



K T M

640

DUKE - II '99

Sette spol. s r.o.

Návod na obsluhu a údržbu

O b s a h :

Název kapitoly	Strana v českém překladu	Strana v originále
Důležité informace	4	1
Poloha čísel série	6	4
Číslo rámu	6	4
Číslo motoru - typ motoru	6	4
Ovládací zařízení	6	4
Páčka spojky	6	4
Páčka ručního dekompresoru	6	4
Páčka sytiče	7	4
Páčka ruční brzdy	7	5
Tachometr	7	5
Otáčkoměr	7	5
Kontrolní svítilny	8	5
Zapalovací skříňka se 4 polohami	8	6
Zapalovací skříňka se 3 polohami	8	6
Kombinovaný přepínač	9	6
Startovací tlačítko, nouzový vypínač	9	6
Uzávěr nádrže	9	7
Palivo	10	7
Palivový kohoutek	10	7
Řadící páka	10	8
Startovací páka	11	8
Páka nožní brzdy	11	8
Nastavení tlakového tlumení vidlice	11	8
Nastavení tahového tlumení vidlice	11	8
Nastavení tlakového tlumení tlumiče	12	9
Nastavení tahového tlumení tlumiče	12	9
Zámek sedla	12	9
Držadla pro spolujezdce	13	9
Návod k obsluze	14	10
Tabulka intervalů mazání a údržby	22	14
Údržba podvozku a motoru	24	15
Montážní nářadí	24	15
Přezkoušení a nastavení ložiska řízení	24	15
Odvzdušňovací šrouby teleskopické vidlice	25	16
Změna předpětí pera tlumiče	25	16
Kontrola gumového kroužku tlumiče	25	16
Mazání ložiska upevnění tlumiče	26	16
Kontrola napnutí řetězu	26	17
Korekce napnutí řetězu	26	17
Opotřebení řetězu	27	17
Péče o řetěz	27	18

Ošetření excentru napínání řetězu	28	18
Zásadní pokyny ke kotoučovým brzdám	28	18
Kontrola množství brzdové kapaliny vpředu	29	19
Doplnění brzdové kapaliny vpředu	29	19
Kontrola předních brzdových destiček	30	19
Změna základní polohy pedálu nožní brzdy	30	20
Kontrola množství brzdové kapaliny vzadu	31	20
Doplnění brzdové kapaliny vzadu	31	20
Kontrola zadních brzdových destiček	32	20
Demontáž a montáž předního kola	32	21
Demontáž a montáž zadního kola	33	21
Kontrola silentbloků v náboji zadního kola	34	22
Pneumatiky, tlak v pneumatikách	34	22
Baterie	35	23
Nabíjení baterie	36	23
Hlavní pojistka	36	24
Pojistky pro jednotlivé spotřebiče proudu	37	24
Odklopení masky světlometu	38	24
Výškové nastavení světlometu	38	25
Výměna žárovek světlometu	38	25
Výměna žárovky obrysového světla	38	25
Výměna žárovky směrového světla	39	25
Výměna žárovky zadního brzdového světla	39	26
Chladicí systém	39	26
Kontrola množství chladicí kapaliny	40	27
Nastavení tahu spojkového lanka	41	27
Kontrola nastavení tahu lanka ručního dekompresoru	41	27
Nastavení tahu lanka plynu	41	27
Nastavení tahu lanka sytiče	42	27
Nastavení volnoběžných otáček	42	28
Vyprázdnění plovákové komory karburátoru	42	28
Popis schéma oběhu oleje	42	28
Motorový olej	43	29
Kontrola množství motorového oleje	43	29
Výměna motorového oleje a odvzdušnění olejového systému	43	29
Výměna olejového filtru	45	30
Výměna jemného olejového filtru	45	30
Poruchy a jejich odstranění	47	31
Čistění a mytí	50	34
Konzervace před provozem v zimě	51	34
Skladování	51	34
Uvedení do provozu po odstavení	52	34

D ů l e ž i t é

Přečtěte si tento návod na použití přesně a úplně, než podniknete první jízdu. Návod obsahuje mnoho informací a tipů, které vám usnadní používání a zacházení s motocyklem.

Zvláště si ve Vašem vlastním zájmu všimněte těch pokynů, které jsou označeny v textu:

„!!! V A R O V Á N Í !!!“

- pokud nebudou tyto pokyny dodržovány, může dojít k újmě na zdraví nebo dokonce k ohrožení života,

„! P O Z O R !“

- pohrdání těmito odkazy mohou znamenat poškození dílů motocyklu nebo způsobit, že motocykl nebude funkčně spolehlivý.

Zapište si, prosím, dolů výrobní čísla Vašeho motocyklu

Číslo podvozku

Číslo motoru

Razítko prodejce

Firma KTM Sportmotorcycle AG si vyhrazuje právo změnit vybavení, technické údaje, barvy, materiály, nabídky služeb, servisní úkony a podobné věci bez předchozího oznámení a bez udání důvodů, event. bez náhrady škrtnout, stejně jako zastavit výrobu určitého modelu bez předchozího oznámení. Za tiskové chyby nepřebíráme odpovědnost.

Vážení zákazníci firmy KTM

Chtěli bychom Vám zvlášť srdečně poblahopřát k Vašemu rozhodnutí pro motocykl KTM a poděkovat Vám za Vaši důvěru.

Jste nyní majiteli moderního sportovního motocyklu, který Vám určitě připraví mnoho radosti, když ho budete také odpovídajícím způsobem opatrovat a ošetřovat. **Před prvním uvedením do provozu byste měli bezpodmínečně pečlivě pročíst tento návod na používání, abyste byli dobře seznámeni s obsluhou a vlastnostmi Vašeho nového motocyklu, také když Vám odebere Váš drahocenný čas. Jen tak se dozvíte, jak nastavit nejlépe motocykl pro Vaši osobu a jak se můžete chránit před zraněními. Kromě toho obsahuje návod na použití důležité informace o ošetřování a údržbě motocyklu.** Návod odpovídal v okamžiku zadání do tisku odpovídala nejnovějšímu stavu této řady motocyklů. Malé odchylky, které se v závislosti na kontinuálním vývoji motocyklů vyskytnou, nejsou nikdy vyloučeny.

Návod na obsluhu je důležitou součástí motocyklu a měl by vždy být při prodeji motocyklu předán novému vlastníkovi.

Snad patříte k oněm jezdcům na motocyklu, kteří disponují dobrými technickými znalostmi a kteří si tak mohou mnoho úkolů, stanovených pro ošetřování, podle tohoto návodu sami provést. Pokud by to v takovém případě nebylo, chtěli bychom Vás upozornit, že úkony, označené * v kapitole „Úkoly údržby rámu a motoru“ je lepší nechat si provést dílnou, specializovanou na motocykly KTM, už v zájmu Vaší vlastní jistoty.

Prosíme Vás, abyste dbali bezpodmínečně na dobu záběhu, kontrolní a ošetřovací intervaly, neboť jejich přesné dodržování přispívá ke zvýšení životnosti Vašeho motocyklu. Nechte si úkony údržby provést specializovanou dílnou.

Se speciálními přáními se obračejte na odbornou dílnu KTM, která je v nutném případě podporována dovozcem motocyklů KTM.

Prosím, myslete na to, že se jezdí pouze s přilbou, ochranou očí a ochranným oblečením. Jezdci na motocyklech KTM jsou ohleduplní jezdci.

Přejeme Vám mnoho radosti při jízdě !!!

Certifikát ISO - 9001 systému kvality
firmy KTM Sportmotorcycle AG garantuje
stále trvající přepracování našeho kvalitativního
plánu pro lepší budoucnost.

KTM Sportmotorcycle AG
5230 Mattighofen
Rakousko

Konstrukční a vývozní změny jsou vyhrazeny.

UMÍSTĚNÍ ČÍSEL SÉRIE

Číslo rámu

Číslo rámu je vyraženo na pravé straně trubky, která tvoří hlavu rámu. Zapište si toto číslo do vyznačeného obdélníku v originále návodu na použití na straně 1 (viz obr. str. 4).

Číslo motoru - typ motoru

Číslo motoru a typ motoru je vtisknuto na pravé straně motoru pod řetězovým kolečkem. Zapište si toto číslo do vyznačeného obdélníku v originále návodu na použití na straně 1 (viz obr. str. 4).

OVLÁDACÍ ZAŘÍZENÍ

Páčka spojky

Páčka spojky „1“ je namontována na levé straně řídítek. Na páčce má být při studeném motoru vždy k dispozici vůle 1 - 3 mm (měřeno venku) - (viz obr. str. 4).

! P O Z O R !

Pokud není na spojkové páčce k dispozici vůle, začne spojka klouzat, z toho důvodu se přehřívá a spojkové obložení se zničí.

Páčka ručního dekompresoru

Páčka ručního dekompresoru „2“ se používá pouze ve 2 vyjimečných případech.

- a) V případě „zadušení“ motoru.
Může se stát, že při následujícím pokusu o nastartování nemůže startovací motor protočit motor, protože autodekompresor nefunguje. Zatáhněte v tomto případě páčku ručního dekompresoru a startujte ještě jednou. Pak je možno zase zcela normálně startovat.
- b) Když chcete motocykl „nakopnout“.
Táhněte během „nakopávání“ páčku ručního dekompresoru, aby motor snadněji chytil (viz obr. str. 4).

! P O Z O R !

Kontrolujte pravidelně nastavení lanka dekompresoru (viz úkoly údržby). Pokud nemá dekompresor žádný volný chod, vede to k poškození motoru.

Páčka sytiče

Když zatáhnete páčku sytiče „3“ dozadu, uvolní se v karburátoru jedna díra (otvor), přes který může motor dodatečně nasát pohonnou hmotu. Díky tomu se vytvoří „pevná“ směs pohonné hmoty a vzduchu, která je potřebná pro studený start.

Když se páčka sytiče opět přesune dopředu až na doraz, díra (otvor) v karburátoru bude opět uzavřena. V této poloze musí mít lanko sytiče vůli cca 2 mm (viz obr. str. 4).

! P O Z O R !

Pokud na lanku sytiče není žádná vůle, nemůže se otvor systému pro studený start úplně uzavřít. Důsledkem toho je pak vyšší spotřeba paliva, neklidný chod motoru a vyšší opotřebení pístu a válce.

Páčka ruční brzdy

Páčka ruční brzdy „1“ je namontována na řídítkách vpravo a uvádí v činnost brzdou předního kola (viz obr. str. 5).

!!! V A R O V Á N Í !!!

Pokud je cítit odpor na páčce ruční nebo nožní brzdy jako houbovitý, není na brzdovém systému něco v pořádku. Nechte si přezkoušet brzdový systém v odborné dílně KTM, než se vydáte s motocyklem na jízdu.

Tachometr

Počítadlo kilometrů „A“ v tachometru „2“ ukazuje celkový počet ujetých kilometrů. Denní počítadlo kilometrů „B“ může být nastaveno na nulu seřizovacím kolečkem „C“. K tomu je třeba točit seřizovací kolečko dopředu, až se na počítadle objeví pouze nuly (viz obr. str. 5).

Otáčkoměr

Otáčkoměr „3“ ukazuje otáčky motoru v otáčkách za minutu. Vytácejte motor maximálně k oranžové značce, která ukazuje 8500 ot./min (viz obr. str. 5).

! P O Z O R !

Nejvýše povolené otáčky motoru jsou 8500 ot./min. Otáčky přes 8500 ot./min. se negativně projevují na životnosti motoru. Bezpodmínečně se vyvarujte otáček motoru, které jsou znázorněny v červeném poli otáčkoměru.

Kontrolní svítilny

Zelená kontrolní svítilna směrových světel svítí při zapnutých směrových světlech v rytmu blikání. Pokud je žárovka směrového světla poškozená, bliká kontrolní svítilna směrových světel v rychlejším rytmu.

Modrá kontrolní svítilna „2“ svítí, pokud je zapnuto dálkové světlo.

Zelená kontrolní svítilna „A“ svítí, pokud je zařazen neutrální rychlostní stupeň.

Červená kontrolní svítilna „3“ začne svítit, když teplota chladicí kapaliny dosáhne cca 110 st. Celsia nebo (viz obr. str. 5).

! P O Z O R !

Když se červená kontrolní svítilna rozsvítí během jízdy, znamená to závadu na chladicím systému. Zastavte ihned v tomto případě a vypněte motor a zkontrolujte množství chladicí kapaliny. Pokud budete pokračovat v jízdě a kontrolní červená svítilna bude svítit, dojde k poškození motoru.

Zapalovací skříňka se 4 polohami

Přepínací polohy zapalovací skříňky „1“:

Přeškrtnuté kolečko	=	zapalování vypnuto, světlo vypnuto (motor nemůže být startován),
Nepřeškrtnuté kolečko	=	zapalování zapnuto, světlo vypnuto (motor je možno startovat)
Poloha žárovky	=	zapalování zapnuto, světlo zapnuto (motor je možno startovat)
Znak visacího zámku	=	zapalování vypnuto, osvětlení vypnuto, řízení zablokováno

Aby bylo možno přepnout zapalovací klíček do polohy „Znak visacího zámku“, je třeba ho nejprve v poloze „Přeškrtnuté kolečko“ zatlačit dolů. Řízení otočit zcela doleva a zapalovací klíček otočit doleva.

Zapalovací klíček se nechá v poloze „Přeškrtnuté kolečko“ a „Znak visacího zámku“ vytáhnout (viz obr. str. 6).

Zapalovací skříňka se 3 polohami

Přepínací polohy zapalovací skříňky „2“:

Přeškrtnuté kolečko	=	zapalování vypnuto, světlo vypnuto (motor nemůže být startován),
Nepřeškrtnuté kolečko	=	zapalování zapnuto, světlo zapnuto (motor je možno startovat)
Znak visacího zámku	=	zapalování vypnuto, osvětlení vypnuto, řízení zablokováno

Aby bylo možno přepnout zapalovací klíček do polohy „Znak visacího zámku“, je třeba ho nejprve v poloze „Přeškrtnuté kolečko“ zatlačit dolů. Řízení otočit zcela doleva a zapalovací klíček otočit doleva. Zapalovací klíček se nechá v poloze „Přeškrtnuté kolečko“ a „Znak visacího zámku“ vytáhnout (viz obr. str. 6).

Kombinovaný přepínač

Vypínačem „3“ ve tvaru houpačky se zapíná a vypíná:

= dálkové světlo
= tlumené světlo

Přepínač směrových světel „4“ jde po předchozím zapnutí do středové polohy. K vypnutí směrového světla je třeba vypínač směrových světel tlačit k tělesu vypínače.

Vypínačem „5“ se ovládá klakson.

Vypínačem „6“ se ovládá světelná houkačka (dálkové světlo), (viz obr. str. 8).

Startovací tlačítko, nouzový vypínač

Startovacím tlačítkem „6“ se uvede v činnost elektrický startér.

! P O Z O R !

Startovat je možno nepřetržitě maximálně 5 sekund. Před dalším pokusem o startování je třeba 5 sekund počkat.

Nouzový vypínač „7“ je v první řadě myšlen jako pojistný nebo nouzový vypínač a měl by být v normální poloze zapnut.

Přeškrtnuté kolečko = Jestliže je tento symbol viditelný, nechá se motor startovat (zapalovací okruh i startovací okruh jsou zapnuty)

Nepřeškrtnuté kolečko = Jestliže je tento symbol viditelný, nenechá se motor startovat (zapalovací okruh i startovací okruh jsou přerušeny), (viz obr. str. 6).

Uzávěr nádrže

Uzávěr nádrže „1“ je uzamykatelný a je vybaven odvězdušňovacím systémem (viz obr. str. 7).

K otevření je třeba zasunout klíček zapalování, otočit o 90 stupňů proti směru pohybu hodinových ručiček a zdvihnout uzávěr.

K uzavření je třeba nasadit uzávěr, zapalovací klíček otočit o 90 stupňů ve směru pohybu hodinových ručiček a vytáhnout zapalovací klíček.

Palivo

Motor LC 4 vyžaduje palivo o minimálním oktanovém čísle 95.

! P O Z O R !

Používejte jen bezolovnatý benzin o oktanovém čísle 95. V žádném případě nepoužívat benziny s nižším oktanovým číslem, ty mohou způsobit poškození motoru.

!!! V A R O V Á N Í !!!

Benzín je hořlavina vysokého stupně a jedovatá látka. Při manipulaci se vyžaduje zvláštní pozornost. Nikdy netankujte Váš motocykl v blízkosti otevřeného ohně, jako jsou např. hořící cigarety, apod. Při každém tankování vypněte motor. Dejte pozor na to, aby se žádný benzin nedostal na motor nebo výfukové potrubí, pokud je motor ještě horký. Pokud vystříkne benzin, je třeba ho ihned setřít. Pokud se dostane benzin do zažívacího traktu nebo stříkne do očí, je třeba ihned vyhledat lékaře.

Palivo se při zahřátí rozpíná. Neplňte proto nádrž až k hornímu okraji (viz obr. str. 7).

Palivový kohoutek

- | | |
|------------|--|
| OFF | V této poloze je palivový kohoutek uzavřen. Do karburátoru nemůže téci žádné palivo. |
| ON | Při provozu motocyklu je třeba kohoutek otočit do polohy ON. V poloze ON se nádrž vyprazdňuje až k rezervě asi 2,5 litru. |
| RES | Rezerva, cca 2,5 litru bude spotřebována teprve tehdy, když bude kohoutek přepnut do polohy RES. Je třeba co nejdříve natankovat a nezapomenout přetočit palivový kohoutek opět do polohy ON, aby i příště bylo rezervní množství paliva k dispozici (viz obr. str. 10). |

! P O Z O R !

Pokud bude motocykl odstaven, je třeba vždy zavřít palivový kohoutek. Pokud tak nebude učiněno, může se karburátor přeplnit a palivo může vniknout do motoru.

Řadící páka

Řadící páka je na motoru namontována vlevo. Poloha rychlostních stupňů je patrná z vyobrazení (viz obr. str. 8). Neutrální poloha nebo poloha běhu naprázdno se nachází mezi 1. a 2. rychlostním stupněm.

Startovací páka

Startovací páka je umístěna na motoru vlevo. Horní díl je možno otočit (viz obr. str. 8).

!!! V A R O V Á N Í !!!

- *Při startování si obujte vždy pevné motoristické boty, abyste se vyhnuli zraněním. Mohli byste uklouznout na startovací páce, nebo se může stát, že motor „kopne“ zpět a vymrští Vaši nohu velkou silou nahoru.*
- *Startovací páku je třeba vždy prošlápnout silou po celé dráze pohybu a při tom nikdy nedávat plyn. Startování malou silou s s otevřeným plynem zvyšuje nebezpečí „kopnutí“.*

Páka nožní brzdy

Páka nožní brzdy se nachází před pravou stupačkou. Základní nastavení může být přizpůsobeno Vašemu posedu na motocyklu (viz úkoly údržby), (viz obr. str. 8).

!!! V A R O V Á N Í !!!

Pokud je cítit odpor na páčce ruční nebo nožní brzdy jako houbovitý, není na brzdovém systému něco v pořádku. Nechte si přezkoušet brzdový systém v odborné dílně KTM, než se vydáte s motocyklem na jízdu.

Nastavení tlakového tlumení vidlice

Tlakové tlumení vidlice „COM“ (compression) je namontováno v levé noze vidlice. Je kompetentní za stupeň tlumení při zatlačení vidlice.

Stupeň tlakového tlumení může být změněn knoflíkem „1“. Otáčení ve směru pohybu hodinových ručiček zvyšuje tlumení, otáčení proti směru pohybu hodinových ručiček snižuje tlumení při natahování pera (viz obr. str. 8).

STANDARDNÍ NASTAVENÍ: Knoflík otočit až na doraz ve směru pohybu hodinových ručiček a pak otáčet zpět o 14 skoků proti směru pohybu hodinových ručiček.

Nastavení tahového tlumení vidlice

Tahové tlumení vidlice „REB“ (rebound) je namontováno v pravé noze vidlice. Je kompetentní za stupeň tlumení při vytažení vidlice.

Stupeň tahového tlumení může být změněn knoflíkem „2“. Otáčení ve směru pohybu hodinových ručiček zvyšuje tlumení, otáčení proti směru pohybu hodinových ručiček snižuje tlumení při natahování pera (viz obr. str. 8).

STANDARDNÍ NASTAVENÍ: Otočit knoflík až na doraz ve směru pohybu hodinových ručiček a pak otáčet zpět proti směru pohybu hodinových ručiček o 14 skoků.

Nastavení tlakového tlumení tlumiče

Stupeň tlumení při fázi stlačení může být změněn knoflíkem „1“ v 7 různých polohách. Otáčení proti směru pohybu hodinových ručiček zvyšuje tlumení, otáčení ve směru pohybu hodinových ručiček snižuje tlumení při stlačení pera.

STANDARDNÍ NASTAVENÍ: Knoflík v poloze „3“ (viz obr. str. 9).

Nastavení tahového tlumení tlumiče

Stupeň tlumení při fázi natažení může být změněn regulačním kolečkem „2“ v 11 různých polohách. Otáčení doleva zvyšuje tlumení, otáčení doprava snižuje tlumení při natahování pera.

STANDARDNÍ NASTAVENÍ: Regulační kolečko v poloze „5“ (viz obr. str. 9).

!!! V A R O V Á N Í !!!

- *Neměňte tlumení mezi testovacími jízdami více než o dva stupně.*
- *Tlumicí jednotka tlumiče je naplněna vysoce stlačeným dusíkem. Nezkoušejte nikdy tlumič rozebírat nebo provádět sami ošetrovací práce, výsledkem toho by mohla být těžká zranění.*

Zámek sedla

Sedlo se dá uzamknout zámkem „3“, který je umístěn na boční straně (viz obr. str. 9).

Sejmutí sedla:

- zapalovací klíček zastrčit do zámku a otáčet až na doraz ve směru pohybu hodinových ručiček, tím dojde k odblokování sedla,
- nadzvednout sedlo dozadu a táhnout ho dozadu a vyháknout sedlo z čochkovitého šroubu „4“.

Pod sedlem se nachází nářadí, baterie a hlavní pojistka. Kromě toho se pod sedlo dají umístit menší věci.

Montáž sedla:

- nasadit sedlo na čochkovitý šroub „4“,
- sedlo táhnout dopředu a současně lehce tlačit ve středu sedla dolů, aby se plech „5“ na sedle zaháknul,
- vzadu tlačit dolů, až se uzavírací čep zasune,
- vytáhnout zapalovací klíček.

! P O Z O R !

Zkontrolujte, že uzavírací čep je správně zasunut. Sedlo se nesmí dát vzadu nadzvednout. S uvolněným sedlem se může motocykl lehce dostat mimo kontrolu řidičem.

Držadla pro spolujezdce

Spolujezdec se může pevně držet obou držadel, umístěných na zádi motocyklu (viz obr. str. 9).

NÁVOD K OBSLUZE

Kontrola před každým uvedením do provozu

Při provozu musí být motocykl v bezvadném technickém stavu. V zájmu bezpečnosti jízdy byste si měli zvyknout provést na motocyklu před každým uvedením do provozu všeobecnou kontrolu a přezkoušení.

Je třeba provést tyto kontrolní úkony:

1. Kontrola množství oleje v motoru

Příliš málo motorového oleje vede k předčasnému opotřebení a v dalším období k poškození motoru.

2. Palivo

Prověřit množství paliva v nádrži.

3. Řetěz

Povolený řetěz může spadnout z řetězových koleček, silně opotřebený řetěz se může přetrhnout a s nenamazaným řetězem dochází k nežádoucímu opotřebení řetězu a řetězových koleček.

4. Pneumatiky

Zkontrolovat, zda nejsou pneumatiky poškozeny. Pneumatiky musí být obnoveny (vyměněny), pokud jsou proříznuty nebo vybouleny. Hloubka vzorku musí odpovídat zákonným ustanovením. Je třeba rovněž přezkoušet tlak vzduchu. Nízký vzorek a špatný tlak vzduchu zhoršují chování motocyklu při jízdě.

5. Brzdy

Přezkoušet funkci, přezkoušet množství brzdové kapaliny v zásobních nádržkách. Pokud klesne stav brzdové kapaliny pod minimální množství, znamená to netěsnosti v brzdovém systému, eventuálně totálně opotřebené brzdové destičky. Nechte si přezkoušet brzdový systém v odborné dílně na motocykly KTM, jinak je třeba počítat se selháním brzd.

Je třeba rovněž zkontrolovat stav brzdových hadiček a sílu brzdového obložení na brzdových destičkách. Síla brzdového obložení na brzdových destičkách nesmí v nejslabším místě klesnout pod 1 mm. V takovém případě může dojít k selhání brzd.

6. Tažná lanka

Přezkoušet seřízení a volný chod všech tažných lanek.

7. Chladicí kapalina

Prověřit stav chladicí kapaliny při studeném motoru.

8. Elektrické zařízení

Přezkoušet funkčnost světlometu, nastavení světlometu, parkovacího osvětlení, koncového světla, brzdového světla, směrových světel, kontrolních svítilen a klaksonu při spuštění motoru.

9. Zavazadlo

Pokud vezete s sebou zavazadlo, přezkoušejte jeho upevnění.

!!! V A R O V Á N Í !!!

- *Oblékněte se na jízdu odpovídajícím způsobem. Řádní jezdci KTM nosí neustále přilbu, jezdecké boty, rukavice a bundu bez ohledu na to, jestli se jedná o denní jízdu, nebo jen krátký výjezd. Ochranné oblečení by mělo být nápadné, abyste byli již velmi brzy rozpoznáni od jiných účastníků silničního provozu. Spolujezdec potřebuje samozřejmě také odpovídající ochranné oblečení.*
- *Zapněte při Vašich jízdách vždy světlomet, abyste byli ostatními účastníky silničního provozu vždy dříve viděni.*
- *Nejezděte po konzumaci alkoholu.*
- *Používejte jen díly příslušenství, které jste dostali od KTM. Přední kryty mohou například negativně ovlivnit chování motocyklu za jízdy při vysokých rychlostech. Kufr, přídavná nádrž a další mohou mít rovněž za následek vzhledem ke změně rozložení váhy změnu chování motocyklu za jízdy.*
- *Přední a zadní kolo mohou být opatřeny pouze pneumatikami stejné konstrukce.*

Pokyny k prvnímu uvedení do provozu

- Ujistěte se, že byly provedeny Vaším prodejcem všechny práce, potřebné pro jízdu (viz servisní knížka motocyklu).
- Pročtěte si pozorně před první jízdou celý návod na použití.
- Obeznamte se dobře se všemi prvky obsluhy.
- Nastavte páčku přední brzdy a nožní brzdy do pro Vás nejpríjemnější polohy.
- Přivykněte si na prázdném parkovišti nebo v lehkém terénu chování motocyklu, než vyjedete na větší výjezd. Zkuste si také jednou co možná nejpomaleji jízdu vstojе, abyste získali větší cit pro motocykl.
- Držte během jízdy pevně řídítka oběma rukama a nechávejte nohy na stupačkách.
- Sundejte nohu z páčky brzdy, pokud nechcete brzdit. Pokud nezůstane páčka nožní brzdy uvolněná, smýkají se brzdové destičky nepřerušovaně a brzda se přehřeje.
- Spolujezdce můžete vzít pouze tehdy, pokud je na to Váš motocykl vybaven a pokud je to dovoleno. Spolujezdec se musí během jízdy pevně držet držadel nebo řidiče a musí nechat nohy na stupačkách.
- Neprovádějte žádné změny na motocyklu a používejte vždy originální „KTM“ náhradní díly. Náhradní díly od jiných výrobců mohou způsobit újmu na bezpečnosti motocyklu.
- Nové pneumatiky mají hladkou vrchní plochu. Musíte proto přizpůsobením jízdy při zajíždění pneumatik v různých podmínkách zdrsnit plochu pneumatik. Teprve zajetím bude dosažena plná přilnavost pneumatiky.
- Motocykly reagují citlivě na změnu rozložení váhy. Pokud vezete zavazadlo, upevněte ho pokud možno co nejbližší ke středu motocyklu a rozdělte váhu rovnoměrně na přední i zadní kolo. Nepřekračujte nikdy nejvýše povolenou celkovou váhu a zatížení os. Nejvýše povolená celková váha se skládá

z následujících vah:

- váha motocyklu připraveného k provozu a plně natankovaného,
 - váha zavazadla,
 - váha jezdce a spolujezdce v ochranném oblečení a s přilbou.
- Dbejte na předpisy a pokyny při zájždění motocyklu.

Zajíždění

Nové, jemně opracované plochy, jaké mají díly motoru, mají více nerovný povrch než díly, které se po sobě smýkají již delší dobu. Každý motor se musí zabíhat a z toho důvodu nesmí být motor namáhán v průběhu prvních 1000 km až k nejvyšší hranici výkonu. Během prvního 1 000 km musí být motocykl zájžděn při nepatrném, měnícím se zatížení. Maximální otáčky motoru nesmějí překročit hodnotu 4 800 ot./min. Teprve po 1 000 km smí být motor vytáčen až k oranžové značce (8 500 ot./min.) na otáčkoměru. Vyšší otáčky než udané výše a vysoké otáčky při studeném motoru se negativně projevují na době životnosti motoru.

UPOZORNĚNÍ: V době zájždění motoru, tedy během 1000 km je třeba používat motorový olej na minerální bázi. Totéž platí i v případě, pokud bude motor opravován.

Postup při startování studeného motoru

1. Otevřít palivový kohoutek.
2. Zapnout zapalování (zapalovací klíček v poloze „Nepřeskrtnuté kolečko“).
3. Zařadit neutrální rychlostní stupeň (zelená kontrolní svítidla „1“ svítí).
4. Zapnout nouzový vypínač „2“ (symbol „Přeskrtnuté kolečko“ musí být vidět).
5. Uvést v činnost zařízení pro studený start (sytič) „3“.
6. Nedat žádný plyn a uvést v činnost startovací knoflík „5“.
7. Pokud motor naskočí, přivřít trochu sytič, jakmile začne mít motor nepravidelný běh.
8. Zvednout nahoru postranní stojánek.
9. Před výjezdem zapnout osvětlení (zapalovací klíček v poloze „Žárovka“), viz obr. str. 11).

!!! V A R O V Á N Í !!!

Nestartujte nikdy motor v uzavřené místnosti a nenechávejte ho tam ani běžet, výfukové plyny jsou jedovaté a mohou vést k bezvědomí nebo ke smrti. Zabezpečte při provozu motoru stále odpovídající větrání.

! P O Z O R !

- ***Startovat nepřetržitě je možno pouze 5 sekund. Před dalším pokusem o startování vyčkat minimálně 5 sekund.***
- ***Netočte chod studeného motoru do vysokých otáček, mohlo by dojít k poškození motoru, protože píst se rychleji zahřívá a proto i roztahuje než***

vodou chlazený válec. Je třeba nechat před jízdou motor zahřát, eventuálně zahřát jízdou při nepatrném zatížení.

POKUD SE MOTOR PŘI POUŽITÍ STARTOVACÍHO KNOFLÍKU NEPROTOČÍ:
Zkontrolujte

- zda je převodovka zařazena na neutrální rychlostní stupeň,
- zda je zapnut nouzový vypínač,
- zda je zapnuto zapalování,
- zda svítí světlomet (zapalovací klíček v poloze „Žárovka“)
- pokud ne, je třeba nabít baterii,
- pokud ano, je třeba postupovat podle návodu z kapitoly „Závady a jejich odstranění nebo vyhledat odbornou dílnu KTM.

!!! V A R O V Á N Í !!!

Pokud chcete startovat motor startovací pákou, oblékněte si vždy při startování jezdecké boty, abyste předešli zraněním.

POKUD SE MOTOR PŘI STARTOVÁNÍ STARTOVACÍM KNOFLÍKEM PROTOČÍ, ALE NENASKOČÍ:

Zkontrolujte

- zda je otevřený palivový kohoutek,
- zda jste použili sytič,
- zda je v nádrži dostatek paliva,
- pokud ne, natankovat palivo,
- pokud ano, je třeba postupovat podle návodu z kapitoly „Závady a jejich odstranění nebo vyhledat odbornou dílnu KTM.

POKUD PŘI POUŽITÍ STARTOVACÍHO KNOFLÍKU ELEKTRICKÉHO STARTÉRU SE MOTOR NEPROTOČÍ, AČKOLIV JE K DISPOZICI DOSTATEČNÉ MNOŽSTVÍ PROUDU:

- zatáhnout páčku ručního dekompresoru „6“, startovat a páčku pustit.

UPOZORNĚNÍ: Tento motocykl je vybaven bezpečnostním startovacím systémem. Motocykl může být nastartován jen tehdy, pokud je zařazen neutrální rychlostní stupeň, event. pokud je zmáčknuta páčka spojky.

Postup při startování teplého motoru

1. Otevřít palivový kohoutek,
2. Zapnout zapalování (zapalovací klíček v poloze „nepřeškrtnuté kolečko“),
3. Zařadit neutrální rychlostní stupeň (zelení kontrolní svítidla „1“ svítí),
4. Zapnout nouzový vypínač „2“ (symbol „přeškrtnuté kolečko“ musí být vidět),
5. Nedat žádný plyn a použít startovací knoflík „5“,
6. Zvednout nahoru postranní stojánek „4“,
7. Před rozjezdem rozsvítit světlomet (zapalovací klíček v poloze „žárovka“).

Pomoc při „uchlastaném“ motoru

Při startování dát plný plyn.

Startování motoru startovací pákou

Postavit se vlevo od motocyklu, nedat ŽÁDNÝ plyn a silně protočit startovací pákou po CELÉ dráze jejího pohybu.

!!! V A R O V Á N Í !!!

- *Oblékněte si vždy při startování jezdecké boty, abyste předešli zraněním. Mohli byste sklouznout se startovací páky nebo by motor mohl „kopnout“ zpět a mohl by Vaši nohu vymrštit velkou silou nahoru.*
- *Startovací páku je třeba vždy proslápnout silou po celé dráze pohybu a při tom nikdy nedávat plyn. Startování malou silou s otevřeným plynem zvyšuje nebezpečí „kopnutí“.*

Rozjezd

Zmáčkнуть páčku spojky, zařadit 1. rychlostní stupeň, pomalu pouštět páčku spojky a současně s tím přidávat plyn.

!!! V A R O V Á N Í !!!

Než vyjedete, zkontrolujte vždy, jestli máte hlavní nebo boční stojánek umístěný nahoře až k dorazu. Pokud je stojan shozen na zem, může se motocykl dostat mimo kontrolu řidiče.

Řazení, jízda

1. rychlostní stupeň, na který nyní jedete, představuje rozjezdový rychlostní stupeň, nebo rychlostní stupeň pro jízdu do kopce. Pokud to podmínky (provoz, stoupání) dovolí, můžete řadit vyšší rychlostní stupně. K tomu je třeba ubrat plyn, současně zmáčkнуть spojku, zařadit další rychlostní stupeň, páčku spojky povolit a přidat plyn. Pokud je zapnut sytič, je třeba ho po zahřátí motoru vypnout. Jakmile dosáhnete maximální rychlosti díky plnému otočení rukojeti plynu, je třeba rukojeť plynu otočit zpět na 3/4 plynu; rychlost se skoro nezmenší, spotřeba paliva však silně klesne. Dejte vždy pouze tolik plynu, kolik může motor právě zpracovat - prudké otevírání plynu rukojetí zvyšuje opotřebení. Při řazení nižších převodových stupňů přibrzďte, pokud to bude potřeba a ihned uberte plyn. Zmáčkните spojku a zařadte nižší rychlostní stupeň, páčku spojky povolit a přidat plyn, eventuálně ještě jednou řadit.

!!! V A R O V Á N Í !!!

- *Dodržujte pravidla silničního provozu, jezděte defenzivně a s předvídavostí, abyste co možná nejdříve poznali nebezpečí.*
- *Upravte rychlost jízdy podmínkám provozu a Vaším znalostem jízdy.*
- *Jezděte opatrně po neznámých silnicích.*
- *Předejděte náhlým změnám zatížení v zatáčkách a na mokré nebo kluzké vozovce, motocykl se může dostat mimo kontrolu řidičem.*
- *Nepřepínejte nikdy zapalovací klíček během jízdy do polohy „přeškrtnuté kolečko“ nebo do polohy „zámek“.*
- *Očistěte (obnovte) si včas hledí přilby, eventuálně sklo brýlí, při protisvětlu je člověk při poškrábaném hledí nebo poškrábaných brýlích prakticky slepý.*
- *Po každém pádu je nutno přezkoušet motocykl jako před každým uvedením do provozu.*
- *Pokřivená řídítka je třeba vždy vyměnit. V žádném případě řídítka nerovnat, ztratí z toho důvodu svoji stabilitu.*

! P O Z O R !

- *Vysoké otáčky při studeném motoru se projevují negativně na jeho životnosti. Zahřejte motor nejlépe jízdou několik kilometrů ve středním rozmezí otáček, teprve potom by měl být motor zatížen naplno.*
- *Řad'te nejpozději při 8500 ot./min. další rychlostní stupeň. Zabraňte točení motoru v otáčkách červeného pole otáčkoměru.*
- *Neřad'te nikdy ve vysokých otáčkách nižší rychlostní stupeň, motor se při tom přetočí a může se poškodit. Kromě toho se může motocykl z důvodu blokování zadního kola octnout lehce mimo kontrolu řidičem.*
- *Delší jízdy na volnoběh vedou k poklesu tlaku v olejovém systému, z toho důvodu začne svítit červená kontrolní svítilna. Při normální jízdě po obou kolech se v olejovém systému vytvoří opět tlak a kontrolní svítilna po krátké době zhasne. Příliš dlouhá jízda na volnoběh může vést k poškození motoru.*
- *Pokud se během jízdy rozsvítí červená kontrolní svítilna, znamená to závadu na chladicím. Ihned zastavte a vypněte motor. Pokud pojedete dále i přesto, že kontrolní svítilna svítí, dojde k poškození motoru. Zkontrolujte systém:*
 - *položte na uzávěr chladiče hadr, otevřete ho pomalu, aby mohl klesnout přetlak v chladicím systému - POZOR, NEBEZPEČÍ OPAŘENÍ! - a zkontrolujte množství chladicí kapaliny,*
 - *pokračovat v jízdě je možno jedině tehdy, pokud je v chladicím systému dostatečné množství chladicí kapaliny. Vyhledejte ale pokud možno co nejdříve odbornou dílnu KTM, aby odstranila chybu.*
- *Při výskytu abnormálních vibrací během provozu je třeba zkontrolovat pevné dotažení šroubů, uchycujících motor.*
- *Pokud se během jízdy objevují nezvyklé zvuky, je třeba ihned zastavit, vypnout motor a navázat kontakt s odbornou dílnou KTM.*

Zabrzdnění

Ubrat plyn a současně brzdít přední i zadní brzdou. Na písčitém, deštěm mokřím nebo kluzkém podkladě by měla být v činnosti převážně brzda zadního kola. Brzděte neustále s citem, zablokování kol vede ke smyku nebo k pádu. Řad'te přitom nižší rychlostní stupně, které odpovídají dané momentální rychlosti. Při delší jízdě s kopce využívejte brzdícího účinku motoru. Zařad'te přitom o jeden až dva stupně nižší rychlostní stupeň, nepřetácejte avšak motor. Tím potřebujete podstatně méně brzdít a brzdy se nebudou přehřívat.

!!! V A R O V Á N Í !!!

- *Při dešti nebo po mytí motocyklu může díky vlhkým brzdovým kotoučům dojít ke zpoždění brzdového účinku. Brzdy je třeba osušit bržděním.*
- *Při jízdách na posolených nebo znečištěných silnicích způsobit zpoždění brzdového účinku. Brzdy je třeba vyčistit bržděním.*
- *Při brždění se zahřívají brzdové kotouče, brzdové destičky, brzdové sedlo a brzdová kapalina. Čím teplejší jsou tyto součásti, tím slabší je brzdící účinek. V extrémním případě pak může celý brzdový systém vypovědět službu.*

Zastavení a parkování

Zabrzdit motocykl a zařadit neutrální rychlostní stupeň. Pokud chcete vypnout motor, je třeba vypnout zapalování, zaparkovat na pevném podkladě a motocykl uzamknout.

!!! V A R O V Á N Í !!!

- *Nenechávejte nikdy motocykl bez dohledu, dokud motor běží.*
- *Motocykly produkují při provozu velké množství tepla. Motor, chladiče, výfukový systém, brzdové kotouče, stejně jako tlumiče mohou být velmi horké. Nedotýkejte se těchto dílů po uvedení motocyklu do provozu a dávejte pozor na to, abyste Váš stroj postavili na takovém místě, kde není pravděpodobné, že se chodci motocyklu dotknou a přitom se spálí.*
- *Neparkujte motocykl nikdy na místech, kde hrozí nebezpečí požáru díky suché trávě či jiným lehce zápalným materiálům.*

! P O Z O R !

- *Odstavte motocykl tak, aby se nemohl s postranního stojánku převrhnout (pevný podklad, vodorovná plocha).*
- *Pokud parkujete motocykl, je třeba zavřít palivový kohoutek. Pokud neuzavřete palivový kohoutek, může karburátor přetéci a palivo se dostane do motoru.*
- *Pokud parkujete motocykl, měli byste vytáhnout zapalovací klíček, aby nemohl být provozován nepovolanými osobami.*

UPOZORNĚNÍ K POSTRANNÍMU STOJÁNKU:

Postranní stojánek je třeba nohou potlačit nohou až dopředu a naklonit motocykl na stranu. Dejte pozor na pevný podklad a bezpečné stanoviště. Pro jistotu můžete zařadit jeden rychlostní stupeň.

! P O Z O R !

Postranní stojánek je dimenzován pouze na váhu motocyklu. Když si na motocykl sednete a tím dodatečně zatížíte postranní stojánek, může dojít k poškození stojánku, event. rámu a motocykl může přepadnout.

TABULKA INTERVALU MAZÁNÍ A ÚDRŽBY

Úkon	Provede jezdec		Provede odborná dílna		
	Před každou jízdou	Po každém mytí	1. servis po 500 km	Servis po 5000 km nebo 1x ročně	Nejméně 1x ročně
<i>Při pravidelném sportovním používání je třeba provést servis jako po ujetých 5000 km</i>					
Kontrola množství motorového oleje	X				
Výměna motorového oleje			X	X	X
Vyčistit při výměně oleje olejové sítko a magnety vypouštěcích šroubů			X		
Výměna vložky olejového filtru			X	X	X
Výměna jemného filtru (šroubového filtru) na prsní části rámu motocyklu			X	X	X
Kontrola olejového vedení z hlediska poškození a uložení se zabezpečením průchodnosti			X	X	
Kontrola vůle ventilů			X	X	
Vyčistění zapalovacích svíček, nastavení vzdálenosti elektrod				X	
Výměna zapalovacích svíček po 10 000 km					
Vyprázdnit - vyčistit plovákovou komoru		X		X	X
Nastavení volnoběhu				X	
Zkontrolovat, zda hadičky motoru a odvětrání nádrže nejsou zalomeny			X	X	
Vyčistit vzduchový filtr, schránku na vzduchový filtr		X		X	X
Zkontrolovat řetězová kolečka, řetězová vodítka a řetěz	X		X	X	
Ošetřit excentr napínáku řetězu					X
Vyčistit řetěz a namazat	X	X		X	
Zkontrolovat napnutí řetězu	X		X	X	
Zkontrolovat množství chladicí kapaliny	X		X	X	
Zkontrolovat kvalitu nemrznoucí směsi					X
Zkontrolovat pohledem těsnost chladicího systému	X		X	X	
Zkontrolovat těsnost výfukového systému					X
Zkontrolovat silentbloky závěsu výfuku			X	X	
Zkontrolovat množství brzdové kapaliny v zásobních nádržkách	X		X	X	
Vyměnit brzdovou kapalinu					X
Zkontrolovat tloušťku obložení brzdových destiček	X			X	
Zkontrolovat brzdové kotouče z hlediska opotřebení z hlediska bočního údaru				X	
Zkontrolovat stav a uložení brzdových hadiček	X		X	X	

	Před každou jízdou	Po každém mytí	1. servis po 500 km	Servis po 5000 km nebo 1x ročně	Nejméně 1x ročně
Zkontrolovat chod naprázdno a lehkost chodu páčky ruční a nožní brzdy	X		X	X	
Zkontrolovat nastavení a tlumení teleskopické vidlice	X			X	
Zkontrolovat těsnost teleskopické vidlice				X	
Povolit odvzdušňovací šrouby na vidlicích (odstranění přetlaku ve vidlicích)				X	
Vyměnit olej v teleskopické vidlici					X
Úplná údržba teleskopické vidlice					X
Zkontrolovat a seřídít vůli uložení hlavy řídítek			X	X	
Vyčistit a namazat ložiska hlavy řídítek a jejich těsnící elementy					X
Zkontrolovat nastavení a tlumení zadního tlumiče	X			X	
Kontrola O-kroužku tlumiče z hlediska opotřebení				X	X
Úplná údržba zadního tlumiče					X
Namazat mazací místo úhlové páky pérovacího systému				X	
Rozmontovat a ošetřit řízení pérovacího systému „Pro Lever“					X
Ošetřit uložení kyvných ramen					X
Zkontrolovat napnutí drátů kol a ráz ráfků	X		X	X	
Zkontrolovat vůli ložisek v kolech	X			X	
Zkontrolovat tlumící gumy v náboji zadního kola				X	
Zkontrolovat stav pneumatik a tlak v pneumatikách	X			X	
Zkontrolovat táhla lanek z hlediska poškození a vůle chodu	X			X	
Nastavit táhla lanek a naolejovat		X	X	X	
Zkontrolovat elektrická zařízení	X		X	X	
Zkontrolovat uchycení akumulátoru a jeho kontakty				X	X
Zkontrolovat nastavení (seřízení) světlometu				X	
Prostříknout zapalovací skříňku, nouzový vypínač a vypínač světel sprayem na kontakty		X		X	
Zkontrolovat pevné utažení všech šroubů, matic a objímek hadic	X		X	X	
Všechna kluzná a ložisková místa naolejovat, eventuálně namazat		X	X	X	

Údržba podvozku a motoru

!!! V A R O V Á N Í !!!

Veškerá údržba a seřízení, které jsou označeny „“, vyžadují odborné znalosti. Nechte si tyto práce v zájmu Vaší vlastní bezpečnosti provést v odborné dílně KTM. Tam bude Váš motocykl optimálně ošetřen speciálně vyškolenými pracovními silami.*

! P O Z O R !

- *Nepoužívejte k čištění motocyklu pokud možno prostředky s vysokým tlakem vody, protože jinak může voda vniknout do ložisek, karburátoru, elektrických spojů atd.*
- *Dávejte při přepravě motocyklu pozor na to, aby byl správně uchycen napínacími popruhy nebo jinými mechanickými upevňovacími zařízeními. Pokud by se motocykl převrátil, může benzin vytéci z karburátoru nebo z benzinové nádrže.*
- *Nepoužívejte u šroubů, upevňujících motor žádné ozubené či pérové podložky, protože se mohou vrýt do dílů rámu a potom se neustále povolovat. Používejte samojistící matice.*
- *Nechte motocykl vychladnout, než začnete s pracemi údržby, abyste se vyhnuli popálení.*
- *Oleje, mastnoty, filtry, pohonné hmoty, čistící prostředky atd. náležitě odklidit. Dbejte přitom na odpovídající předpisy Vašeho státu.*
- *Starý olej v žádném případě nelijte do kanalizace nebo do volné přírody. 1 litr oleje znečistí 1.000.000 litrů vody.*

Montážní nářadí

Montážní nářadí „1“ se nachází pod sedlem (viz obr. str. 15).

Přezkoušení a nastavení ložiska řízení *

U ložiska řízení je nutno pravidelně kontrolovat jeho vůli. Při kontrole je třeba postavit motocykl na stojánek tak, že přední kolo je nadzvednuto. Nyní se pokusíme pohybovat vidlicí dopředu a dozadu, přitom nesmí být citelná žádná vůle. K seřízení je třeba povolit 5 šroubů „2“ na horním můstku vidlice a pak otáčet koncovým šroubem „3“ tak dlouho, až se neprojevuje žádná vůle. V žádném případě nedotahovat tento šroub pevně, jinak se poškodí ložiska. Pak je třeba lehce klepnout kladivem z umělé hmoty na horní můstek vidlice, abychom se vyhnuli přepětí a 5 šroubů pevně dotáhnout silou 15 Nm (viz obr. str. 15).

!!! V A R O V Á N Í !!!

Pokud není ložisko řízení nastaveno bez vůle, vyskytuje se u motocyklu

neklidné chování při jízdě. Motocykl se přitom může dostat mimo kontrolu.

! P O Z O R !

Pokud budete jezdit delší čas s vůlí v ložisku řízení, dojde ke zničení ložisek a následně ke zničení sedel ložisek v rámu.

Ložiska řízení by měla být minimálně jednou za rok promazána tukem.

Odvzdušňovací šrouby teleskopické vidlice

Při pravidelném ošetřování je třeba povolit odvzdušňovací šrouby o několik otáček, aby se nechal uniknout případný přetlak z prostoru vidlice. Nakloňte při tom motocykl tak, aby se přední kolo nedotýkalo vozovky.

Změna předpětí pera tlumiče

Tlumič je firmou KTM nastaven na provoz v jedné osobě a vezenou váhu cca 75 kg. Když chcete vzít s sebou spolujezdce nebo pokud vážíte více nebo méně jak 75 kg, je třeba odpovídajícím způsobem přizpůsobit předpětí pera tlumiče „A“. Je možno jej změnit několika pohyby.

UPOZORNĚNÍ:

- než změníte předpětí pera tlumiče, měli byste si poznamenat základní nastavení – např. kolik závitů je vidět nad regulačním kroužkem,
- při jedné otáčce regulačního kroužku se mění předpětí pera tlumiče cca o 2 mm,

Povolte šroub s imbusovou hlavou „1“ na regulačním kroužku „2“. Speciálním klíčem „3“ z montážního nářadí otočte regulační kroužek do vyhovující polohy a pevně utáhněte šroub s imbusovou hlavou (viz obr. str. 16).

HODNOTY NASTAVENÍ PŘEDPĚTÍ PERA TLUMIČE:

minimální předpětí	10 mm
předpětí pro váhu 75 kg ZÁKLADNÍ NASTAVENÍ	23 mm
předpětí pro jízdu se spolujezdcem	28 mm

Kontrola gumového kroužku tlumiče

Na tlumiči je montován vibrační tlumič ve formě gumového kroužku. Tento kroužek je během doby zatlačován a tlumící účinek se odpovídajícím způsobem snižuje.

Změřte na několika místech obvodu šířku mezery mezi oběma kotouči. Šířka mezery musí být minimálně 2,5 mm. Nechte si vyměnit gumový kroužek v některé odborné dílně KTM, když byla překročena hranice opotřebení (viz obr. str. 16).

! P O Z O R !

Pokud nebude gumový kroužek včas vyměněn, může dojít k poškození

tlumiče.

!!! V A R O V Á N Í !!!

Tlumicí jednotka tlumiče je naplněna vysoce stlačeným dusíkem. Nezkoušejte nikdy tlumič rozebírat nebo provádět sami ošetrovací práce, výsledkem toho by mohla být těžká zranění.

Mazání ložiska upevnění tlumiče

Ložiska upevnění tlumiče musí být pravidelně mazána. K tomu je montována maznice „4“ (viz obr. str. 16).

! P O Z O R !

Zvlášť důležité je mazání po mytí motocyklu, aby voda, která vnikla dovnitř, byla tukem vytlačena z ložisek.

Kontrola napnutí řetězu

Aby bylo možno zkontrolovat napnutí řetězu, je třeba motocykl odstavit a zařadit volnoběžný rychlostní stupeň. Napnutí řetězu je správné, pokud se řetěz v oblasti šroubu „1“ nechá zatlačit právě ke kyvné vidlici (viz obr. str. 17). V nutném případě je třeba upravit napnutí řetězu.

!!! V A R O V Á N Í !!!

- *Pokud bude řetěz příliš silně napnut, budou komponenty sekundárního přenosu síly (řetěz, řetězová kolečka, ložiska v převodovce a v nosiči řetězového kolečka) nadměrně zatíženy. Vedle předčasného opotřebení může také dojít k přetržení řetězu.*
- *Pokud je řetěz příliš volný, může spadnout z řetězových koleček a zablokovat zadní kolo nebo poškodit motor.*
- *V obou případech se může motocykl lehce dostat mimo kontrolu řidičem.*

Korekce napnutí řetězu

- Povolit šestihranné matice „2“ na levé a pravé upínací pěsti kyvné vidlice,
- Povolit vnitřní imbusový šroub „3“,
- nasadit imbusový klíč ze schránky na nářadí do excentru a ten vytáčet nahoru (osa se musí pohybovat nahoru) (viz obr. str. 17).

! P O Z O R !

Pokud by se při této činnosti uvolnila oska, je třeba před dotažením na pevno uvést excentry do základní polohy (viz ošetření excentrů).

- Šestihranné matice na upínacích pěstech kyvné vidlice pevně dotáhnout silou 40 Nm,
- Vnitřní imbusový šroub „3“ pevně dotáhnout silou 40 Nm.

!!! V A R O V Á N Í !!!

- *Neotáčejte excentry dolů (osa se pohybuje dolů). V tomto případě by se nadzvedla zadí motocyklu a došlo by ke zhoršení doběhu motocyklu.*
- *Pokud nemáte při této činnosti k dispozici momentový klíč, nechte si utažení předepsaným kroučícím momentem provést co možná nejdříve v odborné dílně KTM.*

Opotřebení řetězu

Pokud chcete zkontrolovat opotřebení řetězu, postupujte nejlépe následujícím způsobem:

Zařadte neutrální rychlostní stupeň a zatáhněte za horní díl řetězu nahoru silou 10 - 15 kg (viz obr. str. 17). Změřte vzdálenost mezi 18 články řetězu na spodním dílu řetězu. Nejpozději při vzdálenosti 272 mm by měl být řetěz vyměněn. Řetězy se neopotřebovávají rovnoměrně, opakujte proto měření na různých místech řetězu.

UPOZORNĚNÍ:

Pokud budete montovat nový řetěz, měli byste rovněž vyměnit řetězová kolečka. Nové řetězy se opotřebovávají na starých, zaběhnutých řetězových kolečkách rychleji.

Péče o řetěz

V případě řetězu s O-kroužky je ošetřování řetězu minimální. Čistění řetězu spočívá nejlépe v mytí velkým množstvím vody. V žádném případě není vhodné používat kartáče nebo rozpouštědla. Po vysušení je možno použít vhodný spray na řetězy s O-kroužky.

!!! V A R O V Á N Í !!!

Žádný mazací prostředek nesmí vniknout na zadní pneumatiku nebo na zadní brzdový kotouč, přilnavost pneumatiky k povrchu vozovky a brzdový účinek zadní brzdy by se kvůli tomu silně snížily a motocykl se dostane lehce mimo kontrolu řidičem.

! P O Z O R !

Při montáži řetězové spojky musí být uzavřená část pojistky vždy ve směru pohybu řetězu.

Je třeba zkontrolovat řetězová kolečka a vodítka řetězu z hlediska poškození a v nutném případě potřeby vyměnit (viz obr. str. 18).

Ošetření excentru napínání řetězu

Pokud má být zaručena bezvadná funkce excentrů napínání řetězu, je třeba tyto excentry minimálně 1x za rok ošetřit. K tomu je třeba

- vymontovat zadní kolo,
- povolit šestihranné matice „1“ na levé a pravé upínací pěsti kyvné vidlice,
- vymontovat excentry,
- excentry a upevňovací pěsti řádně vyčistit a na kluzné plochy nanést tuk „MOLYCOTE“ nebo spray,
- namontovat excentry (excentr se závitem do levé pěsti),
- nastavit oba excentry do stejné polohy (srovnat se značkami na zářezech upínacích pěstí),
- šestihranné matice na upínacích pěstech kyvné vidlice pevně dotáhnout silou 40 Nm,
- namontovat zadní kolo a osu dotáhnout silou 80 Nm,
- upravit napnutí řetězu (viz obr. str. 18).

!!! V A R O V Á N Í !!!

Pokud nemáte při této činnosti k dispozici momentový klíč, nechte si utažení předepsaným kroutícím momentem provést co možná nejdříve v odborné dílně KTM.

! P O Z O R !

Pokud nejsou excentry hned seřizeny, stojí zadní kolo v kyvné vidlici křivě. Z toho důvodu jsou ložiska zadního kola a kyvná vidlice přepínány a dojde k jejich poškození.

Zásadní pokyny ke kotoučovým brzdám

Přední brzda má 4-pístovou čelist, která je pevně upevněna na vidlici. Zadní brzda má 1-pístovou čelist, která je upevněna plavmo, tzn. není pevně spojena s nosičem brzdové čelisti. Díky postrannímu vyrovnání je dosažen vždy optimální kontakt brzdové destičky s brzdovým kotoučem.

BRZDOVÉ DESTIČKY:

Motocykl je vybaven organickým brzdovým obložením. Síla obložení nesmí klesnout na nejslabším místě pod 1 mm.

BRZDOVÉ KOTOUČE:

Opotřebením se snižuje tloušťka brzdového kotouče v oblasti styčné plochy „2“ s brzdovou destičkou. Brzdové kotouče smějí být v nejtenčím místě „A“ maximálně o 0,4 mm tenčí než je jejich jmenovitý rozměr. Jmenovitý rozměr je možno změřit na místě „B“ mimo styčné plochy. Zkontrolujte opotřebení na více místech (viz obr. str. 18).

!!! V A R O V Á N Í !!!

- *Brzdové kotouče s vyšším opotřebením než 0,4 mm způsobují riziko bezpečnosti. Nechte si ihned po dosažení hranice opotřebení brzdový kotouč vyměnit.*
- *Nechte si opravy na brzdové soustavě provést zásadně v odborné dílně KTM.*

NÁDRŽKY NA BRZDOVOU KAPALINU:

Nádržky na brzdovou kapalinu přední a zadní brzdy jsou dimenzovány tak, že i při opotřebených brzdových destičkách není nutné doplňování brzdové kapaliny. Pokud klesne stav brzdové kapaliny pod minimální hladinu, znamená to netěsnosti brzdového systému nebo totálně opotřebené brzdové destičky. Vyhledejte v tomto případě hned odbornou dílnu KTM.

BRZDOVÁ KAPALINA:

Brzdový systém je firmou KTM plněn brzdovou kapalinou „Shell Advance Brake DOT 5,1“, jednou z nejkvalitnějších brzdových kapalin, které jsou v současné době k dostání v obchodech. Doporučujeme používat tuto kapalinu i v pozdějším období. Kapalina „DOT 5,1“ je vyvinuta na bázi glykoléru a je barvena jantarem. Pokud nebude k dispozici při plnění kapalina „DOT 5,1“, je možno použít v nouzové situaci brzdovou kapalinu „DOT 4“. Tuto kapalinu byste měli co nejdříve vyměnit za kapalinu „DOT 5,1“.

V žádném případě nepoužívejte brzdovou kapalinu DOT 5. Její složení je na bázi silikonového oleje a je barvena purpurem. Těsnění a brzdové hadičky motocyklů KTM nejsou na použití brzdové kapaliny DOT 5 dimenzovány (viz obr. str. 19)!!!

Kontrola množství brzdové kapaliny vpředu

Zásobní nádržka na brzdovou kapalinu je kombinována s válcem ruční brzdy na řídítkách a má kontrolní okénko. Množství brzdové kapaliny nesmí při vodorovné poloze nádržky klesnout pod střed kontrolního okénka (viz obr. str. 19).

!!! V A R O V Á N Í !!!

- *Pokud klesne množství brzdové kapaliny pod minimální hladinu, znamená to netěsnost v brzdovém systému, eventuálně totálně opotřebené brzdové destičky. Vyhledejte v tomto případě ihned odbornou dílnu KTM.*
- *Nechte si minimálně jednou za rok vyměnit brzdovou kapalinu. Pokud myjete motocykl často, měli byste ji také častěji měnit. Brzdová kapalina má vlastnost pojímat vodu. Ve staré brzdové kapalině se proto mohou tvořit při nízkých teplotách bubliny páry a brzdový systém může vypovědět službu.*

Doplnění brzdové kapaliny vpředu *

Uvolnit šrouby „1“ a odstranit víčko „2“ s membránou „3“. Uvést brzdový váleček do vodorovné polohy a dolít brzdovou kapalinu DOT 5.1 (Shell Advance Brake DOT 5.1) do výše 5 mm pod horní okraj zásobní nádržky.

Namontovat zpět membránu, víčko a šrouby. Přetékající nebo rozlitou

brzdovou kapalinu umýt vodou (viz obr. str. 19).

!!! V A R O V Á N Í !!!

- *V ŽÁDNÉM PŘÍPADĚ nesmí být použita brzdová kapalina „DOT 5“! Ta je vyvinuta na bázi silikonu a je barvena purpurem. Těsnění soustavy a brzdové hadičky musí být z toho důvodu speciálně vybaveny.*
- *Skladujte brzdovou kapalinu mimo dosah dětí.*
- *Brzdová kapalina může způsobit podráždění pokožky. Je třeba chránit pokožku a oči před stykem s brzdovou kapalinou. Pokud stříkne brzdová kapalina do očí, je třeba řádně vypláchnout oči vodou a vyhledat lékaře.*

! P O Z O R !

- *Nedávejte brzdovou kapalinu do styku s lakovanými díly, brzdová kapalina napadá lak.*
- *Používejte pouze čistou brzdovou kapalinu z nepoškozené nádoby.*

Kontrola předních brzdových destiček

Brzdové destičky je možno nahlédnout zezadu. Kontrolujte sílu obložení před každou jízdou. Hranice opotřebení 1 mm je dosažena, pokud není rozpoznatelný zářez do destičky „4“ (viz obr. str. 19).

!!! V A R O V Á N Í !!!

Síla obložení brzdových destiček nesmí klesnout pod hodnotu 1 mm, jinak může dojít k vypovězení služby. Nechte si v zájmu Vaší vlastní bezpečnosti vyměnit včas brzdové destičky.

! P O Z O R !

Pokud budou brzdové destičky pozdě vyměněny, takže obložení bude zčásti nebo úplně obroušené, brousí kovové části brzdových destiček brzdový kotouč. Z toho důvodu klesá brzdící účinek a brzdový kotouč se zničí.

Změna nastavení základní polohy páčky nožní brzdy *

Základní poloha páčky nožní brzdy může být změněna přetočením dorazového válečku „1“. Tyčkou pístku „2“ pak musí být nastaven volný chod páčky nožní brzdy. Aby bylo možno otáčet tyčkou pístku, je třeba povolit kontramatici „3“.

Páčka nožní brzdy musí mít volný chod 3 - 5 mm (měřeno vně). Teprve pak může tyčka pístku ve válečku nožní brzdy pohybovat pístkem (poznat při silnějším odporu páčky nožní brzdy). Kontramatici „3“ opět pevně dotáhnout (viz obr. str. 20).

! P O Z O R !

- *Používejte pouze čistou brzdovou kapalinu z nepoškozené nádoby.*

Kontrola zadních brzdových destiček

Brzdové destičky je možno nahlédnout zespodu. SÍLA OBLOŽENÍ NESMÍ KLESNOUT POD 1 MM (viz obr. str. 20).

!!! V A R O V Á N Í !!!

Síla obložení brzdových destiček nesmí klesnout pod hodnotu 1 mm, jinak může dojít k vypovězení služby. Nechte si v zájmu Vaší vlastní bezpečnosti vyměnit včas brzdové destičky.

! P O Z O R !

Pokud budou brzdové destičky pozdě vyměněny, takže obložení bude zčásti nebo úplně obroušené, brousí kovové části brzdových destiček brzdový kotouč. Z toho důvodu klesá brzdící účinek a brzdový kotouč se zničí.

Demontáž a montáž předního kola *

- K demontáži předního kola je třeba motocykl podepřít tak, aby se přední kolo nedotýkalo země.
- Vyšroubovat oba imbusové šrouby „1“ a sejmut z brzdového kotouče brzdovou čelist.

! P O Z O R !

Nepoškod'te při sejmutí brzdové čelisti brzdovou hadičku, brzdový kotouč a brzdové obložení.

- Hřídel tachometru „2“ uvolnit z náhonu tachometru.
- Povolit upínací šrouby „3“ na pravé pěsti vidlice (upínací šrouby na levé pěsti vidlice nepovolovat).
- Povolit osku „4“.
- Držet přední kolo, odstranit osku a vyjmout přední kolo směrem dopředu.

! P O Z O R !

- *Při vymontovaném předním kole nepoužívat ruční brzdu.*
- *Odkládejte kolo vždy brzdovým kotoučem nahoru, brzdový kotouč ba se jinak mohl poškodit.*
- Před montáží předního kola je třeba vyčistit a namastit těsnící kroužek hřídele tachometru „5“ a styčnou plochu „6“ náhonu tachometru.
- Před montáží předního kola je třeba nasunout náhon tachometru do náboje

Pokud není tento volný chod k dispozici, vytváří se při provozu v brzdovém systému tlak a z toho důvodu bude bržděno zadní kolo. Brzdový systém se bude přehřívat a v extrémním případě může vypovědět službu.

Kontrola množství brzdové kapaliny vzadu

Zásobní nádržka pro zadní kotoučovou brzdu se nachází nad hlavním brzdovým válcem. Množství brzdové kapaliny nesmí při vodorovně postaveném motocyklu klesnout pod značku „MIN“ (viz obr. str. 20).

!!! V A R O V Á N Í !!!

- *Pokud klesne množství brzdové kapaliny pod minimální množství, znamená to netěsnosti v brzdovém systému, eventuálně totálně opotřebované brzdové destičky.*
- *Nechte si minimálně jednou za rok vyměnit brzdovou kapalinu. Pokud myjete motocykl často, měli byste ji také častěji měnit. Brzdová kapalina má vlastnost pojímat vodu. Ve staré brzdové kapalině se proto mohou tvořit při nízkých teplotách bubliny páry a brzdový systém může vypovědět službu.*

Doplnění brzdové kapaliny vzadu *

Jakmile dosáhne množství brzdové kapaliny značku „MIN“, je nutno doplnit brzdovou kapalinu.

Aby byla zásobní nádržka lépe přístupná, je třeba odstranit šestihranný šroub „4“ a nádržku vést ven, jak je ukázáno na obrázku. Je potřeba sejmout šroubový uzávěr „5“ s gumovým těsněním „8“ a dolít brzdovou kapalinu DOT 5.1 (Shell Advance Brake DOT 5.1) až po značku „MAX“. Namontovat zpět gumové těsnění a šroubový uzávěr. Přetékající a rozlitou brzdovou kapalinu umýt vodou (viz obr. str. 20).

!!! V A R O V Á N Í !!!

- *V ŽÁDNÉM PŘÍPADĚ nesmí být použita brzdová kapalina „DOT 5“! Ta je vyvinuta na bázi silikonu a je barvena purpurem. Těsnění soustavy a brzdové hadičky musí být z toho důvodu speciálně vybaveny.*
- *Skladujte brzdovou kapalinu mimo dosah dětí.*
- *Brzdová kapalina může způsobit podráždění pokožky. Je třeba chránit pokožku a oči před stykem s brzdovou kapalinou. Pokud stříkne brzdová kapalina do očí, je třeba řádně vypláchnout oči vodou a vyhledat lékaře.*

! P O Z O R !

- *Nedávejte brzdovou kapalinu do styku s lakovanými díly, brzdová kapalina napadá lak.*

kola.

- Vložit přední kolo do vidlice a náhon tachometru umístit tak, jak ukazuje obrázek (přípoj pro hřídel tachometru musí být za nálitkem „7“).
- Namontovat osku a pevně dotáhnout silou 40 Nm.
- Namontovat brzdovou čelist, závity imbusových šroubů potřít lepidlem Loctite 242 a pevně dotáhnout silou 44 Nm.
- Připojit hřídel tachometru.
- Sundat motocykl se stojánku a vidlicí několikrát silně zapružit, aby se srovnaly vidlice.
- Teprve pak dotáhnout upínací šrouby na pravé pěsti vidlice pevně silou 15 Nm (viz obr. str. 21).

!!! V A R O V Á N Í !!!

- *Imbusové šrouby „1“ brzdové čelisti musí být bezpodmínečně zalepeny lepidlem Loctite 242, jinak by se mohly povolit.*
- *Pokud nemáte při montáži k dispozici momentový klíč, nechte si utahovací moment upravit co nejdříve v některé odborné dílně KTM.*
- *Chraňte brzdový kotouč před olejem a mastnotou, jinak by se silně snížil brzdový účinek.*
- *Po každé montáži předního kola uveďte v činnost páčku ruční brzdy, aby se tlak se dostal do provozní hodnoty.*

Demontáž a montáž zadního kola *

- Motocykl podepřít tak, aby se zadní kolo nedotýkalo země.
- Povolit osku „8“.
- Držet zadní kolo a vyjmout osku.
- Posunout zadní kolo dolů a trochu dopředu a sejmut řetěz z řetězového kola.

! P O Z O R !

- *Při vymontovaném zadním kole nepoužívat nožní brzdu.*
- *Odkládejte kolo vždy brzdovým kotoučem nahoru, brzdový kotouč ba se jinak mohl poškodit.*

UPOZORNĚNÍ: Když je zadní kolo vymontováno, měli byste zkontrolovat silentbloky v náboji zadního kola.

- Závity osky vyčistit a namastit.
- Zadní kolo společně s nosičem řetězu vsunout do kyvné vidlice a nasadit na řetězové kolo řetěz.
- Brzdový kotouč nasadit do brzdové čelisti a namontovat osku.
- Osku utáhnout pevně silou 80 Nm (viz obr. str. 21).

!!! V A R O V Á N Í !!!

- *Pokud nemáte při montáži k dispozici momentový klíč, nechte si utahovací moment upravit co nejdříve v některé odborné dílně KTM.*
- *Chraňte brzdový kotouč před olejem a mastnotou, jinak by se silně snížil brzdový účinek.*
- *Po každé montáži zadního kola uveďte v činnost páčku nožní brzdy, aby se tlak se dostal do provozní hodnoty.*

Kontrola silentbloků v náboji zadního kola *

Duke má tlumený přenos síly k zadnímu kolu. Při tom je síla motoru přenášena z řetězového kola přes 6 silentbloků „1“ na zadní kolo. Tyto silentbloky se při provozu opotřebovávají. Pokud je demontováno zadní kolo, měli byste při této příležitosti zkontrolovat silentbloky z hlediska opotřebování.

K tomu je třeba zadní kolo i s řetězovým kolem položit na pracovní desku a osku zasunout do náboje kola. Nyní je třeba pevně držet zadní kolo a pokusit se otáčet řetězovým kolem. Řetězové kolo se smí nechat přetočit maximálně o 5 mm. Pokud je vůle větší, je třeba všech 6 silentbloků vyměnit (viz obr. str. 22).

Zkontrolujte také silentbloky z hlediska poškození a zašpinění.

! P O Z O R !

Pokud nebude provedena výměna silentbloků včas, dojde k poškození unášeče řetězu na zadním kole a náboje zadního kola.

Pneumatiky, tlak v pneumatikách

Typ pneumatik, jejich stav a tlak vzduchu v pneumatikách ovlivňují chování motocyklu za jízdy. Proto musí být před každou jízdou kontrolovány.

- Rozměry pneumatik najdete v technických datech a v typovém listu.
- Stav pneumatik musí být kontrolován před každou jízdou. Prohlédněte pneumatiky s důrazem na řezné rány, najeté jehly a jiné špičaté předměty.
- Minimální hloubka dezénu musí odpovídat zákonným normám Vašeho státu. Doporučujeme nechat vyměnit pneumatiky nejpozději při hloubce dezénu 2 mm.
- Tlak vzduchu v pneumatikách by měl být pravidelně kontrolován při „studených“ pneumatikách. Správný tlak vzduchu zaručuje optimální komfort při jízdě a maximální životnost pneumatiky (viz obr. str. 35).

!!! V A R O V Á N Í !!!

- *Nechte si montovat jen ty pneumatiky, které jsou doporučeny firmou KTM. Jiné pneumatiky se mohou negativně projevit na chování motocyklu za jízdy.*
- *Přední a zadní kolo smějí být opatřeny pouze pneumatikami stejné konstrukce.*
- *Poškozené pneumatiky musí být v zájmu Vaší bezpečnosti ihned vyměněny.*

- *Ojeté pneumatiky působí nepříznivě na chování motocyklu za jízdy zejména na mokré vozovce.*
- *Příliš nízký tlak vzduchu v pneumatikách vede k abnormálnímu opotřebení a k přehřívání pneumatik (doporučené tlaky viz tabulka str. 22).*
- *Nové pneumatiky mají hladký povrch a proto ne plnou přilnavost. Celková styčná plocha musí být zdrsňena zajetím pneumatik v prvních 200 km mírným způsobem jízdy po kosých terénech. Teprve po zajetí pneumatiky se dosáhne plné přilnavosti pneumatiky.*
- *Z bezpečnostních důvodů doporučujeme při montáži nové pneumatiky vyměnit také vložku ventilku.*

Předepsaný tlak v pneumatikách		
	vpředu	vzadu
silnice sólo	2,0 bar	2,2 bar
silnice se spolujezdcem	2,2 bar	2,4 bar

Baterie

Baterie je uložena pod sedlem (odstranit sedlo viz kap. „Zámek sedla“). Jedná se zde o vysoce kvalitní bezúdržbový akumulátor. Kontrolovat množství elektrolytu a doplňování vody není nutné. Pouze je třeba udržovat kontakty čisté a v nutném případě nakonzervovat tukem, který nepodléhá okyselení.

Vyjmutí baterie:

- nejprve odpojit MINUS pól baterie a potom PLUS pól,
- odstranit šrouby „1“ a odklonit plech,
- vyjmout baterii,
- při montáži baterie namontovat MINUS pól jako poslední (viz obr. str. 23).

!!! V A R O V Á N Í !!!

- *Pokud by z jakéhokoliv důvodu měl vystupovat z baterie elektrolyt (kyselina sírová), je vyžadována maximální pozornost a opatrnost. Elektrolyt může způsobit těžké popáleniny.*
- *Pokud se dostane elektrolyt na pokožku, je třeba ho spláchnout dostatečným množstvím vody.*
- *Pokud vnikne elektrolyt do očí, je třeba oko vyplachovat minimálně 15 minut vodou a ihned vyhledat lékaře.*
- *Přestože se jedná o uzavřené baterie, mohou i tak z nich vystupovat explozivní plyny. Proto je třeba držet baterie v bezpečné vzdálenosti od jisker nebo otevřeného ohně.*
- *Poškozené baterie držet mimo dosah dětí a náležitě zlikvidovat.*

! P O Z O R !

- *Uzavírací lišta „2“ nesmí být v žádném případě odstraněna, jinak dojde k jejímu poškození.*
- *Baterii v žádném případě neodpojovat při běžícím motoru, jinak dojde ke zničení regulačního relé.*

SKLADOVÁNÍ: Pokud bude motocykl na delší dobu odstaven, je třeba baterii vyjmout a nabít. Skladovací teplota 0 - 35 st. Celsia, bez přímého osvětlení slunečními paprsky.

Nabíjení baterie

Baterii vyjmout a zjistit stav nabití. K tomu je třeba změřit voltmetrem napětí mezi póly baterie (klidové napětí). Abychom dostali přesné měření, nesmí být baterie nejméně 30 minut předem ani nabíjena ani vybíjena.

Klidové napětí (V)	Stav nabití %	Doba nabíjení při 0,8 A	Nabíjecí napětí
více jak 12,7	100	---	Max. 14,4 V
cca 12,5	75	4 hod.	
cca 12,2	50	7 hod.	
cca 12,0	25	11 hod.	
cca 11,8	0	14 hod.	

Pokud není možno zjistit stav nabití baterie, smí být baterie nabíjena max. 10 hodin proudem 0,8 A max. napětím 14,4 V (viz obr. str. 23).

! P O Z O R !

- *Uzavírací lišta nesmí být v žádném případě odstraněna.*
- *Při nabíjení je třeba nejprve připojit baterii na nabíječku a teprve pak zapnout nabíječku.*
- *Při nabíjení v uzavřených místnostech je třeba se postarat o dobré větrání. Při nabíjení vyrábí baterie explozivní plyny.*
- *Pokud bude baterie nabíjena příliš dlouho nebo příliš vysokým napětím, dochází k úniku elektrolytu přes bezpečnostní ventily. Proto ztrácí baterie svoji kapacitu.*
- *Rychlonabíjení by mělo být pokud možno vynecháno.*

Hlavní pojistka

Hlavní pojistkou „1“ jsou jištěna všechna elektrická zařízení. Nachází se pod sedlem u startovacího relé.

Po sejmutí krytu „2“ je pojistka přístupná. Pod druhým krytem „3“ se nachází

náhradní pojistka. Tam byste měli co nejdříve vložit novou pojistku, abyste vždy měli náhradu.

Přepálenou pojistku je třeba nahradit pouze pojistkou stejné hodnoty. Pokud se po provedené výměně nová pojistka opět přepálí, je třeba neodkladně vyhledat odbornou dílnu KTM.

Pojistka má kapacitu 20 ampérů (viz obr. str. 24).

! P O Z O R !

- *V žádném případě nekládat silnější pojistku, nebo pojistku „flikovat“ nějakou náhražkou. Neodborné zacházení může zničit celou elektrickou soustavu!*
- *Pokud se vyskytují často poruchy v elektrické soustavě, měli byste vyhledat odbornou dílnu KTM a nechat si vše přezkoušet.*

Pojistky pro jednotlivé elektrické spotřebiče

Pod maskou světlometu jsou namontovány ještě další pojistky, kterými jsou odděleně jištěny další elektrické spotřebiče.

Sejmout masku světlometu dle kapitoly „Odklopení masky světlometu“.

Pojistkou „4“ (10 ampérů) jsou jištěny následující spotřebiče:

- světlomet
- parkovací světlo

Pojistkou „5“ (10 ampérů) jsou jištěny následující spotřebiče:

- směrová světla
- brzdové světlo
- klakson
- motor větráku chladiče

Pojistkou „6“ jsou jištěny následující spotřebiče:

- zapalování
- startovací systém

Přepálenou pojistku je třeba nahradit pouze pojistkou stejné hodnoty. Pokud se po provedené výměně nová pojistka opět přepálí, je třeba neodkladně vyhledat odbornou dílnu KTM.

! P O Z O R !

- *V žádném případě nekládat silnější pojistku, nebo pojistku „flikovat“ nějakou náhražkou. Neodborné zacházení může zničit celou elektrickou soustavu!*
- *Pokud se vyskytují často poruchy v elektrické soustavě, měli byste vyhledat odbornou dílnu KTM a nechat si vše přezkoušet.*

Odklopení masky světlometu

Maska světlometu se nechá odklopit dopředu, aby byly lehce přístupné žárovky světlometu, osvětlení přístrojů, kontrolní svítilny a pojistky.

- odstranit šrouby „7“ a vytáhnout zapalovací klíček,
- nadzvednout kryt přístrojů v oblasti zapalovacího klíčku a současně odklopit masku světlometu dopředu,
- maska světlometu se nechá otočit dopředu, až se položí na nohy přední vidlice; aby se zabránilo poškození laku, měli byste vložit mezi masku a nohy přední vidlice hadr nebo něco podobného (viz obr. str. 24).

Seřízení výšky světla

Dálka svitu paprsku tlumeného světlometu „1“ a dálkového světlometu „2“ se dá seřídit šrouby „3“. Šrouby „3“ jsou přístupné po odklopení masky světlometu.

- otáčení ve směru pohybu hodinových ručiček zmenšuje dálku svitu paprsku,
- otáčení proti směru pohybu hodinových ručiček zvětšuje dálku svitu paprsku (viz obr. str. 25).

Výměna žárovek světlometu *

- odklopit masku světlometu,
- odpojit konektor „4“,
- žárovku „5“ otočit až na doraz proti směru pohybu hodinových ručiček a vyjmout ze světlometu,
- skleněná nádobka a objímka tvoří jeden komplet; nezkoušejte stáhnout skleněnou nádobku s objímky; jedná se zde o speciální žárovku (typ HB 3), která není všude k dostání; proto je potřeba vozit s sebou náhradní žárovku,
- novou žárovku vložit do světlometu, přitom se nedotýkat holými prsty skleněné nádobky,

! P O Z O R !

Nedotýkejte se skleněné nádobky žárovky prsty, tato nádobka nesmí přijít do styku s masnotou. Masnota se teplem odpařuje a usedá pevně na sklo reflektoru. Z toho důvodu se snižuje intenzita světla.

- připojit konektor,
- nastartovat motor a vyzkoušet světlomet z hlediska funkčnosti,
- upevnit opět masku světlometu (viz obr. str. 25).

Výměna žárovky obrysového světla *

Obrysové světlo se nachází v horním světlometu.

- odklopit masku světlometu,
- vytáhnout nahoru ze světlometu objímku žárovky „6“ ,
- vytáhnout z objímky starou žárovku a nahradit novou,

! P O Z O R !

Nedotýkejte se skleněné nádoby žárovky prsty, tato nádobka nesmí přijít do styku s mastnotou. Mastnota se teplem odpařuje a usedá pevně na sklo reflektoru. Z toho důvodu se snižuje intenzita světla.

- přezkoušet funkčnost žárovky,
- montáž se provádí opačným způsobem než demontáž (viz obr. str. 25).

Výměna žárovky směrového světla

- odstranit šroub „7“,
- žárovku zatlačit a otáčením doleva vyjmout z objímky,
- montáž se provádí opačným způsobem než demontáž (viz obr. str. 25).

Výměna žárovky zadního brzdového světla

- sejmut sedlo,
 - objímku žárovky „1“ otočit asi o 30 stupňů proti směru pohybu hodinových ručiček a vytáhnout z tělesa zadního světla,
 - žárovku lehce zatlačit, otočit asi o 30 Stupňů proti směru pohybu hodinových ručiček a vytáhnout z objímky,
- montáž se provádí opačným způsobem než demontáž (viz obr. str. 26).

Chladicí systém

Díky vodní pumpě v motoru je zabezpečen nucený oběh chladicí kapaliny. Při studeném motoru cirkuluje chladicí kapalina jen ve válci a v hlavě válce. Jakmile dosáhne motor svoji provozní teplotu (cca 70 st. Celsia), otevře se termostat a chladicí kapalina začne být pumpována skrz oba hliníkové chladiče.

Chlazení závisí na proudícím vzduchu. Čím nižší je rychlost jízdy, tím menší je chladicí účinek. Stejně tak snižují chladicí účinek špinavá žebra chladiče.

Když například z důvodu pomalého městského provozu nebo čekání u semaforu fouká málo nebo žádný vzduch skrz chladič, stoupá teplota chladicí kapaliny. Když teplota chladicí kapaliny dosáhne 85 st. Celsia, zapne se ventilátor „3“ u levého chladiče. Z toho důvodu začne chladičem dodatečně foukat vzduch a tím se zabrání přehřátí chladicího systému (viz obr. str. 26).

Při zahřátí dochází k regulaci vznikajícího tlaku ventilem v uzávěru chladiče; tím je povolena teplota chladicí vody do 120 st. Celsia bez toho, že by se muselo počítat s poruchami.

! P O Z O R !

Pokud začne červená varovná kontrolní svítlna teplota chladicí kapaliny „5“ svítit, znamená to nějakou závadu v chladicím systému. V tomto případě je třeba okamžitě zastavit a vypnout motor, jinak dojde k poškození motoru. Nechte

vychladnout motor, přezkoušejte chladicí systém a zkontrolujte množství chladicí kapaliny. POZOR, NEBEZPEČÍ OPAŘENÍ!!! V jízdě je možno pokračovat pouze tehdy, když je v chladicím systému dostatek chladicí kapaliny. Je třeba co nejdříve vyhledat odbornou dílnu KTM, aby odstranila závadu. Pokud bude při svítící kontrolní svítilně teploty chladicí kapaliny pokračováno v jízdě, dojde k poškození motoru!

!!! V A R O V Á N Í !!!

- *Kontrolujte množství chladicí kapaliny pokud možno při studeném motoru. Pokud musíte odstranit uzávěr chladiče „4“ při horkém motoru, měli byste ho otevřít za pomoci hadru a pomalu otevírat, aby se odstranil přetlak v chladiči. POZOR, NEBEZPEČÍ OPAŘENÍ!!!*
- *Neuvolňujte žádné hadice chladiče, pokud je motor horký. Vystupující horká chladicí kapalina a pára by mohly způsobit vážné opaření.*
- *Pokud dojde k opaření, je třeba ihned zasažená místa držet pod tekoucí studenou vodou.*
- *Chladicí kapalina je jedovatá! Skladujte chladicí kapalinu tak, aby se nemohla dostat do rukou dětí.*
- *Pokud jste chladicí kapalinu spolkli, je třeba ihned vyhledat lékaře.*
- *Pokud se chladicí kapalina dostala do očí, je třeba oči ihned vypláchnout vodou a vyhledat lékaře.*

Jako chladicí kapalina se používá směs 40% nemrznoucí směsi a 60% vody. Nemrznoucí směs musí snést teplotu minimálně - 25 st. Celsia. Tato směs zabezpečuje vedle ochrany před zamrznutím také dobrou ochranu před korozí a proto by neměla být nahrazena čistou vodou.

! P O Z O R !

Do chladicího systému by měly být použity pouze vysoce kvalitní značkové nemrznoucí směsi (Shell Advance Coolant). Pokud budou použity méně kvalitní nemrznoucí směsi, může dojít ke korozi a tvorbě pěny.

Kontrola množství chladicí kapaliny

Chladicí kapalina by měla dosahovat při studeném motoru cca 10 mm nad žebra chladiče (viz obr. str. 27). Pokud byla chladicí kapalina dříve vypuštěna, je třeba nejprve chladicí systém naplnit a pak při běžícím motoru doplnit.

!!! V A R O V Á N Í !!!

- *Kontrolujte množství chladicí kapaliny pokud možno při studeném motoru. Pokud musíte odstranit uzávěr chladiče při horkém motoru, měli byste ho otevřít za pomoci hadru a pomalu otevírat, aby se odstranil přetlak v chladiči. POZOR, NEBEZPEČÍ OPAŘENÍ!!!*

- *Neuvolňujte žádné hadice chladiče, pokud je motor horký. Vystupující horká chladicí kapalina a pára by mohly způsobit vážné opaření.*
- *Pokud dojde k opaření, je třeba ihned zasažená místa držet pod tekoucí studenou vodou.*
- *Chladicí kapalina je jedovatá! Skladujte chladicí kapalinu tak, aby se nemohla dostat do rukou dětí.*
- *Pokud jste chladicí kapalinu spolkli, je třeba ihned vyhledat lékaře.*
- *Pokud se chladicí kapalina dostala do očí, je třeba oči ihned vypláchnout vodou a vyhledat lékaře.*

Nastavení tahu spojkového lanka

Při studeném motoru má být vůle na páčce spojky měřeno vně 1 - 3 mm. Při seřízení tahu spojkového lanka je třeba odpovídajícím způsobem otáčet regulační matici „1“ (viz obr. str. 27).

Kontrola nastavení tahu lanka ručního dekompresoru *

Při kontrole je třeba nastavit píst do polohy komprese, aby byly uzavřeny ventily. Nyní se musí nechat uvést v činnost páčka dekompresoru po dráze 25 mm, než je znatelný odpor (výfukové ventily se začínají otevírat). Při seřízení zatáhnout zpět ochrannou čepičku „2“, povolit kontramatici a seřizovacím šroubem „3“ nastavit odpovídajícím způsobem. Kontramatici pevně dotáhnout a nasadit ochrannou čepičku (viz obr. str. 27).

! P O Z O R !

Pokud není na páčce ručního dekompresoru žádná vůle, vede to k poškození motoru.

UPOZORNĚNÍ: Na autodekompresoru nejsou potřebné žádné seřizovací práce.

Nastavení tahu lanka plynu *

Lanka plynu musí mít vždy vůli 3 - 5 mm. V případě kontroly posuňte ochrannou čepičku „4“ na rukojeti plynu zpět. Venkovní pouzdro jednoho z obou lanek se musí nechat posunout 3-5 mm od regulačního šroubu „5“, než je citelný odpor (viz obr. str. 27).

Při seřízení je třeba povolit kontramatici „6“ a odpovídajícím způsobem otáčet regulačním šroubem. Nakonec pevně dotáhnout kontramatici a nasadit ochrannou čepičku.

Nastavení tahu lanka sytiče *

U lanka sytiče je třeba zabezpečit vždy vůli cca 2 mm. V případě kontroly posunout páčku sytiče zcela dopředu, stáhnout ochrannou čepičku „7“ ze seřizovacího elementu „8“. Venkovní pouzdro lanka se musí nechat odtáhnout od seřizovacího elementu cca 2 mm, než je citelný odpor. V nutném případě je třeba povolit kontramatici a otáčením seřizovacího elementu upravit vůli. Dotáhnout pevně kontramatici a nasadit ochrannou čepičku (viz obr. str. 27).

Nastavení volnoběžných otáček *

Seřizovacím šroubem „1“ se reguluje základní nastavení škrtky a tím nastavení volnoběžných otáček. Otáčení ve směru pohybu hodinových ručiček zvyšuje volnoběžné otáčky, otáčení proti směru pohybu hodinových ručiček snižuje volnoběžné otáčky. Volnoběžné otáčky by se měly pohybovat mezi 1400 - 1500 ot/min (viz obr. str. 28).

Vyprázdnění plovákové komory karburátoru *

Po každém mokřím čištění by měla být vyprázdněna plováková komora karburátoru, aby se odstranila eventuálně vniklá voda. Voda v plovákové komoře vede k poruchám funkčnosti motoru.

- provádějte tuto práci při studeném motoru,
- zavřete palivový kohoutek,
- zaveďte hadičku „2“, která vede za motorem dolů, do nějaké nádoby,
- otevřete vypouštěcí šroub „3“ (otáčet proti směru pohybu hodinových ručiček) o několik otáček a nechte palivo vytéci z plovákové komory,
- potom pevně dotáhnout vypouštěcí šroub a otevřít palivový kohoutek (viz obr. str. 28).

!!! V A R O V Á N Í !!!

Benzín je hořlavina vysokého stupně a jedovatá látka. Při manipulaci se vyžaduje zvláštní pozornost. Nikdy netankujte Váš motocykl v blízkosti otevřeného ohně, jako jsou např. hořící cigareta, apod. Při každém tankování vypněte motor. Dejte pozor na to, aby se žádný benzin nedostal na motor nebo výfukové potrubí, pokud je motor ještě horký. Pokud vystříkne benzin, je třeba ho ihned setřít. Pokud se dostane benzin do zažívacího traktu nebo stříkne do očí, je třeba ihned vyhledat lékaře.

Popis schéma oběhu oleje

Olejové čerpadlo „1“ pumpuje motorový olej kolem obtočného ventilu „2“ skrz olejový filtr „3“. Za olejovým filtrem se olejové vedení rozděluje dvěma směry: první větev jde ke trysce „4“, která nastříkuje motorový olej na ložisko čepu pístu a na dno pístu, druhá větev vede hlavní proud do prsní trubky rámu „5“, kde dochází

k ochlazení oleje. Potom probíhá motorový olej jemným filtrem „6“, který filtruje nejjemnější nečistoty z motorového oleje. Vyčištěný olej je pumpován vedením přes víčko spojky do klikové hřídele k ojnicímu ložisku „7“ a odtéká do pouzdra ojnice. Přídavné olejové čerpadlo „8“ nasává olej z pouzdra ojnice a čerpá jej přes olejový kanál „9“ k ozubeným kolům 4. A 5. Rychlostního stupně. Přes ozubená kola se olej dostane do olejové vany. Do olejové vany je také namáčen rozvodový řetěz „10“ a strhává s sebou motorový olej nahoru k hlavě válce. Přes otvor „11“ se olej dostane k vačkové hřídeli „12“ a k ventilům (viz obr. str. 28).

Motorový olej

Používejte pouze značkové oleje, které splňují nebo překračují kvalitativní požadavky třídy „API“ SF, SG nebo SH (údaj na obalu). Mohou být použity nejen minerální oleje, nýbrž i syntetické oleje se specifikacemi, udanými na str. 29 vlevo nahoře.

Kontrola množství motorového oleje

Motor nechat běžet ve volnoběžných otáčkách cca 4 minuty a postavit motocykl na vodorovnou plochu (na hlavní stojánek). 5 minut počkat, vyšroubovat uzavírací šroub s měrkou oleje a utřít hadrem. **Uzavírací šroub znovu zašroubovat a vyšroubovat a odečíst na měrce množství oleje.** Množství oleje by mělo být mezi oběma značkami měrky, nesmí ale v žádném případě nesmí přesáhnout značku „MAX“, protože jinak by se olej dostal přes odvzdušnění motoru do schránky vzduchového filtru. V nutném případě je třeba doplnit motorový olej.

! P O Z O R !

- *Příliš málo motorového oleje nebo kvalitativně méně hodnotný olej vedou k předčasnému opotřebení motoru.*
 - *Kontrola oleje při studeném motoru poskytuje špatnou hodnotu na měrce oleje a tudíž špatné množství oleje.*
 - *Nepřekračovat maximální povolené množství oleje.*
 - *Nepřekračovat minimální povolené množství oleje.*
- Zkontrolovat těsnost motoru (viz obr. str. 29).

Výměna motorového oleje a odvzdušnění olejového systému *

UPOZORNĚNÍ: Z důvodu lepšího chlazení motorového oleje je do oběžného systému oleje zařazena prsní trubka rámu. Při výměně oleje je třeba také odtud vypustit olej a olejový systém odvzdušnit.

Pokud nebude olejový systém odvzdušněn nebo odvzdušnění bude provedeno nedostatečně, budou ložiska motoru nedostatečně mazána a může dojít k poškození motoru.

Doporučujeme proto nechat si provést výměnu oleje v odborné dílně KTM. V době záruky musí být výměna oleje provedena v odborné dílně KTM, jinak

zanikne záruka.

Výměnu motorového oleje je třeba provést při provozní teplotě motoru.

!!! V A R O V Á N Í !!!

Motor, zahřátý na provozní teplotu a olej v něm se nacházející jsou velmi horké - nespalte se.

Motocykl postavte na vodorovnou plochu. Odstranit oba uzavírací šrouby („2“ a „3“) a olej vypustit do nádoby. Odstranit kryt, odstranit uzavírací šroub „4“ na spodní straně prsní trubky a nechat vytéct olej.

! P O Z O R !

Uzavírací šroub „A“ nesmí být odstraněn, jedná se zde o obtočný ventil.

Uzavírací šrouby řádně očistit petrolejem a vyfoukat tlakovým vzduchem, aby se odstranily kovové částčky. Jakmile vyteče celý objem oleje, očistit těsnicí plochy a namontovat zpět uzavírací šrouby s těsněními. Uzavírací šroub „2“ utáhnout silou 30 Nm a uzavírací šrouby „3“ a „4“ utáhnout silou 20 Nm.

Odstranit měрку oleje na víku spojky a nalít 1,3 litru motorového oleje a namontovat zpět uzavírací šroub.

! P O Z O R !

Když dojde k vypuštění oleje z rámové prsní trubky, je třeba olejový systém odvzdušnit.

ODVZDUŠNĚNÍ OLEJOVÉHO SYSTÉMU:

Abychom Vám usnadnili odvzdušnění olejového systému, přiložili jsme do náradí nástavec na připojení hadičky a hadičku z umělé hmoty, abyste si mohli zhotovit zařízení k plnění oleje. Vezměte jednu prázdnou nádobu od oleje (1 litr) a vyvrtejte v uzavíracím víčku otvor Ø 7 mm. Našroubujte nástavec na připojení hadičky z vnější strany do uzavíracího víčka a zajistěte zevnitř šestihrannou maticí M8. Nasadte hadičku z umělé hmoty na nástavec (viz obr. str. 29).

Naplňte nádobu 0,6 litrem oleje a odstraňte uzavírací šroub „1“ vedle hlavy řízení. Hadičku z umělé hmoty vsuňte do odvzdušňovacího otvoru a naplňte rámovou trubku uvedeným množstvím 0,6 litru oleje. Nastartovat motor a nechat ho běžet ve volnoběžných otáčkách tak dlouho (cca 20 sekund), než začne z otvoru „B“ vytékat olej. Jakmile začne vytékat olej, vypnout motor a namontovat uzavírací šroub s těsněním.

Zahřát jízdu motor, motor zastavit a motocykl postavit na vodorovnou plochu. 5 minut počkat, vyšroubovat měрку oleje a otřít hadrem.

Uzavírací šroub znovu zašroubovat a vyšroubovat a odečíst na měrci množství oleje. Množství oleje by mělo být mezi oběma značkami měřky, nesmí ale v žádném případě nesmí přesáhnout značku „MAX“, protože jinak by se

olej dostal přes odvodušnění motoru do schránky vzduchového filtru. V nutném případě je třeba doplnit motorový olej.

! P O Z O R !

- *Příliš málo motorového oleje nebo kvalitativně méně hodnotný olej vedou k předčasnému opotřebení motoru.*
 - *Kontrola oleje při studeném motoru poskytuje špatnou hodnotu na měrce oleje a tudíž špatné množství oleje.*
 - *Nepřekračovat maximální povolené množství oleje.*
 - *Nepřekračovat minimální povolené množství oleje.*
- Zkontrolovat těsnost motoru.

UPOZORNĚNÍ: Zlikvidujte starý olej náležitě! Starý olej v žádném případě nevyliávat do kanalizace nebo volné přírody. 1 litr oleje znehodnotí 1.000.000 litrů vody.

Výměna olejového filtru *

Olejový filtr je třeba vyměnit současně s výměnou motorového oleje. Sešlápnout pedál nožní brzdy a zajistit šroubovákem nebo jiným podobným předmětem, aby bylo víčko olejového filtru lépe přístupné. Odstranit dutý šroub „2“ a 3 šestihranné šrouby. Víko olejového filtru „3“ opatrně sejmout a odstranit olejový filtr. Těleso filtru, víko olejového filtru, O-kroužek a těsnicí plochy očistit a zkontrolovat průchodnost olejového kanálku ve víku olejového filtru.

Pokud O – kroužek „4“ nevykazuje žádné známky poškození, může být i nadále použit. O – kroužek zatlačit do drážky víčka olejového filtru, nový olejový filtr „5“ nasadit na přípojku ve víčku olejového filtru a společně namontovat. Namontovat 3 šrouby a pevně dotáhnout silou 5 Nm. Namontovat dutý šroub „2“ a dotáhnou silou 15 Nm.

Nakonec nastartovat motor a zkontrolovat olejový systém z hlediska těsnosti (viz obr. str. 30).

Výměna jemného olejového filtru *

Jemný olejový filtr je třeba vyměnit současně s výměnou motorového oleje. K tomu je třeba povolit 3 šrouby a odstranit kryt „6“. Jemný filtr uvolnit klíčem na olejový filtr, odšroubovat rukou a nechat vytéct motorový olej z prsní trubky rámu.

Těsnicí plochy na prsní trubce „7“ očistit, naplnit jemný filtr olejem a naolejovat gumové těsnění „8“. Jemný filtr namontovat a dotáhnout pevně holou rukou.

Nastartovat motor, odvodušnit olejový systém (podle kapitoly „Výměna motorového oleje a odvodušnění olejového systému“) a přezkoušet jemný filtr na těsnost (viz obr. str. 30).

! P O Z O R !

- *Používejte pouze originální jemné filtry KTM. Při použití jiných filtrů může dojít k poškození motoru.*
- *Pokud byl olej vypuštěn z rámové trubky, je třeba odvzdušnit olejový systém.*

PORUCHY A JEJICH ODSTRANĚNÍ

Když si necháte provést na Vašem motocyklu předepsané údržbové práce, je třeba sotva očekávat poruchy. Pokud se přece jen vyskytne chyba nebo porucha, doporučujeme Vám lokalizovat chybu a postupovat podle návodu na zjištění poruch a jejich odstranění.

Upozornujeme ale na to, že mnoho prací není možno provést samotným řidičem. V případě pochybností se obraťte, prosím, na prodejce firmy KTM.

Porucha	Příčina	Pomoc
Motor se neprotočí	Chyba v obsluze	Zapnout zapalování, zařadit neutrální rychlostní stupeň, zapnout nouzový vypínač
	Vybitá baterie	Nabít baterii a zjistit příčinu vybití, vyhledat odbornou dílnu KTM
	Poškozená zapalovací skříňka nebo nouzový vypínač	Přezkoušet zapalovací skříňku a nouzový vypínač, vyhledat odbornou dílnu KTM
Motor se neprotočí a kontrolní světlína neutrálu nesvítlí	Přepálená pojistka systému startování	Vyměnit pojistku pod maskou světlometu
	Přepálená hlavní pojistka	Sejmout sedlo a vyměnit hlavní pojistku, při opětovném přepálení pojistky vyhledat odbornou dílnu KTM
Motor se protočí, jen když je zmáčknuta páčka spojky	Poškozeno zabezpečení systému startování	Vyhledat odbornou dílnu KTM
Motor se protočí, ačkoliv je zařazen rychlostní stupeň	Poškozeno zabezpečení systému startování	Vyhledat odbornou dílnu KTM
Motor se protočí, ale nechce naskočit	Chyba v obsluze	Otevřít palivový kohoutek, natankovat palivo, nebyl použit sytič, dbát na pravidla pro startování (viz návod na obsluhu)
	Motocykl nebyl delší dobu v provozu, proto je v plovákové komoře staré palivo	Lehce vznětlivé součásti nového paliva se při delším stání vypaří. Když nebyl motocykl používán delší dobu jak jeden týden, mělo by být z plovákové komory vypuštěno staré palivo. Když bude plováková komora naplněna vznětuschným palivem, motor ihned naskočí
	Přerušená dodávka paliva	Uvolnit hadičku na karburátoru, zavést do nádoby a otevřít palivový kohoutek. -pokud vytéká palivo, je třeba vyčistit karburátor, - pokud nevytéká palivo je třeba zkontrolovat odvětrání nádrže, event. vyčistit palivový kohoutek
	„Uchlastaný motor“	Při startování dát plný plyn, eventuálně vyměnit zapalovací svíčku
	Znečištěné nebo mokré zapalovací svíčky	Vyčistit a vysušit nebo vyměnit zapalovací svíčky

Porucha	Příčina	Pomoc
	Příliš velká vzdálenost mezi elektrodami zapalovacích svíček	Seřadit vzdálenost elektrod na 0,7 mm
	Vadná zapalovací svíčka nebo zapalovací „fajfka“	Vymontovat zapalovací svíčku, připojit kabel svíčky, svíčku držet na kovové části motoru (holé kovové místo na motoru) a startovat, při tom se musí objevit na zapalovací svíčce silná jiskra - pokud se neobjeví jiskra, vyměnit nejprve zapalovací svíčku, - pokud se ani nyní jiskra neobjeví, sejmut „fajfku“ ze zapalovacího kabelu, držet asi 5 mm od kovové části motoru a startovat, - když se jiskra neobjeví, je třeba nechat přezkoušet zapalování - pokud se objeví jiskra, je třeba vyměnit „fajfku“
	Zoxidovaný spojovací kabel od generátoru k zapalovací cívice	Sejmut sedlo a palivovou nádrž, očistit kontakt a ošetřit sprayem na kontakty
	Voda v karburátoru, eventuálně ucpané trysky	Vymontovat karburátor a vyčistit
Motor nedrží volnoběžné otáčky	Ucpaná volnoběžná tryska	Rozmontovat karburátor a vyčistit trysky
	Překroucené regulační šrouby na karburátoru	Nechat si seřadit karburátor
	Vadná zapalovací svíčka	Vyměnit zapalovací svíčku
	Vadné zapalování	Nechat si přezkoušet zapalování
Motor netočí do vyšších otáček	Hladina paliva v karburátoru je příliš vysoká	Rozmontovat karburátor, vyčistit a zkontrolovat z hlediska opotřebení
	Netěsný jehlový ventil plováku	Vyměnit jehlový ventil plováku
	Netěsný plovák	Vyměnit plovák
	Lanko sytiče nemá žádnou vůli, proto je stále v činnosti zařízení pro studený start	Seřadit tah lanko sytiče
	Poškozená membrána plynového šoupátka	Vyměnit membránu
	Netěsnosti na karburátoru	Podtlakové a vzduchové hadičky karburátoru prověřit z hlediska těsnosti a zabezpečit jejich průchodnost
	Povolené trysky karburátoru	Pevně dotáhnout trysky

Porucha	Příčina	Pomoc
	Vadné elektronické nastavení zapalování	Nechat si přezkoušet zapalování
Motor má příliš nízký výkon	Je částečně přerušena dodávka paliva nebo špinavý karburátor	Vyčistit a přezkoušet palivový systém a karburátor
	Netěsní plovák	Vyměnit plovák
	Poškozená membrána plynového šoupátka	Vyměnit membránu
	Netěsnosti na karburátoru	Podtlakové a vzduchové hadičky karburátoru prověřit z hlediska těsnosti a zabezpečit jejich průchodnost
	Silně znečištěný vzduchový filtr	Vyčistit, eventuálně vyměnit vzduchový filtr, vyhledat odbornou dílnu KTM
	Příliš malá vůle ventilů	Nechat seřadit vůli ventilů
	Ztráta komprese z důvodu příliš těsně seřízeného ručního dekompresoru	Seřadit nastavení tahu lanka ručního dekompresoru
	Vadné elektronické nastavení zapalování	Nechat si přezkoušet zapalování
Motor je nadměrně horký	Příliš málo chladicí kapaliny v chladicím systému	Doplnit chladicí kapalinu (viz úkoly ošetřování), přezkoušet chladicí systém na těsnost
	Silně zašpiněná žebra chladiče	Žebra chladiče umýt proudem vody
	Tvorba pěny v chladicím systému	Vyměnit chladicí kapalinu, použít značkovou nemrznoucí směs
	Prasklá hadička u chladiče	Hadičku zkrátit, eventuálně vyměnit
	Vadný termostat	Vymontovat termostat a nechat zkontrolovat (teplota otevírání 70 st. Celsia), eventuálně vyměnit, vyhledat odbornou dílnu KTM
	Přepálená pojistka ventilátoru	Vyměnit pojistku a přezkoušet ventilátor z hlediska funkčnosti (viz dole)
	Poškozený termostat	Vyhledat odbornou dílnu KTM
	Poškozený ventilátor	Přezkoušet ventilátor z hlediska funkčnosti. K tomu nastartovat motor a přemostit kontakty na termovypínači (pravý chladič dole), vyhledat odbornou dílnu KTM
Nadměrná spotřeba oleje	Prasklá hadička odvzdušnění převodovky	Odvzdušňovací hadičku uložit tak, aby nemohla prasknout, eventuálně vyměnit
	Příliš velké množství oleje	Zkontrolovat množství oleje při provozní teplotě motoru, v nutném případě upravit
	Příliš řídký motorový olej (viskozita)	Použít hustší motorový olej, dbejte pokynů v odstavci „Motorový olej“
Všechny zapnuté žárovky jsou spálené	Vadný regulátor napětí	Odstranit sedlo a palivovou nádrž a zkontrolovat spoje, nechat přezkoušet regulátor napětí

Porucha	Příčina	Pomoc
Světlomet a parkovací osvětlení nesvítí	Přepálená pojistka	Vyměnit pojistku (pod maskou světlometu)
Směrová světla, brzdové světlo, ventilátor a klakson nefungují	Přepálená pojistka	Vyměnit pojistku (pod maskou světlometu)
Kontrolní svítidla neutrálu nesvítí, přestože je zařazen neutrální rychlostní Stupně	Vadná žárovka v kontrolní svítidně, eventuálně kontrolní svítidlo	Vyměnit žárovku, eventuálně celou svítidlo
	Poškozený vypínač neutrálního rychlostního stupně	Kabel podržet na kostře, pokud žárovka svítí, vyměnit vypínač neutrálního rychlostního stupně
	Volné kontakty, poškozený kabel	Zkontrolovat kontakty a kabel
Vybitá baterie	Zapalování (elektrické spotřebiče) nebyly vypnuty	Baterii nabít přesně podle návodu
	Baterie nebyla nabita alternátorem	Sejmout sedlo a palivovou nádrž a zkontrolovat kontakty regulátoru napětí, regulátor napětí a alternátor nechat zkontrolovat v odborné dílně KTM

Čistění a mytí

Myjte motocykl pravidelně, abyste zachovali horní vrstvu lakovaných dílů hezkou.

Používejte k tomu nejlépe teplou vodu, do které je přidán v obchodě dostupný a obvyklý mycí prostředek, a mycí houbu. Velká špína může být odstraněna měkkým proudem vody.

! P O Z O R !

Nečistěte nikdy motocykl vysoce aktivním čistícím prostředkem nebo silným proudem vody. Voda se díky vysokému tlaku dostane do elektrických zařízení, konektorů, bovdenů lanek, ložisek, karburátoru apod. a způsobí poruchy, eventuálně vede k předčasnému zničení těchto dílů.

- K čistění motocyklu by měly být použity čistící prostředky, běžně dostupné v obchodech. Na silně znečištěná místa je třeba navíc použít štětec.
- Poté, co opláchnete motocykl po umytí mírným proudem vody, je třeba ho osušit tlakem vzduchu a hadrem. Jeďte potom chvíli s motocyklem, až dosáhne motor provozní teploty a vyzkoušejte při tom také brzdy. Díky teplotě se voda vypaří také z nedostupných míst motoru a z brzd.
- Odstraňte také ochranná víčka ze součástí řízení, aby se i tady mohla voda, která do řízení vnikla, odpařit.

- Po vychladnutí motocyklu je třeba všechna místa s ložisky a všechna kluzná místa naolejovat a namazat tukem. Řetěz je třeba rovněž ošetřit sprayem na řetěz.
- Všechny lakované díly je třeba nakonec ošetřit mírným prostředkem na ošetření lakovaných částí.
- Abychom předešli poruchám v elektrické soustavě, je třeba ošetřit zapalovací skříňku, nouzový vypínač motoru, vypínač světel a násuvné kontakty sprayem na kontakty.

Konzervace před provozem v zimním období

Pokud bude motocykl používán i v zimě, je třeba počítat s posypem soli na vozovkách a je třeba provést opatření proti agresivnímu posypu solí:

- motocykl řádně umýt a nechat oschnout,
- motor, karburátor, kyvnou vidlici a všechny ostatní holé a pozinkované díly (kromě brzdových kotoučů) ošetřit ochranným protikorozním prostředkem.

!!! V A R O V Á N Í !!!

Žádný ochranný protikorozní prostředek nesmí vniknout na brzdové kotouče, jinak se silně sníží účinek brzd.

! P O Z O R !

Po jízdě na solí posypaných vozovkách je třeba motocykl řádně umýt studenou vodou a nechat dobře oschnout.

Skladování

Pokud chcete motocykl odstavit na delší dobu, musíte provést následující opatření:

- Řádně vyčistit motor, jak je uvedeno v kapitole ČISTĚNÍ A MYTÍ..
- Vyměnit olej v motoru (starý motorový olej obsahuje agresivní nečistoty).
- Zkontrolovat kvalitu a množství nemrznoucí směsi.
- Nastartovat a zahrát ještě jednou motor, zavřít palivový kohoutek a čekat, než motor sám zhasne. Vypustit palivo z plovákové komory.
- Odstranit zapalovací svíčku, otvorem na svíčku nalít do válce cca 5 ccm motorového oleje. Uvést v činnost 10x startovací páku, aby se olej dostal a rozdělil na stěnu válce a namontovat zpět zapalovací svíčku.
- Píst nastavit do kompresní polohy, aby ventily zůstaly uzavřeny (použijte k tomu pomalu startovací páku, až je slyšet klepnutí autodekompresoru).
- Pohonnou hmotu vylít z nádrže do odpovídající nádoby.
- Upravit tlak vzduchu v pneumatikách.
- Naolejovat všechna ložiska všech ovládacích páček, stupaček, atd. a řetěz.
- Ošetřit pérování motocyklu.
- Vyjmout baterii, nabít ji podle kapitoly BATERIE.

- Skladovací místo by mělo být suché a nemělo by podléhat velkým výkyvům teplot.
- Motocykl zakryjte nejlépe plachtou nebo dekou, která propouští vzduch. Nepropustné materiály v žádném případě nepoužívejte, případná vlhkost by nemohla unikat pryč a způsobila by proto korozi.

! P O Z O R !

Je velmi špatné nechat motor odstaveného motocyklu krátkodobě v chodu. Motor se přitom nedostatečně zahřeje, při spalovacím procesu se kondenzuje vznikající vodní pára a způsobuje rezavění ventilů a výfuku.

Uvedení do provozu po odstavení

- Namontovat nabitou baterii (dát pozor na polaritu).
- Nalít do nádrže čerstvou pohonnou hmotu a palivový kohoutek přepnout do polohy ON.
- Přezkoušet motocykl jako před každou jinou jízdou (viz NÁVOD K JÍZDĚ).
- Motocykl krátce a opatrně projet.

UPOZORNĚNÍ: Zkontrolujte před dlouhodobým uložením motocyklu všechny díly z hlediska funkčnosti a opotřebení. Pokud jsou potřebné opravy nebo přestavba, měli byste je nechat provést v odborné dílně během tohoto dlouhodobého uložení. Vyvarujete se tím dlouhého čekání v dílnách před začátkem sezóny.