosičoch sa plášte bicykla postaví do koľajnice a na spodnú rúru rámu sa pripevní upínacie zariadenie. Pri upínaní sa nesmie rámová rúra stlačiť.

Zadný nosič



- Dodržte prípustné užitočné zaťaženie zadného nosiča a v prípade potreby aj predpísané obmedzenie rýchlosti.
- Dávajte pozor na to, aby neboli zakryté svetlá a poznávacia značka vášho auta. Za určitých okolností môže byť vzhľadom na platné národné predpisy potrebná montáž dodatočného vonkajšieho zrkadla/držiaka poznávacej značky.

Zadné nosiče sa montujú na ťažné zariadenie vozidiel. Pri zadných nosičoch sa plášť bicykla postaví do koľajnice a prostredníctvom upínacieho zariadenia sa pripevní na spodnú/hornú rúru rámu.

Preprava bicykla železnicou

Pred začiatkom cesty sa informujte o potrebných formalitách. Pri rezervácii uveďte, že chcete cestovať s bicyklom. Počas jazdy zložte všetku batožinu a príslušenstvo z vášho bicykla, aby ste ich chránili pred poškodením alebo krádežou.

Preprava bicykla lietadlom

Pri preprave lietadlom treba zabaliť bicykel do vhodného cyklistického kufru alebo do kartónu na bicykle. Vzhľadom na nedostatočnú ochranu nepoužívajte tašky na bicykle. Vypustite vzduch z pneumatík, demontujte kolesá a zabalte ich do špeciálnych tašiek na kolesá. Zbajte si všetko potrebné náradie vrátane momentového kľúča a vhodných nástavcov, aby ste mohli bicykel v cieľi znovu spojzadiť. Zoberte si so sebou tento návod, aby ste si v prípade potreby mohli prečítať príslušnú kapitolu. Ak sú na vašom bicykli namontované kotúčové brzdy, po demontáži kolies musia byť brzdové obloženia zaistené poistkami. Poistky na brzdové obloženia ste dostali pri kúpe vášho bicykla. Pritiahnutím brzdovej páky ku riadidlám pomocou gumičky sa poistite, aby sa do brzdového systému nedostal vzduch. Pred letom je taktiež vhodné nadviazať kontakt s príslušnou leteckou spoločnosťou a vopred objasniť prípadné otázky.

Výbava bicykla

Cyklistická prilba



- Pri používaní vášho bicykla nosíte vždy certifikovanú cyklistickú prilbu.
- Tvar a dĺžku remienka nastavíte podľa vašich podmienok.
- Ak to stanovuje účel použitia podľa kapitoly „Použitie v súlade s určením“, použijete cyklistickú prilbu freeride, ako aj chrániče a protektory.
- Ak prepravujete dieťa v detskej sedačke alebo vo vozíku, aj ono by malo nosiť vhodnú a certifikovanú prilbu.

Cyklistické prilby („Obr. 1/ cyklistická prilba“ na strane 45) sú vzhľadom na súčasnú dopravnú situáciu, resp. mnohé oblasti použitia neodmysliteľnou bezpečnostnou výbavou. A to aj napriek tomu, že je používanie nie je v každom štáte povinné. Cyklistická prilba by mala mať optimálny tvar. Pred kúpou si nasadíte prilbu na určitý čas. Takto môžete zistiť, či je prilba pohodlná na nosenie, a či dobre sedí. Prilba musí spĺňať príslušnú normu podľa platných národných smerníc.



Obr. 1/45 cyklistická prilba

Obuv a pedále

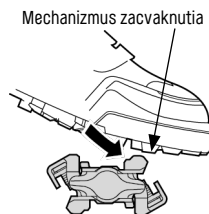


- Všetky nastavenia, práce týkajúce sa ošetrovania a údržby obuvi a pedálov vyžadujú odborné vedomosti a špeciálne nástroje. Všetky práce zverte vášmu špecializovanému predajcovi KTM a skontrolujte ich podľa pokynov v kapitole „Intervaly údržby a ošetrovania“.
- Dodržujte pritom bezpečnostné upozornenia a pokyny v návodoch ku komponentom od príslušného výrobcu obuvi a pedálov.
- So spôsobom činnosti pedála sa oboznámte na bezpečnom mieste bez premávky. Natrénujte si pritom najmä odopínací mechanizmus obuvi.
- Dávajte pozor na to, aby boli pedál a pridrzná doska na obuvi vždy pevne utiahnuté bez nečistôt. Uľahčí sa tým rýchle zacvaknutie obuvi do pedálu. Pridrzné dosky sa môžu opotrebovať a v tom prípade sa musia vymeniť.

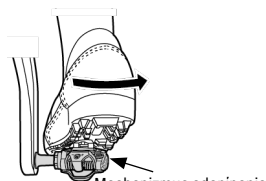
Cyklistická obuv by mala byť robustná. Najmä oblasť podošvy by mala byť stabilná, aby predal netlačil citeľne do podošvy obuvi. Bicykle môžu byť za určitých okolností vybavené špeciálnymi systémovými pedálmi. Na tento druh pedálov je potrebná špeciálna cyklistická obuv. Obuv je pevne spojená s pedálom prostredníctvom pridrzných dosiek. Takto je pri rýchlom šliapaní na pedále alebo pri jazdách v nerovnom teréne vždy zabezpečené pevné držanie chodidla na pedáli. Okrem toho funguje prenos sily veľmi priamo. Napriek tomu poskytujú systémové pedále jednoduchú možnosť na uvoľnenie nohy z pedálu.

Pridrzné dosky sú namontované na obuvi v oblasti bruška nohy. Súčasným pohybom nohy smerom dopredu alebo dole ju zacvaknete do pedálu („Obr. 2/ zdroj Shimano“ na strane 45). Otočením päty smerom von uvoľníte nohu z pedála („Obr. 3/ zdroj Shimano“ na strane 45). Zmenou predpätia pružiny môžete upraviť intenzitu uvoľnenia priamo na pedáli. Váš špecializovaný predajca KTM vám rád pomôže pri výbere vhodnej obuvi pre váš pedál.

Ak spozorujete na pedáli škrípanie alebo praskanie, väčšinou ho môžete odstrániť nanesením vhodného maziva na kontaktné body obuvi a pedála.



Obr. 2/45 zdroj Shimano



Obr. 3/45 zdroj Shimano

Pokyny na údržbu a ošetrovanie



- Po prvých 200 kilometroch zoberte bicykel na servisnú prehliadku k vášmu špecializovanému predajcovi KTM. Najmä počas týchto prvých kilometrov sa dolaďujú skrutkové spoje a lanká, ako aj špice kolies.
- Servisné prehliadky alebo opravy dávajte robiť v závislosti od počtu najazdených kilometrov minimálne raz ročne u vášho špecializovaného predajcu KTM. V opačnom prípade môže dôjsť k zlyhaniu rôznych komponentov.
- Ak je nevyhnutná výmena komponentov, použijť sa smú len originálne náhradné diely.

Pravidelné kontroly podľa kapitoly „Intervaly údržby a ošetrovania“ vám zabezpečia vždy prevádzkovo bezpečný stav vášho bicykla. Dodržiavanie predpísaných servisných prehliadok zabezpečuje funkčnosť a zvyšuje životnosť bicykla a namontovaných komponentov.

Čistenie a ošetrovanie



- V žiadnom prípade nepoužívajte na čistenie parné alebo vysokotlakové čističe. Ložiská a tesnenia na bicykli by sa mohli poškodiť.
- Pri čistení dávajte pozor na deformácie, trhliny alebo zmeny farby na bicykli. Poškodené diely dajte okamžite vymeniť vášmu špecializovanému predajcovi KTM.
- Matné laky sa nikdy nesmú ošetrovať politúrou.
- Na brzdne plochy sa nesmie dostať žiadne mazivo ani ošetrojúci prípravok. Výrazne sa tým obmedzí brzdny účinok.
- V okolí upnutí z karbónu nenanášajte žiadne oleje ani mazivá.
- Na čistenie lakovaných povrchov používajte vždy chemicky neutrálne čistiace prostriedky. Kyslé alebo zásadité čistiace prostriedky môžu poškodiť povrch.
- Čistiace prostriedky nesmú prísť do kontaktu s rukoväťami alebo inými silikónovými/gumenými komponentmi bicykla.

V rámci čistenia vášho bicykla skontrolujte stupeň opotrebovania reťaze, ako je to uvedené v kapitole „Pohon“ v bode „Reťaz“. Po očistení reťaz namažte vhodným mazivom.

Vonkajšie vplyvy ako pot alebo nečistoty môžu škodiť vášmu bicyklu. Všetky súčiastky pravidelne čistite.

Skladovanie a úschova



- Bicykel nikdy nevešajte za ráfiky, pokiaľ ide o karbónové ráfiky. Ráfik by mohol prasknúť.
- V zimných mesiacoch ponúkajú mnohé špecializovaní predajcovia zvýhodnené ceny ročných servisných prehliadok. Okrem toho nie sú v týchto mesiacoch takmer žiadne čakacie doby. Využite toto obdobie na každoročnú servisnú prehliadku vášho bicykla.

Ak sa o bicykel pravidelne staráte, nepotrebujete žiadne špeciálne opatrenia, ako ho nakrátko odložiť. Mal by však byť chránený proti krádeži. Bicykel skladujte na suchom a dobre vetranom mieste. Ak chcete odložiť bicykel na dlhší čas, majte na pamäti nasledujúce body:

- Z duši v plášťoch pomaly uniká vzduch. Konštrukcia plášťa sa tým môže poškodiť.
- Kolesá alebo celý bicykel zaveste. Pokiaľ máte na to možnosť, pravidelne kontrolujte tlak pneumatík.
- Pred dlhodobým uskladnením bicykel očistite. Chránite ho tým pred koróziou. Informujte sa u vášho špecializovaného predajcu KTM o vhodných ošetroujúcich a čistiacich prostriedkoch.
- Sedlovku demontujte. Pritomná vlhkosť sa tak môže vysušiť.
- Vpredu zaraďte najmenší prevodník a vzadu najmenší pastorok na kazete. Uvoľnite tak napätie všetkých laniek a pružín na komponentoch.

Intervaly údržby a ošetrovania

Po prvých 200 najazdených kilometrov sa dohodnite termin servisnej prehliadky u vášho špecializovaného predajcu KTM. Nasledujúca tabuľka stanovuje následné intervaly údržby každého komponentu. Intervaly servisných prehliadok sú uvedené v kapitole „Doklad o servisnej prehliadke“. V prípade silného namáhania vášho bicykla, napr. pri pravidelnom používaní za zlých poveternostných podmienok sa musia intervaly servisných prehliadok sčasti výrazne skrátiť. Nezabúdajte, že agresívne vplyvy životného prostredia neprosievajú povrchom vášho bicykla. Nedá sa tomu zabrániť ani napriek kvalitnému spracovaniu zo strany výrobcu. V takýchto prípadoch je potrebné týždenné čistenie. Ak je úkon, ktorý treba vykonať, uvedený v stĺpci „koncový zákazník“, môžete túto činnosť vykonať sami. Pokiaľ mať pochybnosti v súvislosti s údržbou a opravami, obráťte sa na vášho špecializovaného predajcu KTM. Ak je úkon, ktorý treba vykonať, uvedený v stĺpci „špecializovaný predajca“, túto činnosť môže vykonať len váš špeciálny predajca KTM.

Komponent	Úkon	Interval údržby	Vykonáva (kto)	
			Koncový zákazník	Špecializovaný predajca
Osvetlenie	Kontrola funkčnosti	Pred každou jazdou	X	
Pneumatiky	Kontrola tlaku vzduchu	Pred každou jazdou	X	
	Kontrola výšky profilu	Mesačne	X	
	Kontrola bočných stien (trhliny)	Mesačne	X	
Brzdy	Kontrola dráhy páky/kontrola hrúbky obloženia/skúška bŕzd v stoji	Pred každou jazdou	X	
	Čistenie	Mesačne	X	
Odpružená vidlica	Kontrola skrutkových spojov	Ročne		X
	Výmena oleja	Ročne		X
Ráfiky s ráfikovými brzdami	Kontrola hrúbky steny	Najneskôr po druhej výmene brzdového obloženia		X
Vnútorne ložisko	Kontrola vôle v ložisku	Mesačne	X	
	Namazanie skrine	Ročne		X
Reťaz	Mazanie	Pred každou jazdou	X	
	Výmena	Od 1000 km		X
Prevodníky	Kontrola a výmena	medzi 1500 km a 3000 km		X
Kľuka	Utiahnutie skrutiek	Mesačne	X	
Lak a karbón	Ošetrovanie povrchu	Polročne	X	
Kolesá	Kontrola obvodového hádzania	Mesačne	X	
Riadidlá	Kontrola a výmena	Najneskôr po 2 rokoch		X
Kovové povrchy	Ošetrovanie povrchu (neošetrujte brzdne plochy)	Polročne	X	
Vnútorne ložisko	Kontrola vôle v ložisku	Mesačne	X	
Náboje	Kontrola vôle v ložisku	Mesačne	X	
	Mazanie	Ročne		X
Pedále	Kontrola vôle v ložisku	Mesačne	X	
	Namazanie mechanizmu zacvaknutia	Mesačne	X	
Sedlovka	Kontrola skrutiek	Mesačne	X	
	Mazanie	Ročne		X
Prehadzovač	Čistenie a mazanie	Mesačne	X	
Rýchlopínák	Kontrola pevného utiahnutia	Pred každou jazdou	X	
Skrutky a matice	Kontrola a utiahnutie	Mesačne	X	
Špice	Centrovanie a napnutie	Vždy podľa potreby		X
Pevná vidlica	Kontrola a výmena	Najneskôr po 2 rokoch		X
Pevná oska	Kontrola pevného utiahnutia	Pred každou jazdou	X	
Hlavové zloženie	Kontrola vôle v ložisku	Mesačne	X	
	Mazanie	Ročne		X
Prešmykač	Čistenie a mazanie	Mesačne	X	
Ventily	Kontrola pevného utiahnutia	Pred každou jazdou	X	
Predstavec	Kontrola a výmena	Najneskôr po 2 rokoch		X
Kazeta	Kontrola a výmena	Medzi 1500 km a 3000 km		X
Lanká (radenie/brzda)	Demontáž a mazanie	Ročne		X

Odporúčané ťahovacie momenty



V žiadnom prípade neprekráčajte krútiaci moment, ktorý uviedol výrobca príslušného komponentu, pretože v opačnom prípade hrozí prasknutie súčiastky. V tejto súvislosti sa informujte v nasledujúcich tabuľkách. Okrem toho dodržujte údaje uvedené priamo na príslušnom komponente, ak sú k dispozícii.

Správne zoskrutkovanie komponentov zaručuje prevádzkovú bezpečnosť vášho bicykla KTM. Skrutkové spoje pravidelne kontrolujte. Pri všetkých prácach používajte momentový kľúč, pomocou ktorého zistíte, kedy bol dosiahnutý správny ťahovací moment. Krútiaci moment zvyšujte po malých krokoch, najlepšie po 1/2 newtonmetra. Tu i tam skontrolujte pevné ťahovanie komponentu. Pri komponentoch, pri ktorých nie je uvedený presný údaj, začnite s krútiacim momentom 2 Nm. Okrem toho dodržujte údaje uvedené priamo na príslušnom komponente, ako aj dodané návody výrobcov príslušných komponentov.

Predstavce

Súčiastka	Vidlica z hoku	Riadidlá z hoku
ERGOTEC SWELL / HIGH CHARISMA	6-8 Nm	6-8 Nm
ERGOTEC PRANNAH 2	9-11 Nm	6-8 Nm
KTM PRIME (HRS-02R)	5 Nm	5 Nm
KTM TEAM (Kailoy AS-KT-6 / AS-820)	5-7 Nm	5 Nm
KTM TEAM (UD-ST199A)	5-6 Nm	5-6 Nm
KTM TEAM TRAIL (ATB-957)	6 Nm	6 Nm
KTM COMP (UD-S192A)	5-6 Nm	5-6 Nm
KTM COMP (UD-S158A)	6 Nm	6 Nm
KTM LINE (Satori UP+ / Satori-UP3)	9-10 Nm	5-6 Nm
KTM LINE (AS-100N / APT-HS01)	5-7 Nm	5 Nm
KTM LINE (Fastback, Pythón)	5-6 Nm	5-6 Nm
KTM FOLD BANZEI	10-12 Nm	8-9 Nm
FSA ROAD NS ACR	6 Nm	6 Nm

Rám

Súčiastka	Skrutkový spoj	Krútiaci moment
Skrutka na košík naľavo	Rám	Hliníkový: 5 Nm/ Karbonový: 4 Nm
Timič zadnej časti koštruktúrie	Timiče na ráme	8 Nm
Ohyb zadnej časti koštruktúrie	Ohyb na hlavnom ráme	10 Nm
Krúť na spinnaciu skrítku Lisse	Rám	2 Nm
Zadná časť rámu	Reťazová vzpera na hlavnom ráme	20 Nm
Záves prehadzovača	Rám	20 Nm

Pedále

Súčiastka	Skrutkový spoj	Krútiaci moment
Pedál Shimano	Montáž na ramene kľuky	35 - 55 Nm
Pedál Shimano	Prídružné dosky na obuvi	5 - 6 Nm
Pedál VP/Weligo	Montáž na ramene kľuky	35 Nm

Upinacie objímky sedlovky

Súčiastka	Skrutkový spoj	Krútiaci moment
KTM Line JD-SC74 / JD-SC99 / JD-SC85A / CL-KEDGE-CY	Upruťte sedlovú rúry rámu	max. ručná sila
KTM Line JD-SC140A	Upruťte sedlovú rúry rámu	6 Nm
KTM Team Light CL-F12	Upruťte sedlovú rúry rámu	4 Nm
KTM Prime (L120/CL114 Carbon REV. AUTO (KTM 28-P109810)	Upruťte sedlovú rúry rámu	5 Nm
	Upruťte sedlovú rúry rámu	5 Nm

Sedlovka

Súčiastka	Skrutkový spoj	Krútiaci moment
bvSchulz	Sedlový zámok	12 - 14 Nm
FOX TRANSFER FACTORY / PERFORMANCE	Sedlový zámok	Závitná skrutka: 3 Nm 6-8 Nm
KTM PRIME (Saso POC28)	Sedlový zámok	6 Nm
KTM TEAM (SP-719KT / Kailoy SP-619)	Sedlový zámok	12 Nm
KTM COMP (Satori SP-DGK)	Sedlový zámok	10 Nm
KTM COMP (UD-VSP18P / UD-VSP322)	Sedlový zámok	8-10 Nm
KTM COMP Parallelogram	Sedlový zámok	8 Nm
KTM LINE (Kailoy SP-612)	Sedlový zámok	bočná skrutka: 8 Nm spodná skrutka: 12 Nm
KTM LINE (Satori ELEGANCE L1)	Sedlový zámok	9 - 10 Nm
KTM LINE (Satori SP-395)	Sedlový zámok	18 - 25 Nm
KTM FOLD BANZEI	Sedlový zámok	9 Nm
KTM SHOC LEV	Sedlový zámok	10 Nm
RITCHIEY PRO/COMP	Sedlový zámok	14 - 16 Nm
ROCK SHOX REVERB AXS	Sedlový zámok	12 Nm
ROCK SHOX REVERB	Sedlový zámok	8 Nm
SINTOUPR NDX	Sedlový zámok	15 - 18 Nm

Kľuky a vnútorné ložiská

Súčiastka	Skrutkový spoj	Shimano	Sram	Miranda	FSA
Vnútorné ložisko	Skrňa (štvorhran)	49 - 69 Nm			
Vnútorné ložisko	Skrňa (Hollowtech II)	35 - 50 Nm			
Vnútorné ložisko	Skrňa (Octalink)	50 - 70 Nm			
Vnútorné ložisko	Skrňa (GXP)	34 - 41 Nm			
Kľuka	Upevnenie štvorhran/Octalink	35 - 50 Nm			
Kľuka	Ľavé rameno kľuky (Hollowtech II)	12 - 14 Nm			
Kľuka	Uzavieracia hlavica (Hollowtech II)	0,7 - 1,5 Nm			
Kľuka	Upevnenie (GXP)	48 - 54 Nm			
Kľuka	Upevnenie (ISIS)		57 - 64 Nm	48 - 54 Nm	
Kľuka	Upevnenie (BNI/Mini-ISIS)		57 - 64 Nm		
Kľuka	Veľký/stredný prevodník	12 - 14 Nm			
Kľuka	Malý prevodník	16 - 17 Nm			

Brzdové systémy

Súčiastka	Skrutkový spoj	Shimano	Sram	Tektro	Magura
Hydraulická ráfiková brzda	Upevnenie rám/vidlica				6 Nm
Hydraulická ráfiková brzda	Upevnenie vedenia na rukoväti/brzdovom strmeni/riadičlách				4 Nm
Kotúčová brzda	Upevnenie rám/vidlica	6 - 8 Nm	9 - 10 Nm	6 - 8 Nm	6 Nm
Kotúčová brzda	Upevnenie kotúča Center Lock	40 - 50 Nm			
Kotúčová brzda	Upevnenie kotúča so 6 otvorami	2 - 4 Nm	6,2 Nm	4 - 6 Nm	4 Nm
Kotúčová brzda	Upevnenie vedenia na rukoväti	5 - 7 Nm	8 Nm		4 Nm
Kotúčová brzda	Upevnenie vedenia na brzdovom strmeni	5 - 7 Nm	8,5 - 10 Nm		3 Nm
Kotúčová brzda	Odvzdušňovacia skrutka hlavného valca	4 - 6 Nm	1,5 - 1,7 Nm		0,5 Nm
Kotúčová brzda	Upevnenie brzdového valca	4 - 6 Nm		4 - 6 Nm	4 Nm
Kotúčová brzda	Upevnenie brzdového obloženia	2 - 4 Nm	1 Nm	3 - 5 Nm	2,5 Nm
Kotúčová brzda	Upinanie lanka brzdového strmeňa	6 - 8 Nm			
Kotúčová brzda	Brzdová páka na riadičlách	6 - 8 Nm		5 - 7 Nm	4 Nm
Lanková brzda	Upevnenie rám/vidlica	5 - 7 Nm	8 - 10 Nm		
Lanková brzda	Upevnenie brzdového obloženia	5 - 7 Nm	5 - 7 Nm		
Lanková brzda	Upinanie lanka/brzdová radiaca páka na riadičlách	6 - 8 Nm	6 - 8 Nm		
V-brzda	Upevnenie rám/vidlica	5 - 7 Nm		8 - 10 Nm	
V-brzda	Upevnenie brzdového obloženia/upinanie lanka/brzdová páka na riadičlách	6 - 8 Nm		6 - 8 Nm	

Pohony

Súčiastka	Skrutkový spoj	Shimano	Sram
Brzdová radiaca páka	Upevnenie (riadičlá)	6 - 8 Nm	6 - 8 Nm
Prevodový náboj	Axiálna matica	30 - 45 Nm	30 - 40 Nm
Otočná radiaca páka	Upevnenie (riadičlá)	2 - 2,5 Nm	1,9 - 2,5 Nm
Radiaca páka	Upevnenie (riadičlá)	3 Nm	5 - 6 Nm
Radiaca páka	Upevnenie (brzda)	4 Nm	2,8 - 3,4 Nm
Prehadzovač	Upevnenie (záves prehadzovača)	8 - 10 Nm	10 - 12 Nm
Prehadzovač	Upinanie lanka	6 - 7 Nm	4 - 5 Nm
Prehadzovač	Vodiace kladky	2,5 - 5 Nm	2,5 - 5 Nm
Prešmykač	Upevnenie (rám)	5 - 7 Nm	5 - 7 Nm
Prešmykač	Upinanie lanka	6 - 7 Nm	5 - 7 Nm
Kazeta	Poistný krúžok	30 - 60 Nm	40 Nm

Kolesá

Súčiastka	Skrutkový spoj	Krútiaci moment
Pevná oska E-Thru	Montáž kolesa	5 - 7,5 Nm
Pevná oska KTM	Montáž kolesa	10 Nm
Pevná oska KTM	Vyrovnanie páky	5 Nm
Pevná oska Maxie	Montáž kolesa	9 - 13,6 Nm
Pevná oska Magura	Montáž kolesa	10 Nm
Shimano náboj	Matica predného kolesa	20 - 25 Nm
Shimano náboj	Matica zadného kolesa	25 - 30 Nm
Enviro náboj	Matica zadného kolesa	30 - 40 Nm
Pevná oska Q-Loc	Montáž kolesa	10 Nm
Rychloupínák	Montáž kolesa	5 - 7,5 Nm

Rukoväte

Súčiastka	Skrutkový spoj	Krútiaci moment
ERGON 6E10 / 6A20	Upevnenie (riadičlá)	3 Nm
ERGON GP1	Upevnenie (riadičlá)	4 Nm
ERGON GP30	Upevnenie (riadičlá)	5 Nm
KTM COMP	Upevnenie (riadičlá)	2 Nm

Záruka

Bicykel KTM je konštruovaný podľa najnovších technológií. Použitá sú na ňom najkvalitnejšie komponenty známych výrobcov. S touto zárukou poskytuje spoločnosť KTM dobrovoľnú záruku výrobcu. V EÚ platí pre spotrebiteľov záručná lehota najmenej dva roky od dodania zakúpeného tovaru.

Záruka spoločnosti KTM sa vzťahuje len na chyby materiálu alebo spracovania počas dvoch rokov od dátumu nákupu.

Poškodenie spôsobené nesprávnou manipuláciou alebo montážou je zo záruky a záručných nárokov vylúčené. Dodržujte najmä údaje v kapitole „*Použitie v súlade s určením*“, ktorá poskytuje informácie o najväčších prípustných celkových hmotnostiach, spôsoboch použitia a medziach zaťaženia vášho bicykla KTM. Za pravidelnú údržbu a ošetrovanie bicykla je zodpovedný len zákazník (vrátane vykonávania všetkých servisných prehliadok podľa tohto návodu na obsluhu); pravidelné ošetrovanie, údržba a servisné prehliadky zvyšujú životnosť vášho bicykla.

Okrem toho stráca záruka platnosť v nasledujúcich prípadoch:

- Číslo modelu, sériové číslo alebo číslo výrobku na výrobku bolo zmenené, vymazané, poškodené alebo odstránené. Komponenty boli zmenené alebo sa s nimi manipulovalo v ich špecifikácii. Ochranné tesnenia komponentov boli porušené.
- Úpravy, pre ktoré nebol výrobok pôvodne schválený spoločnosťou KTM.
- Úpravy vykonané na výrobku s cieľom dosiahnuť jeho súlad s miestnymi alebo národnými technickými normami v krajinách, pre ktoré výrobok nebol pôvodne schválený spoločnosťou KTM.
- Používanie batérií a elektrických komponentov, ktoré nie sú kompatibilné a schválené na použitie s týmto výrobkom. Nabíjanie batérií nabíjačkami, ktoré nie sú dodané s výrobkom alebo schválené pre príslušnú batériu.
- Nehody, vyššia moc alebo príčiny mimo kontroly KTM spôsobené vodou, požiarom, verejnými výtržnosťami alebo nesprávnym používaním alebo skladovaním.

Záručné plnenia a reklamácie si treba uplatňovať u príslušného predajcu KTM, u ktorého ste si kúpili bicykel. Vždy je potrebné predložiť doklad o kúpe pozostávajúci z originálneho dokladu o kúpe alebo pokladničného dokladu, na ktorom je uvedený dátum nákupu, meno predajcu a označenie modelu vrátane čísla rámu bicykla. Spoločnosť KTM si vyhradzuje právo odmietnuť záručný servis, ak dokumentácia nie je pri zaslaní kompletná.

Zákonné nároky voči vašim predajcom v dôsledku vecných škôd ostávajú touto zárukou nedotknuté. Ak má bicykel nedostatok, ktorý sa vyskytoval už v čase prechodu rizika (k prechodu rizika dochádza pri odovzdaní bicykla predávajúcim kupujúcemu po uzavretí kúpnej zmluvy), kupujúci môže tento nedostatok reklamovať u predávajúceho do 2 rokov od tohto okamihu; ak sa nedostatok prejaví počas prvých 6 mesiacov od prechodu rizika a vyvrátiteľne sa predpokladá, že ide o vecný nedostatok. Bežné opotrebovanie a prejavy odierania (napr. plášťov, duši, reťazi, pastorkov, brzdových obložení, laku) a starnutie v bežnom rozsahu nepredstavujú vecný nedostatok, ale len počiatočné nedostatky prítomné pri prechode rizik, či už viditeľné alebo skryté. Firma KTM neposkytuje žiadnu záruku na laky v súvislosti so zmenami sfarbenia. Laky a povrchy podliehajú vplyvom UV žiarenia určitým procesom zmeny sfarbenia – najmä pri neónových lakoch sa tomu, že vzhľadom na ich zloženie prejaví intenzívnejšie alebo rýchlejšie.

Spoločnosť KTM nezodpovedá za finančnú stratu, prestoje, prenájom alebo prenájom zariadenia, cestovné náklady, ušlý zisk a podobne. Zodpovednosť spoločnosti KTM je obmedzená na nákupnú hodnotu výrobku, pričom sa zohľadňuje hodnota opotrebovania podľa veku výrobku. Následné plnenie má v zásade prednosť pred odstúpením alebo znížením hodnoty. Ak vznikne nárok na záruku, spoločnosť KTM má možnosť podľa vlastného uváženia opraviť chybný komponent alebo ho vymeniť za funkčne rovnocenný. Nepoškodené súčiastky sa vymieňajú len na náklady príjemcu záruky. Nárok na identické farebné vyhotovenie alebo identický dizajn v tomto prípade neexistuje. Následné plnenie sa v zásade považuje za neúspešné najskôr vtedy, ak zlyhajú dva pokusy o následné plnenie.

Záručné opravy sa vykonávajú v spoločnosti KTM alebo u príslušného servisného partnera. Náklady na opravy vykonané vopred subjektmi, ktoré nie sú autorizované spoločnosťou KTM, nebudú preplatené. V takomto prípade stráca nárok na záruku.

Záručné opravy alebo výmena neznamenajú predĺženie alebo obnovenie záručnej doby. Opravy a priama výmena v rámci záruky sa môžu vykonať funkčne rovnocennými náhradnými jednotkami.

Spoločnosť KTM ani jej dcérske spoločnosti nenesú zodpovednosť za náhodné alebo následné škody alebo za porušenie akejkoľvek zákonnej alebo zmluvnej záruky v súvislosti s týmto výrobkom. Touto zárukou nie sú dotknuté práva kupujúceho voči predávajúcemu podľa platných vnútroštátnych právnych predpisov, t. j. práva kupujúceho vyplývajúce z kúpnej zmluvy voči predávajúcemu, ako ani iné práva.

Pre komerčných používateľov platia aktuálne všeobecné obchodné podmienky firmy KTM Fahrrad GmbH.

Rám, rámové súpravy a pevné vidlice

Firma KTM poskytuje prvým kupujúcim pri kúpe kompletne zmontovaného bicykla záruku na hliníkový rám vrátane zadnej konštrukcie v prípade nedostatkov materiálu a spracovania. Táto záruka je platná len v tom prípade, ak boli dodržané všetky predpisy týkajúce sa údržby podľa kapitoly „*Pokyny na údržbu a ošetrovanie*“. Okrem toho poskytuje KTM trojročnú záruku na pevné vidlice, pokiaľ ide o výrobky spoločnosti KTM. V opačnom prípade platia ustanovenia príslušného výrobcu vidlice. Na karbónové bicykle KTM a vidlice KTM poskytujeme trojročnú záruku. Pri bicykloch z kategórie 5/E5 podľa kapitoly „*Použitie v súlade s určením*“ je záruka obmedzená tiež na tri roky. Záruka začína plynúť od dátumu zakúpenia. Táto záruka sa poskytuje len prvým kupcom bicykla u autorizovaného a špecializovaného predajcu KTM. Zo záruky sú vylúčené nákupy prostredníctvom internetových aukcií.

Uvedená päťročná záruka na hliníkový rám alebo trojročná záruka na karbónový rám hrám z kategórie 5/E5 podľa kapitoly „*Použitie v súlade s určením*“ sa poskytuje len v tom prípade, ak boli prvá servisná prehliadka najneskôr po 200 km a následné ročné prehliadky vykonané u autorizovaného a špecializovaného predajcu KTM – pozri kapitolu „*Intervaly údržby a ošetrovania*“. Servisnú prehliadku musí potvrdiť autorizovaný a špecializovaný predajca svojou pečiatkou a podpisom. Pokiaľ by sa tieto servisné prehliadky neuskutočnili, záručné obdobie na hliníkový rám sa skrúti z piatich na tri roky.

Náklady na servisnú prehliadku a údržbu znáša vlastník bicykla KTM. Pri kúpe rámovej súpravy z nášho oddelenia predaja náhradných dielov by mal montáž vykonať len odborný personál. Škody spôsobené nesprávnou manipuláciou alebo montážou sú zo záruky vylúčené. Ak nastane záručný prípad, KTM má možnosť po zvážení poškodenú súčiastku opraviť alebo ju vymeniť za rovnocennú alebo kvalitnejšiu. Nárok na identické farebné vyhotovenie alebo identický dizajn v tomto prípade neexistuje. Neпоškodené súčiastky sa vymieňajú len na náklady príjemcu záruky.

Dodržiňte údaje v kapitole „*Použitie v súlade s určením*“, ktorá poskytuje informácie o najväčších prípustných celkových hmotnostiach, spôsoboch použitia a medziach zaťaženia vášho bicykla KTM.

Opotrebiteľné súčiastky

V prípade bicykla KTM ide o technický výrobok. Mnohé komponenty na vašom bicykli podliehajú opotrebovaniu podmienenému funkciou. Na opotrebiteľné súčiastky sa záruka nevzťahuje, pokiaľ boli poškodené v dôsledku normálneho opotrebovania. V ďalšej časti vám priblížime opotrebiteľné súčiastky a ich definíciu.

Pojem	Vysvetlenie pojmu
Pneumatiky	Časť používania a príslušná oblasť používania bicykla ovplyvňujú opotrebovanie plášťov. Jazdec môže opotrebovanie plášte výrazne ovplyvniť napr. prudkým brzdením. Faktory ako nadmerné sľučné žiarenie, benzín alebo oleje môžu tiež poškodiť plášte – pozri kapitolu „Kolesá a plášte“.
Ráfiky v spojení s ráfikovými brzdami	Pri pôsobení ráfikovej brzdy nie sú vystavené opotrebovaniu len brzdové obloženia, ale aj brzdne plochy ráfika. Opotrebovanie ráfika by sa malo preto bezpodmienečne kontrolovať v pravidelných intervaloch pomocou indikátorov opotrebovania – pozri kapitolu „Brzdový systém“.
Brzdové obloženie a brzdový kotúč	Ošetrovanie, údržba a príslušná oblasť použitia vášho bicykla zohrávajú dôležitú úlohu. Použitie v hornatom teréne a na šport majú za následok kratšie intervaly výmeny. Brzdové obloženie a brzdové kotúče pravidelne kontrolujte – pozri kapitolu „Brzdový systém“.
Reťaz	Stupeň opotrebovania veľmi závisí od spôsobu používania bicykla. Údržba a starostlivosť, napr. čistenie alebo mazanie, predlžujú životnosť. Výmena reťaze po dosiahnutí hranice opotrebovania je napriek tomu nevyhnutná – pozri kapitolu „Pohon“.
Prevodníky, pastorky, vnútorné ložiská, vodiace kladky	Údržba a starostlivosť, napr. čistenie alebo mazanie, predlžujú životnosť. Ich výmena je po dosiahnutí hranice opotrebovania napriek tomu nevyhnutná – pozri kapitolu „Pohon“.
Svetlá	Osvetlenia a reflektory podliehajú opotrebovaniu a starnutiu podmienenému funkciou. Ich pravidelná výmena je nevyhnutná – pozri kapitolu „Osvetlenie“.
Hydraulické oleje a mazivá	Hydraulické oleje a mazivá strácajú po čase svoju účinnosť. Mazané miesta by sa mali pravidelne čistiť a nanovo namazať.
Omotávky na riadidlá a rukoväť	Pravidelná výmena je nevyhnutná.
Radiace a brzdové lanká	U všetkých bowdenov sa musí vykonávať pravidelná údržba a v prípade potreby sa musia vymeniť. Ak je váš bicykel častejšie vystavený poveternostným vplyvom, opotrebovanie sa zvýši.
Lak	Lakované plochy pravidelne kontrolujte, či nie sú poškodené. V prípade potreby sa obráťte na vášho špecializovaného predajcu KTM. Na lakované plochy nalepte priesvitnú fólie, ktoré zabránia odieraniu lanky o lak.
Predstavec, riadidlá a sedlovka	Predstavec, riadidlá a sedlovka sú nosnými a tým pádom veľmi dôležitými bezpečnostnými komponentmi. Dajte ich vymeniť najneskôr po 2 rokoch – pozri kapitolu „Intervaly údržby a ošetrovania“.

Gravúry na rámoch



Karbónové rámy nie sú vhodné na gravírovanie. V prípade nedostatočnej stability rámu bicykla môže rám pri zaťažení prasknúť. V takom prípade zaniká akýkoľvek nárok na záruku (v súvislosti s rámom).

Rozšírenú metódu ochrany pred krádežou predstavuje gravúra. Vzhľadom na to, že sa pritom rám do určitej miery poškodí, treba dávať mimoriadny pozor na bezpečnosť a záruku. Gravúra nesmie byť hlbšia ako 0,2 mm, pretože v opačnom prípade budete mať problémy so záručným plnením. Gravúra by mala byť umiestnená v oblasti stredového zloženia, aby sa čo najmenej ovplyvnila stabilita rámu. V súvislosti s gravúrou na rám sa obráťte na vášho špecializovaného predajcu KTM. Aby ste zabránili korózii na gravúre, gravírované miesto môžete prelepiť priesvitnou nálepkou, ktorá odoláva vplyvom životného prostredia ako dažď, nečistoty a UV žiarenie. Alternatívou ku gravúram na rámoch je označenie so špeciálnou nálepkou, ktorej kód, rovnako ako pri gravúre, sa ukladá do databázy a v prípade krádeže sa dá načítať. Pri tejto metóde sa rám nepoškodí. Ani jedna z týchto metód neposkytuje stopercentnú ochranu pred krádežou. Zlodeja má umiestnený kód v ideálnom prípade odstrániť, čím sa môžu minimalizovať prípady krádeže. Bicykel vždy zamykajte o pevný predmet pomocou certifikovaného cyklo zámku.

Odovzdávací protokol

Pri preberaní bicykla kupujúcim je špecializovaný predajca KTM povinný zabezpečiť kontrolu všetkých dole uvedených bodov a bicykel odovzdať v bezchybnom, prevádzkovo bezpečnom stave. Vykonané kontroly treba po jednotlivých položkách odľajknúť.

Kontrola bŕzd:

- Inštalácia brzdových laniek
- Kontrola brzdových vedení
- Kontrola upínacích skrutiek brzdového systému
- Kontrola tesnosti pri hydraulických brzdových systémoch
- Funkčnosť a účinnosť brzdy

Kontrola radenia:

- Inštalácia lanovodov ovládania a spínacích laniek
- Nastavenie radiacej páky
- Nastavenie koncových dorazov
- Nastavenie napätia laniek
- Funkčnosť radenia
- Kontrola upínacích skrutiek radiaceho systému

Kontrola podvozku:

- Základné funkcie a tesnosť odpruženej vidlice
- Základné funkcie a tesnosť tlmiča zadnej časti konštrukcie
- Nastavenie a ľahkosť chodu hlavového zloženia
- Kontrola upínacích skrutiek komponentov podvozku
- Kontrola skutkových spojov zadnej konštrukcie

Kontrola kolies:

- Kontrola obvodového hádzania (centrovanie)
- Správna poloha plášte na ráfiku
- Kontrola prnutia špicí
- Tlak vzduchu v plášťoch
- Správna montáž kolesa
- Pevné prichytenie rýchlopupínaka
- Pevné prichytenie pevnej osky

Ostatné kontroly:

- Nastavenie a pevnosť prichytenia riadiadiel a predstavca
- Pevnosť prichytenia kľúku a pedálov
- Nastavenie a pevnosť prichytenia sedadla, sedlovky a rukoväti
- Správne znitovanie reťaze
- Funkčnosť osvetlenia
- Nastavenie a pevnosť prichytenia nosiča batožiny, blatníkov a stojana
- Montáž a pevnosť prichytenia iných komponentov
- Plná funkčnosť hnacej sústavy elektrobicykla vrátane nabíjania batérie

Pri odovzdaní bicykla:

- Bicykel bol odovzdaný kompletný a v bezchybnom, prevádzkovo bezpečnom stave spolu s originálnym návodom na obsluhu.
- Zákazník bol aj ústne poučený o správnom používaní bicykla, najmä o predpisoch týkajúcich sa zábehu bŕzd.
- Návody výrobcov jednotlivých komponentov boli odovzdané.
- Zákazník bol upozornený na dodržiavanie príslušných pokynov uvedených v originálnom návode na obsluhu.
- Zákazník bol upozornený na záručné podmienky uvedené v originálnom návode na obsluhu.

.....
Model

.....
Číslo rámu

.....
Číslo kľúča

.....
Miesto a dátum

.....
Podpis predávajúceho

.....
Podpis kupujúceho alebo zákonného zástupcu

Cyklistický preukaz

V prípade uplatňovania záručného plnenia na treba doručiť kópiu tejto strany alebo žiadosť o záručné plnenie od vášho špecializovaného predajcu KTM, u ktorého ste kúpili bicykel. Tento cyklistický preukaz starostlivo uschovajte.

Špecializovaný predajca KTM zaručuje svojim podpisom, že nasledujúci bicykel vám bol ako zákazníkovi odovzdaný v prevádzkyschopnom a bezpečnom stave:

Model:

Výška rámu:

Číslo rámu:

Kategória (podľa použitia v súlade s určením):

Najväčšia prípustná celková hmotnosť:

Farba:

Nosič batožiny povolený: ÁNO NIE

Prípustné zaťaženie nosiča batožiny:

Vozík povolený: ÁNO NIE

Prípustná hmotnosť vozíka:

Detská sedačka povolená: ÁNO NIE

Brzdový systém: ráfiková brzda kotúčová brzda

Priradenie pravej brzdovej páky: brzda predného kolesa brzda zadného kolesa

Priradenie ľavej brzdovej páky: brzda predného kolesa brzda zadného kolesa

Pohon: prehadzovač nábojové radenie Shimano náboj radenia Enviolo

Kolesá a plášte: pevná oska rýchlopínák

Prvky odpruženia: S plyným odpružením Hardtail neodpružené

Hlavové zloženie: skrutkované Ahead

Koleso:

Hnacia sústava EPAC:

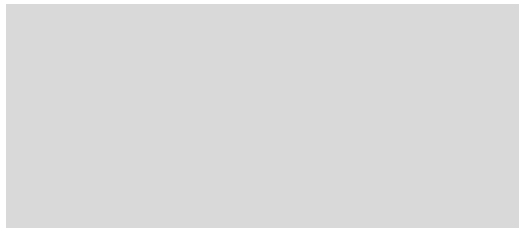
Palubný počítač:

Batéria:

Kód batérie EPAC:

Nabíjačka:

Brzdový systém ABS ÁNO NIE



Pečiatka a podpis špecializovaného predajcu KTM

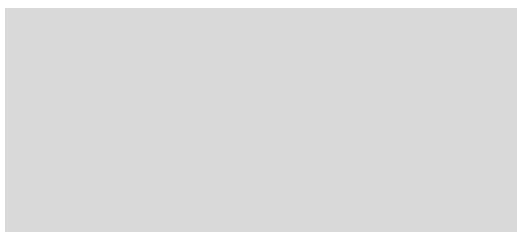
Doklad o servisnej prehliadke

Týmto potvrdzujeme, že uvedený model bicykla prehladol autorizovaný a špecializovaný predajca KTM. Reklamované opotrebované diely boli vymenené a nedostatky odstránené. Bicykel sa po servisnej prehliadke nachádza v udržiavanom a bezchybnom stave.

Meno kupujúceho:

Model: Dátum zakúpenia:

Číslo rámu: Kategória:



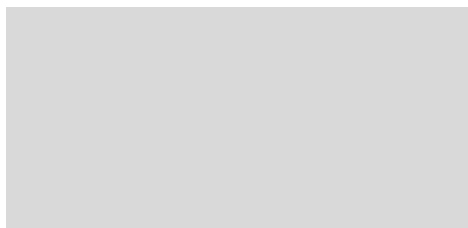
Pečiatka a podpis predajcu

1. Servisná prehliadka, po 200 km

Dátum:

Vymenené alebo opravené diely:

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



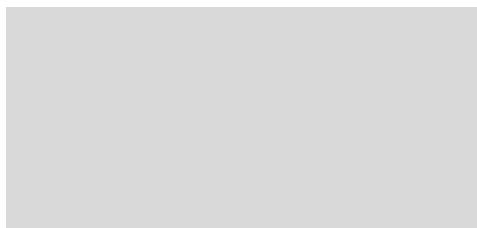
Pečiatka a podpis predajcu

2. Servisná prehliadka, ročná prehliadka

Dátum:

Vymenené alebo opravené diely:

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



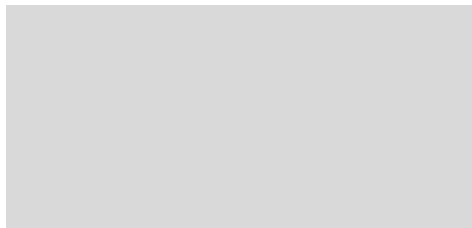
Pečiatka a podpis predajcu

3. Servisná prehliadka, dvojročná prehliadka

Dátum:

Vymenené alebo opravené diely:

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



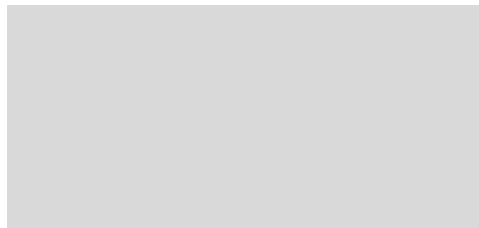
Pečiatka a podpis predajcu

4. Servisná prehliadka, trojročná prehliadka

Dátum:

Vymenené alebo opravené diely:

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



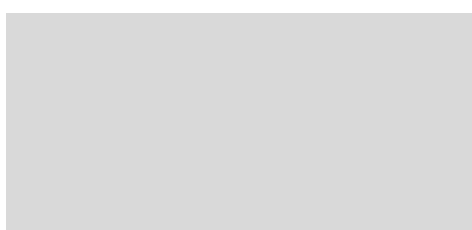
Pečiatka a podpis predajcu

5. Servisná prehliadka, štvorročná prehliadka

Dátum:

Vymenené alebo opravené diely:

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



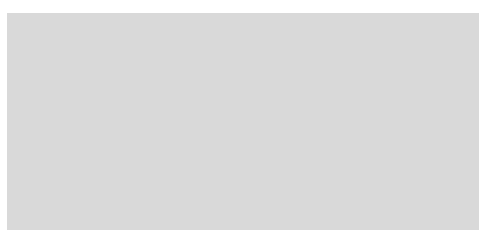
Pečiatka a podpis predajcu

6. Servisná prehliadka, päťročná prehliadka

Dátum:

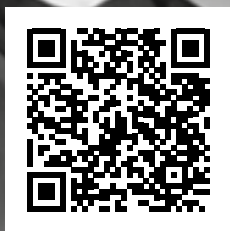
Vymenené alebo opravené diely:

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



Pečiatka a podpis predajcu

ktm-bikes.at/service/service-documents



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

KTM
BIKE INDUSTRIES

**KTM FAHRRAD
GMBH**

Harlochnerstraße 13
5230 Mattighofen
Austria

**KTM FAHRRAD
DEUTSCHLAND GMBH**

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

DESIGN BY GROUPE-DESIGNER.BE

KTM-BIKES.AT

Technische Änderungen ohne weitere Information vorbehalten. Für Irrtümer und Druckfehler keine Haftung. Stand: November 2022
Specifications are subject to change without notice. For errors, technical mistakes and misprints no liability is assumed. Stand: November 2022