

MANUEL D'UTILISATION 2008

990 ADVENTURE
990 ADVENTURE S

ART. NR. 3211242fr



KTM

Vous venez de faire l'acquisition d'une KTM; permettez-nous de vous féliciter pour votre choix et de vous remercier pour votre confiance. Vous voilà en possession d'une machine moderne et sportive qui vous procurera beaucoup de plaisir si vous en faites correctement la maintenance et l'entretien.

Veuillez noter ci-dessous les numéros de série de votre motocyclette:

Numéro de cadre

Cachet du concessionnaire

Numéro de moteur

Numéro de la clef

Toutes les indications sont données sans engagement de notre part. KTM-Sportmotorcycle AG se réserve en particulier le droit de modifier les données techniques, les prix, les couleurs, les formes, les matériaux, les services, la conception, les équipements etc. et cela sans préavis et sans avoir à en justifier; pareillement certains de ces aspects peuvent être abandonnés ou adaptés aux circonstances locales ; de même, enfin, la fabrication d'un modèle particulier peut être stoppée sans avis préalable. KTM décline toute responsabilité en ce qui concerne les possibilités de livraison, les écarts par rapport aux illustrations et aux descriptions ainsi que pour les fautes d'impression et les erreurs. Les modèles reproduits présentent parfois des équipements spéciaux qui ne font pas partie de l'équipement de série.

© 2007, KTM-SPORTMOTORCYCLE AG, Mattighofen AUSTRIA. Tous droits réservés. Reproduction, même partielle, interdite sans autorisation écrite de KTM-SPORTMOTORCYCLE AG, Mattighofen



Dans l'esprit de la norme internationale de qualité ISO 9001 KTM utilise des standards qui permettent une qualité maximum du produit.

DOMAINE D'UTILISATION

La KTM 990 Adventure a été conçue et réalisée pour résister aux sollicitations habituelles lors d'un emploi normal sur route et en terrain facile (voies non asphaltées).

MANUEL D'UTILISATION

Lire ce manuel avec attention et en entier avant de mettre la machine en service, même si cela prend du temps. C'est ainsi que l'on apprendra comment se servir au mieux de la moto et comment éviter les blessures malencontreuses. De plus ce manuel contient des informations importantes en ce qui concerne l'entretien. Il faut porter une attention spéciale aux passages caractérisés de la manière suivante :



ATTENTION

- Si l'on ne respecte pas ces indications, il peut s'ensuivre un dommage corporel!



ATTENTION

- Le non-respect de ces conseils peut entraîner une détérioration de la machine ou diminuer la sécurité.

Au moment de sa mise sous presse, ce manuel tenait compte des derniers perfectionnements. Il est toutefois possible que des petites différences apparaissent, dues au développement technique ultérieur des motos. Le manuel d'utilisation est une composante de la machine et doit être remis au nouveau propriétaire en cas de revente de celle-ci.

ENTRETIEN

Pour éviter une usure prématurée et garantir un fonctionnement sans défaut il convient de respecter les préconisations en matière d'utilisation, d'entretien et de révisions aussi bien en ce qui concerne le moteur que la partie-cycle. Tenir compte impérativement des durées de rodage et de la périodicité des révisions et de l'entretien. Ce respect contribue notablement à l'augmentation de la durée de vie de la moto.

L'utilisation de la machine dans des conditions extrêmes, par exemple en terrain boueux ou détrempé, peut entraîner une usure anormale de certains éléments comme la transmission ou les freins. En conséquence il est alors possible que l'entretien ou le remplacement doive être effectué plus tôt que ce qui est prévu dans les tableaux d'entretien.

GARANTIE

Les révisions préconisées dans le „tableau de graissage et d'entretien“ doivent impérativement être effectuées dans un atelier KTM agréé dont le personnel est spécialement formé. C'est là seulement qu'on trouvera des mécaniciens ayant suivi une formation spécifique pour la 990 Adventure et disposant de l'outillage spécial nécessaire. Les révisions doivent être attestées dans le carnet d'entretien, autrement la garantie ne saurait s'appliquer.

Pour les dommages et les dommages dérivés dus à des modifications et des transformations de la machine, la garantie légale ni la garantie constructeur ne saurait être prise en compte.

LIQUIDES

Il faut employer les carburants, lubrifiants et liquides indiqués dans le manuel d'utilisation, ou bien des produits aux spécifications de même nature

PIÈCES DÉTACHÉES, ACCESSOIRES

Pour des raisons de sécurité il convient de n'utiliser que des pièces détachées et des accessoires agréés par KTM. KTM ne supporte aucune responsabilité en ce qui concerne les autres produits et les dommages qui pourraient résulter de leur utilisation.

ENVIRONNEMENT

Feire de la moto est un sport merveilleux dont la pratique procure beaucoup de joies. Néanmoins il est potentiellement source de problèmes d'environnement et de conflit avec les autres personnes. Un comportement responsable dans l'utilisation de la moto désamorce d'entrée problèmes et conflits. Afin de garantir la pérennité du sport moto il faut s'assurer que l'on reste dans le cadre légal, faire preuve de respect envers l'environnement et tenir compte des droits des autres.

KTM vous souhaite beaucoup de plaisir au guidon de ses machines !

KTM SPORTMOTORCYCLE AG
5230 MATTIGHOFEN, AUTRICHE

CHER CLIENT, CHER AMI	1	Amortissement à la compression de l'amortisseur	21
REMARQUES IMPORTANTES	2	Amortissement à la détente de l'amortisseur	22
EMPLACEMENT DES NUMEROS DE SERIE	6	Précontrainte du ressort de l'amortisseur	22
Numéro de cadre	6	Plaque pour le porte-bagages	22
Type et numéro de moteur	6	Poignées de maintien	23
ORGANES DE COMMANDE	7	Repose-pied	23
Lever d'embrayage	7	Alarme	23
Lever de frein	7	CONSEILS D' UTILISATION ET D' AVERTISSEMENT	
Compteur numérique multifonction	8	POUR MISE EN MARCHÉ	24
Ecran	8	Remarques concernant la mise en service	24
Possibilités de réglage de l'écran	10	Rodage du moteur LC8	24
Affichage de la température du liquide de refroidissement	12	Accessoires et chargement	25
Témoins	13	CONSEILS D'UTILISATION	26
Témoin d'ABS – Modèles avec ABS (système antiblocage)	14	Vérifications avant chaque mise en service	26
Bouton d'ABS – Modèles avec ABS (système antiblocage)	14	Lancement du moteur	28
Compte-tours	15	Démarrage	29
Contacteur	15	Passage des vitesses, Conduite	29
Commodo	16	Freinage – Modèles sans ABS (système antiblocage)	30
Bouton d'arrêt d'urgence, bouton de démarreur	16	Freinage – Modèles avec ABS (système antiblocage)	30
Vide-poches	17	Débranchement de l'ABS	31
Bouchons de réservoir	17	Arrêt et béquillage	32
Serrure de selle	17	Carburant, mettre de l'essence	34
Robinets d'essence	18	PLAN DE GRAISSAGE ET D'ENTRETIEN	36
Selecteur	18	TRAVAUX D'ENTRETIEN PARTIE-CYCLE ET MOTEUR	40
Béquille latérale	19	Dépose et pose de la selle	41
Béquille centrale	19	Trousse à outils	41
Pédale de frein	19	Réglage de la fourche et de l'amortisseur	42
Réglage de la compression de la fourche	20	Réglage de la compression de la fourche	42
Réglage de la détente de la fourche	20	Réglage de la détente de la fourche	42
Précontrainte de la fourche	20	Réglage de la précontrainte de la fourche	43

Reglage de la amortissement à la compression de l'amortisseur	44	Remplacement d'une ampoule de feu rouge et de stop	68
Réglage de l'amortisseur, amortissement à la détente	45	Remplacement d'une ampoule de clignotant	69
Réglage de la précontrainte du ressort de l'amortisseur	46	Système de refroidissement	70
Purge de la fourche	46	Vérification du niveau de liquide de refroidissement dans le vase d'expansion	71
Nettoyage des cache-poussière de la fourche	47	Vérification du niveau de liquide de refroidissement dans le radiateur	72
Vérification de la tension de la chaîne	47	Purger le circuit de refroidissement	73
Ajustement de la tension de la chaîne	48	Réglage de la position de base de la poignée d'embrayage	74
Entretien de la chaîne	49	Contrôle du niveau d'huile de l'embrayage hydraulique	74
Contrôle de l'usure de la chaîne	49	Contrôle du niveau d'huile	75
Informations générales sur les freins à disque	50	Huile moteur	75
Réglage de la course à vide de la poignée de frein	53	Vidange du moteur et changement du filtre à huile, nettoyage des crépines	76
Vérification du niveau du liquide de frein avant	53	Activation du diagramme d'allumage pour les carburants à faible indice d'octane	82
Vérification des plaquettes de frein à l'avant	53	RECHERCHE DE PANNES	83
Vérification du niveau de liquide de frein à l'arrière	54	NETTOYAGE	88
Vérification des plaquettes de frein à l'arrière	54	CONSERVATION POUR L'USURE D'HIVER	88
Dépose et pose de la roue avant	56	STOCKAGE	89
Dépose et pose de la roue arrière	58	REMISE EN SERVICE APRÈS STOCKAGE	89
Pneus, pression	59	CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES – PARTIE-CYCLE	90
Vérifier la tension des rayons	60	CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES – MOTEUR	94
Batterie	61	Huile moteur	95
Dépose et pose de la batterie	62	INDEX ALPHABÉTIQUE	96
Charge de la batterie	63		
Aide au démarrage	63		
Fusible principal	64		
Fusibles pour l'ABS - Modèles avec ABS (système antiblocage)	64		
Fusibles individuels	65		
Remplacement des ampoules de phare	66		
Réglage de la portée du phare	68		



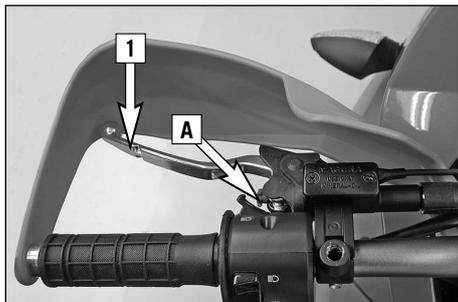
Numéro de cadre

Le numéro de cadre se trouve sur le côté droit de la colonne de direction et sur la plaque de constructeur. Notez ce numéro dans l'espace prévu à la première page.



Type et numéro de moteur

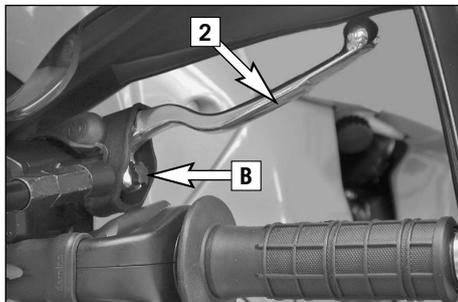
Le numéro et le type du moteur sont frappés sur le carter au niveau du sélecteur. Notez ce numéro dans l'espace prévu à la première page.



Levier d'embrayage

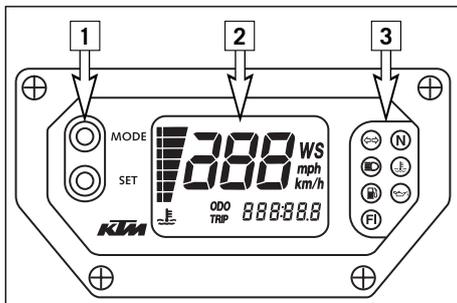
La poignée d'embrayage [1] est à gauche au guidon. La vis de réglage [A] permet de faire varier la position de base (cf. Travaux d'entretien).

L'embrayage est à commande hydraulique et la garde se règle d'elle-même.



Levier de frein

Le levier de frein [2] à main est monté à droite du guidon. La vis de réglage [B] permet de faire varier la position de base de la poignée (cf. Travaux d'entretien).

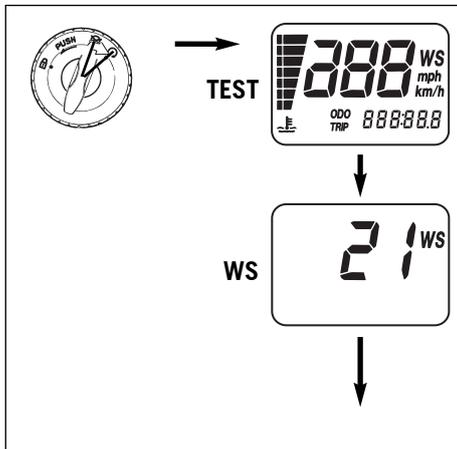


Compteur numérique multifonction

Ce compteur comprend trois parties.
Les touches MODE et SET [1] permettent de modifier l'affichage et d'effectuer les réglages de base de l'écran.

L'écran [2] affiche toutes les données importantes. Cinq modes différents d'affichage peuvent être sélectionnés grâce à la touche MODE.

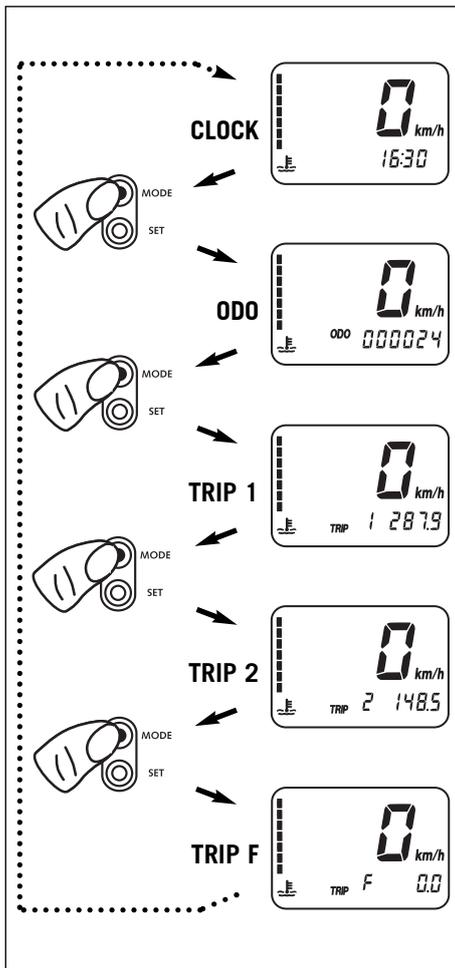
Les témoins [3] donnent des informations supplémentaires sur l'état de la machine.



Ecran

TEST
Lorsque l'on met le contact, tous les champs s'allument durant une seconde comme test de fonctionnement.

WS (wheel size)
L'indication change et durant une seconde le diamètre de la roue avant est indiqué en pouces (WS = wheel size).
Puis s'affiche le mode UHR ou bien le mode qui était affiché lorsque l'on a coupé le contact.



HEURE

L'affichage heure se reconnaît aux points qui clignotent entre les heures et les minutes. Sont indiquées alors la vitesse, la température du liquide de refroidissement et l'heure. Pour passer au mode d'affichage suivant, appuyer sur la touche MODE.

ODO

Sur le mode ODO sont affichés la vitesse, la température du liquide de refroidissement et les kilomètres ou les miles parcourus. Pour passer au mode d'affichage suivant, appuyer sur la touche MODE.

TRIP 1

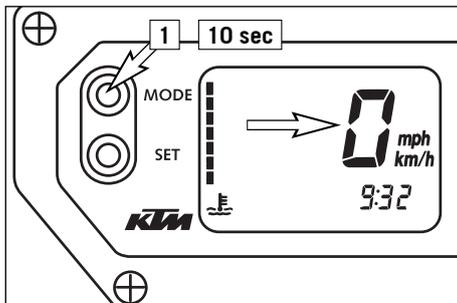
Sur le mode TRIP 1 sont affichés la vitesse, la température du liquide de refroidissement et le kilométrage journalier. Pour passer au mode d'affichage suivant, appuyer sur la touche MODE.

TRIP 2

Sur le mode TRIP 2 sont affichés la vitesse, la température du liquide de refroidissement et le kilométrage journalier 2. Pour passer au mode d'affichage suivant, appuyer sur la touche MODE.

TRIP F

Sur le mode TRIP F (fuel) sont indiquées la vitesse, la température du liquide de refroidissement et la distance parcourue depuis qu'a été atteinte la réserve (le témoin de carburant s'est allumé). Pour revenir au mode CLOCK (HEURE), appuyer sur la touche MODE.

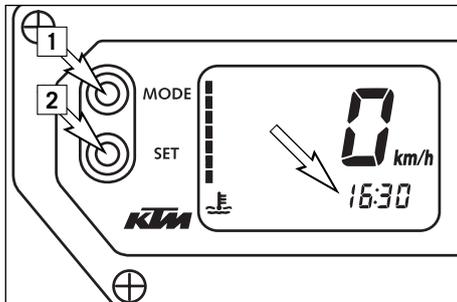


Possibilités de réglage de l'écran

KILOMÈTRES OU MILES.

Il est possible de faire afficher la vitesse et le kilométrage en kilomètres ou en miles. On peut ainsi adapter le compteur au pays où l'on se trouve. Pour passer des kilomètres aux miles, mettre le contact et appuyer sur la touche MODE [1] pendant environ 10 secondes. L'indication passe alors de **km/h** à **mph**. La vitesse et le kilométrage sont calculés et affichés en miles.

Pour revenir aux kilomètres, procéder de la même façon.



HEURE

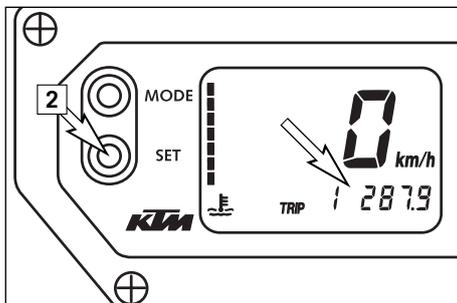
Mettre le contact et passer au mode HEURE.

Appuyer en même temps sur les touches MODE [1] et SET [2]. Les chiffres de la montre se mettent alors à clignoter. La touche MODE permet de régler le chiffre des heures, la touche SET règle les minutes.

Le réglage fait, appuyer en même temps sur les touches MODE et SET.

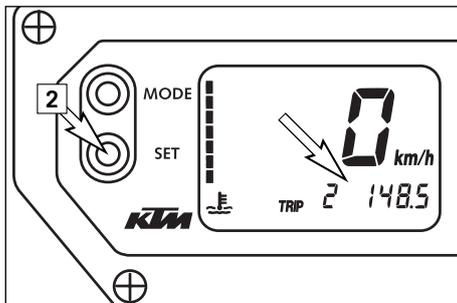
N.B. :

Quand la montre n'est plus alimentée en courant, elle passe sur **0:00**. La cause peut en être un fusible défectueux ou un défaut du circuit électrique (cf. recherche de panne).



TRIP 1

Le compteur journalier 1 tourne toujours et va jusqu'à 999,9. Il permet de mesurer une étape ou la distance entre deux pleins. Pour le ramener à zéro, mettre le contact, passer sur le mode TRIP 1 et appuyer sur la touche SET.



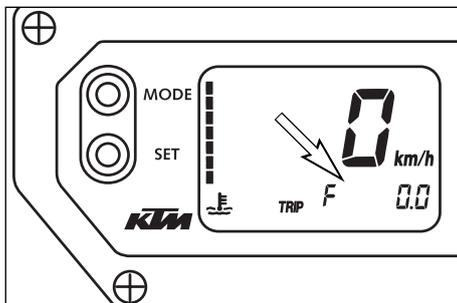
TRIP 2 MISE À ZÉRO

Le compteur journalier 2 tourne toujours et va jusqu'à 999,9. On peut l'utiliser de manière similaire à TRIP 1, mais il est particulièrement indiqué pour la navigation au roadbook et cela en liaison avec un bouton que l'on peut se procurer au titre des accessoires (cf. plus bas).

Pour le ramener à zéro, mettre le contact, passer sur le mode TRIP 2 et appuyer sur la touche SET.

N.B.:

Au titre des accessoires on peut se procurer un bouton tripmaster (réf. 582.14.069.044) qui permet d'accroître les fonctions du compteur journalier 2. En effet, on peut ainsi corriger le kilométrage indiqué par tranche de 0,1 vers le haut et vers le bas. Ainsi quand on s'est écarté des indications du roadbook, on peut rectifier et adapter le compteur au roadbook. D'autre part ce bouton permet de changer de mode d'affichage. Il se monte au guidon et on l'a donc sous la main.

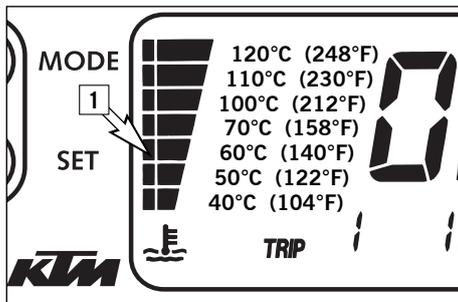


TRIP F

Lorsque le niveau d'essence atteint le repère de réserve, l'indication passe automatiquement à TRIP F et le comptage s'effectue (quel que soit le mode d'affichage activé auparavant). En même temps le témoin de carburant s'allume. La réserve est suffisante pour au moins 30 km.

Quand on a fait le plein, il faut environ 8 minutes pour que le témoin s'éteigne, que TRIP F passe à 0 et que l'on repasse dans le mode d'affichage précédent.

N.B. : En appuyant sur la touche SET 2 on éteint aussitôt le témoin.



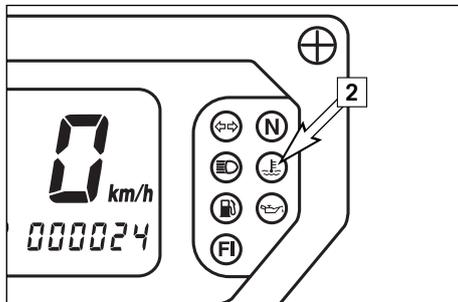
Affichage de la température du liquide de refroidissement

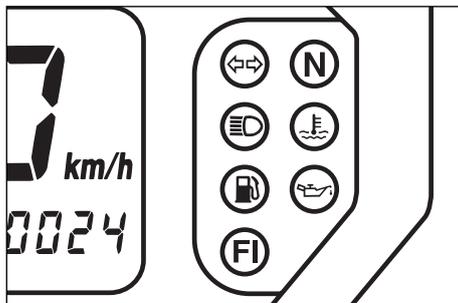
L'affichage de la température [1] sur l'écran se fait au moyen de 7 barres. Plus il y a de barres qui s'allument, plus la température du liquide de refroidissement est élevée. Lorsque la barre du bas s'allume, le liquide a atteint environ 40°C. Lorsque la barre du haut (120°C) s'allume, toutes les barres se mettent à clignoter et le témoin rouge [2] s'allume aussi.

⚠ ATTENTION

Causes possibles de l'échauffement et de l'allumage du témoin rouge de température:

- forte charge du moteur alors que l'on roule doucement et que la température extérieure est élevée,
- manque de liquide dans le circuit,
- le ventilateur sur le radiateur ne fonctionne pas,
- mauvais usage de l'embrayage à vitesse réduite.





Témoins

- 

Le témoin vert clignote au rythme des clignotants.
N.B.: Lorsqu'un clignotant est hors service, le témoin clignote plus rapidement.
- 

Le témoin vert est allumé quand la boîte de vitesses est au point mort.
- 

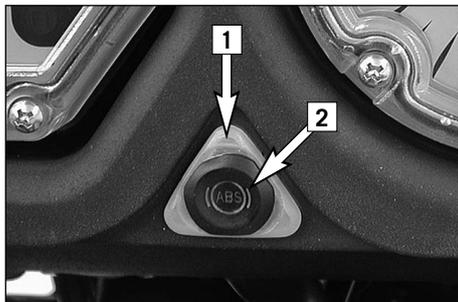
Le témoin bleu est allumé quand le feu de route est allumé.
- 

Le témoin rouge s'allume quand le liquide de refroidissement atteint une température d'environ 120°C.
- 

Le témoin orange s'allume quand le niveau d'essence atteint la réserve. Dans le même temps l'écran passe au mode TRIP F (cf. TRIP F).
- 

Le témoin rouge s'allume quand le contact est mis et que le moteur ne tourne pas. Quand le moteur est lancé, le témoin s'éteint dès que la pression d'huile est suffisante.
- 

Le témoin orange (fuel injection) s'allume pour un court instant quand on met le contact. Il s'éteint dès que la pression est suffisante. Quand le témoin s'allume alors qu'on roule, c'est qu'il y a un dysfonctionnement au niveau de l'injection. Le code de clignotement permet d'identifier le défaut (voir Recherche de panne).



Témoin d'ABS – Modèles avec ABS (système antiblocage)

Le témoin d'ABS [1] doit s'allumer quand on met le contact et doit s'éteindre quand la moto a démarré et atteint une vitesse d'environ 5 km/h. S'il ne s'éteint pas ou s'il s'allume alors qu'on roule, c'est le signe d'un défaut de l'ABS. Celui-ci ne fonctionne plus et les roues peuvent bloquer lors d'un freinage!

NOTA BENE:

Le système de freinage en lui-même n'est pas affecté. C'est simplement la régulation par l'ABS qui ne fonctionne plus. On peut continuer, avec prudence, et il faut faire vérifier l'ABS dans un atelier KTM.

NOTA BENE:

Le témoin d'ABS peut également s'allumer dans des cas extrêmes lorsque la vitesse de rotation de la roue avant et celle de la roue arrière sont par trop différentes. C'est le cas par exemple lors d'un wheeling ou lorsque le pneu arrière patine fortement lors d'une accélération sur un sol sans adhérence. L'ABS alors se désactive et les roues peuvent bloquer lors d'un freinage. Pour réactiver l'ABS, il faut s'arrêter et couper le contact. Lorsque l'on redémarre et qu'à environ 5 km/h le témoin s'éteint, c'est le signe que l'ABS est à nouveau en service.

Bouton d'ABS – Modèles avec ABS (système antiblocage)

Le bouton d'ABS [2] sert à débrancher l'ABS. Appuyer au moins 3 secondes sur le bouton, à l'arrêt mais moteur tournant. Quand le témoin se met à clignoter rapidement, relâcher le bouton. Le témoin clignote alors sur un rythme lent, montrant que l'ABS est débranché. Pour rebrancher l'ABS, s'arrêter et couper le contact. Quand on remet le contact, l'ABS se remet en service.

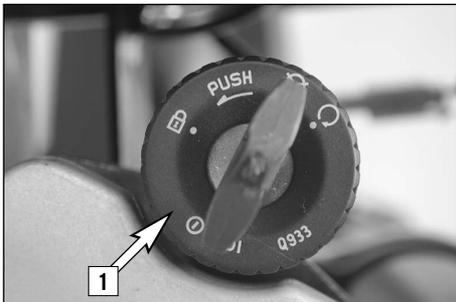


Compte-tours

Le compte-tours indique le nombre de tours moteur par minute. Monter les régimes seulement jusqu'au repère noir situé à 9500 t/mn.

A 9600 t/mn le limiteur de régime entre en action. La puissance du moteur s'en trouve alors très réduite.

Quand on branche l'allumage, l'aiguille monte jusqu'à la plage noire puis redescend.



Contacteur

Le contacteur à clef [1] présente 3 positions.



Allumage coupé. (Le moteur ne peut être démarré).



Allumage mis. (Le moteur peut être démarré).



Allumage coupé. Direction bloquée. Pour mettre en position , appuyer sur la clef lorsqu'elle est en position , tourner le guidon vers la gauche et tourner la clef vers la gauche.

Dans les positions  et  la clé peut être retirée.



Prise pour un raccordement électrique

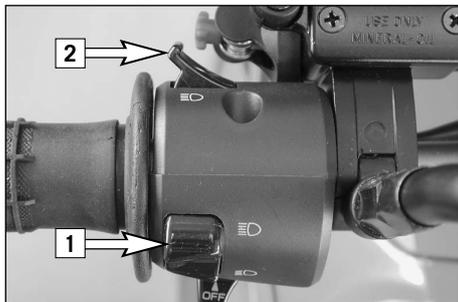
Sur la console il y a une prise pour un raccordement électrique, par exemple le GPS, un roadbook, un portable etc.

La prise est en 12 volts et elle est protégée par un fusible de 10 ampères. Il ne faut donc pas raccorder des éléments consommant plus.



ATTENTION

Penser au fait que les accessoires électriques tirent sur la batterie.



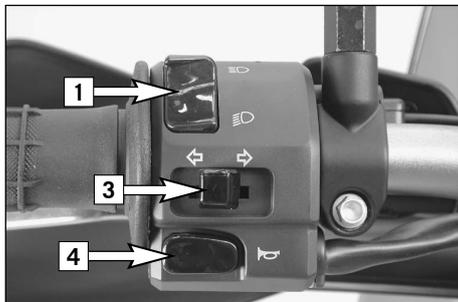
Commodo

L'inverseur [1] permet de passer de code en phare et inversement

 = feu de route (phare)

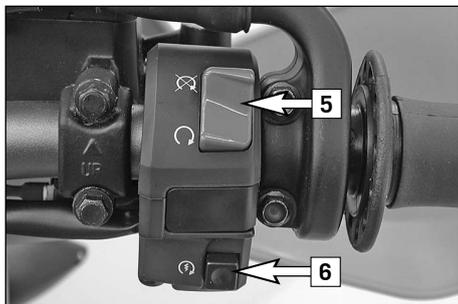
 = feu de croisement (code)

 Le bouton [2] est l'appel de phare.



↔ Le bouton de clignotants [3] revient lui-même en position médiane. Pour couper le clignotant, il faut appuyer sur le bouton.

 Le bouton [4] actionne le klaxon.



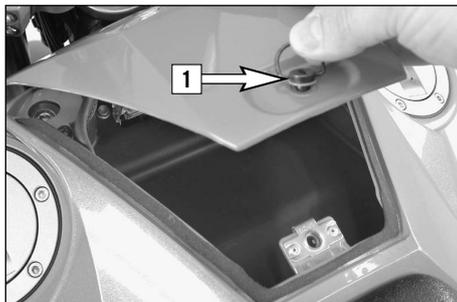
Bouton d'arrêt d'urgence, bouton de démarreur

Le bouton d'arrêt d'urgence [5] est conçu pour des situations d'urgence et ne doit pas être utilisé communément pour arrêter le moteur.

En position  le moteur est prêt à tourner (les circuits d'allumage et du démarreur sont fermés).

En position  le moteur ne peut pas démarrer (les circuits d'allumage et du démarreur sont interrompus).

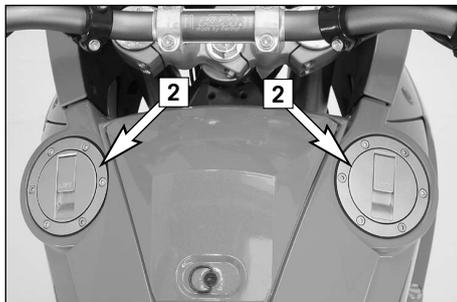
 Le bouton [6] permet d'actionner le démarreur.



Vide-poches

Devant la selle se situe un vide-poches qui permet de déposer les petits objets qu'il faut avoir sous la main.

Pour ouvrir, tourner la fermeture rapide [1] d'environ 180° dans le sens inverse de celui des aiguilles d'une montre puis soulever le couvercle. Pour refermer, rabattre le couvercle, faire prendre la fermeture et tourner de 180° dans le sens des aiguilles d'une montre.



Bouchons de réservoir

La 990 Adventure a deux réservoirs séparés.

Les deux bouchons [2] se ferment à clef et sont équipés d'une mise à l'air.

Pour ouvrir, enfoncer la clef de contact, tourner de 45° dans le sens des aiguilles d'une montre et soulever le bouchon.

On peut retirer la clef pour ouvrir le deuxième bouchon

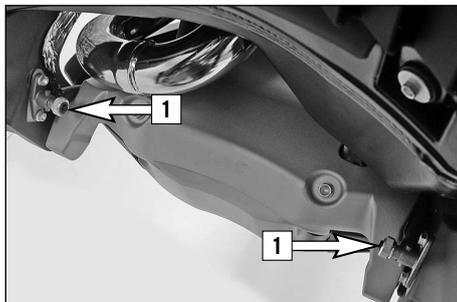
Pour fermer, rabattre simplement les bouchons et appuyer dessus.



Serrure de selle

La selle s'ouvre au moyen de la serrure [3] placée sur le côté.

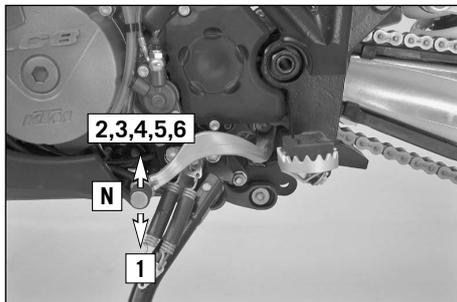
Enfoncer la clef et tourner dans le sens contraire de celui des aiguilles d'une montre. Pour la dépose et la pose de la selle, voir Travaux d'entretien.



Robinets d'essence

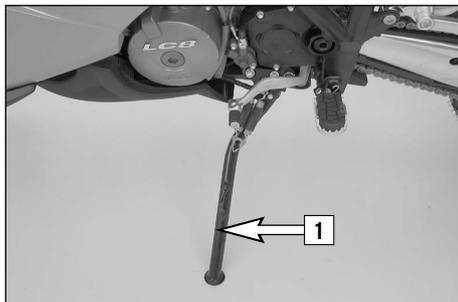
Les deux robinets [1] doivent toujours être ouverts quand on utilise la moto. Un tuyau intermédiaire permet d'équilibrer les niveaux dans les réservoirs.

Il est nécessaire de fermer les robinets uniquement quand on démonte le réservoir.



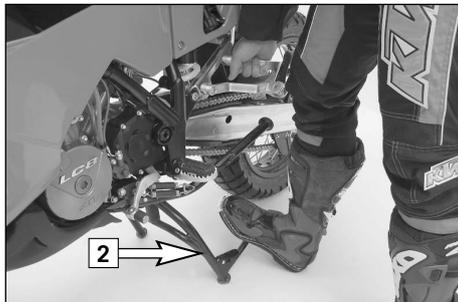
Selecteur

Le sélecteur se trouve à gauche sur le moteur. L'illustration montre la position des différentes vitesses. La position neutre, c'est-à-dire le point mort, se situe entre la 1ère et la 2ème vitesse.



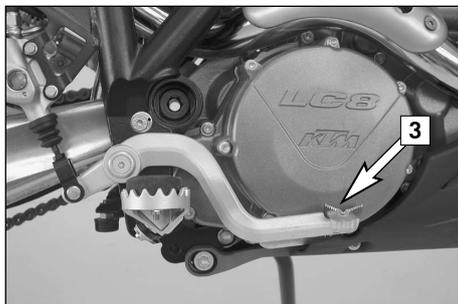
Béquille latérale

Avec le pied déplier la béquille latérale [1] vers l'avant jusqu'en butée et porter le poids de la moto sur elle. Veiller à ce que le sol soit dur et à ce que la moto ne puisse bouger. La béquille latérale est équipée d'un système de sécurité anti-démarrage. Respecter les consignes de démarrage.



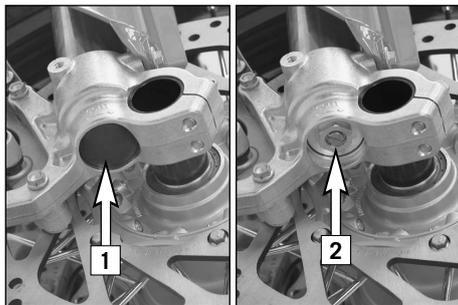
Béquille centrale

En plus de la béquille latérale la machine est équipée d'une béquille centrale [2].



Pédale de frein

La pédale de frein principal [3] se trouve devant le repose-pied droit. La position de base peut être adaptée à votre position d'assise.

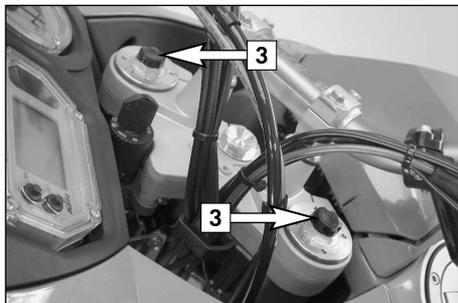


Réglage de la compression de la fourche

Sur la fourche on peut régler la valeur de l'amortissement à l'enfoncement (à la compression). On peut ainsi adapter l'amortissement de la fourche à son style de conduite et à la charge de la machine.

Les vis de réglage [2] se situent sous le capuchon [1] tout en bas des bras.

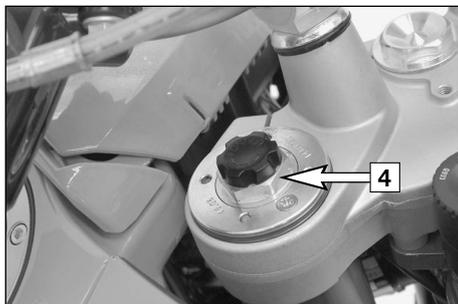
Une description plus détaillée se trouve au chapitre „Réglage de la fourche et de l'amortisseur“.



Réglage de la détente de la fourche

Sur la fourche on peut aussi régler la valeur de l'amortissement quand la fourche remonte (amortissement à la détente). On peut ainsi également adapter l'amortissement de la fourche à son style de conduite et à la charge de la machine.

Les vis de réglage [3] se situent tout en haut des bras. Une description plus détaillée se trouve au chapitre „Réglage de la fourche et de l'amortisseur“.



Précontrainte de la fourche

On peut modifier la précontrainte de la fourche au moyen des vis de réglage [4]. Utiliser pour cela une clef plate de 24.

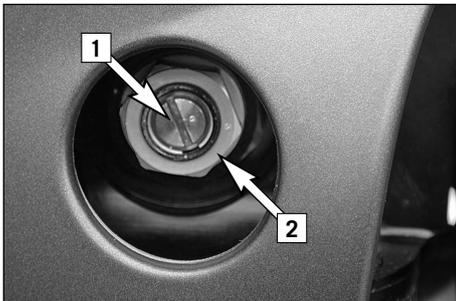
Des précisions supplémentaires se trouvent au chapitre „Réglage de la fourche et de l'amortisseur“.



Amortissement à la compression de l'amortisseur

On peut régler le degré d'amortissement de l'amortisseur quand il s'enfonce (amortissement à la compression). Cela permet d'adapter les réactions de l'amortisseur à son style de conduite et à la charge de la moto.

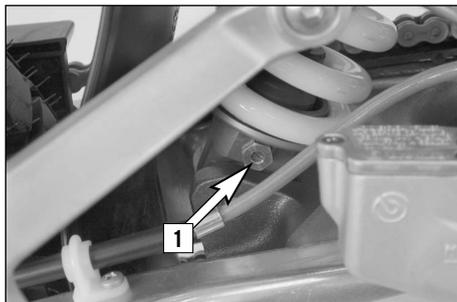
Le degré d'amortissement peut se régler pour petite et grande vitesse (Dual Compression Control). Par là il faut entendre la vitesse avec laquelle l'amortisseur travaille et non pas la vitesse à laquelle roule la moto.



La vis de réglage [1] petite vitesse se tourne avec un tournevis.

La vis de réglage [2] grande vitesse se tourne avec une clef à pipe de 17.

Des précisions supplémentaires se trouvent au chapitre „Réglage de la fourche et de l'amortisseur“.

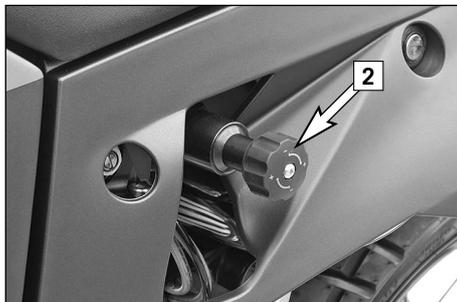


Amortissement à la détente de l'amortisseur

Sur l'amortisseur on peut également régler le degré d'amortissement lorsque l'amortisseur s'étire (amortissement à la détente). Cela permet d'adapter les réactions de l'amortisseur à son style de conduite et à la charge de la moto.

La vis de réglage [1] se trouve au bas de l'amortisseur.

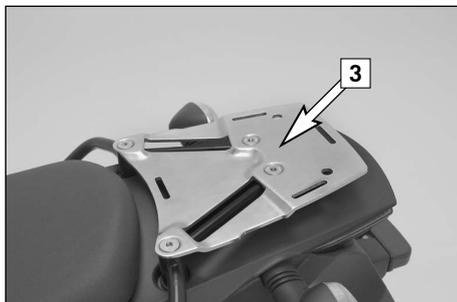
Des précisions supplémentaires se trouvent au chapitre „Réglage de la fourche et de l'amortisseur“.



Précontrainte du ressort de l'amortisseur

La précontrainte du ressort de l'amortisseur peut se régler en continu avec le bouton [2]. Cela permet d'adapter l'amortisseur de manière idéale au poids du pilote et à la charge de la machine.

Pour régler on peut basculer le bouton vers l'extérieur.

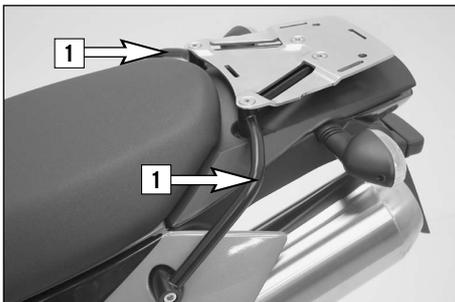


Plaque pour le porte-bagages

Sur la plaque de porte-bagages [3] on peut fixer le socle de n'importe quel système de valises.

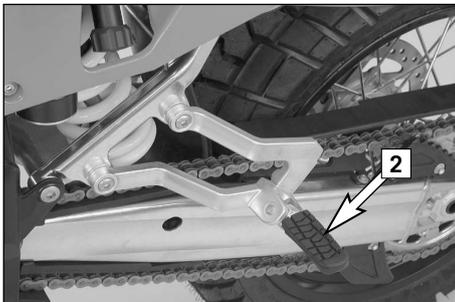
⚠ ATTENTION

- Le socle du porte-bagages ne doit pas supporter plus de 8 kg.
- Tenir compte des prescriptions du fabricant des valises.



Poignées de maintien

Le passager peut se tenir aux deux poignées de maintien [1].



Repose-pied

Les repose-pied passager [2] sont repliables.

Alarme

Il est possible de monter une alarme au titre des accessoires. Il convient de s'adresser à un atelier KTM.

Remarques concernant la mise en service

- S'assurer que les travaux de „Révision lors de la remise du véhicule“ ont bien été effectués par l'agent KTM. Celui-ci, lors de la remise du véhicule, doit remettre également le CERTIFICAT DE REMISE du véhicule et le CARNET D'ENTRETIEN.
- Lire attentivement tout le manuel d'utilisation avant la mise en service de la machine.
- Porter sur la page 1 les numéros de cadre, de moteur et de clef.
- Se familiariser avec les commandes.
- Régler la poignée de frein et la pédale de frein de manière à ce que la position soit naturelle pour le pilote.
- Cette moto est équipée de deux pots à catalyse. L'essence au plomb détruit l'élément catalytique. N'employer que de l'essence sans plomb.
- Sur un parking vide s'habituer aux réactions de la machine avant d'entreprendre un grand trajet. Rouler également très lentement et debout sur les repose-pieds afin de bien sentir la machine.
- Ne pas se lancer sur un terrain qui dépasse vos compétences et vos possibilités.
- Toujours tenir le guidon à deux mains et laisser les pieds sur les repose-pieds.
- Ne pas laisser le pied sur le frein, sinon les plaquettes lèchent constamment le disque et chauffent.
- Ne pas modifier la machine et toujours utiliser des pièces détachées KTM d'ori-

gine. Des pièces d'une autre provenance peuvent diminuer la sécurité de la moto.

- Les pneus neufs sont glissants. Au début il faut être prudent et, en prenant des angles différents, leur donner une surface rugueuse. C'est seulement si l'on procède de la sorte qu'ils accrocheront parfaitement.
- Une moto réagit de manière sensible à une modification de la répartition des charges. Consulter le chapitre „Accessoires et chargement“ quand on emporte des bagages.
- Respecter les prescriptions de rodage.

Rodage du moteur LC8

Quelle que soit la finesse de l'usinage, des pièces qui ont glissé un certain temps l'une sur l'autre ont un plus bel état de surface. Tout moteur doit donc être rodé. C'est pourquoi il ne faut pas le pousser au maximum durant les premiers 1000 km. Il faut alors au contraire lui demander des efforts limités et changeants. Le régime ne doit pas dépasser un maximum de 6500 t/mn. C'est seulement après cette période que l'on pourra monter le régime à la zone noir (9500 t/mn). Dès régimes plus élevés ainsi que des régimes élevés à froid raccourcissent la durée de vie du moteur.



ATTENTION

- **Il faut toujours revêtir un équipement adéquat. Un pilote sérieux porte toujours un casque, des bottes, des gants et un blouson, que ce soit pour une étape d'une journée ou pour un simple petit tour. Les vêtements doivent être de couleur vive, afin que l'on soit vu suffisamment tôt par les autres usagers de la route. Il est évident que le passager doit aussi avoir un bon équipement.**
- **Ne pas rouler après avoir consommé de l'alcool.**
- **Toujours mettre le phare quand on roule, afin d'être vu suffisamment tôt par les autres usagers.**
- **Chaque fois que l'on prend la moto il faut rouler modérément sur les premiers kilomètres, jusqu'à ce que les pneus aient atteint leur température de fonctionnement. C'est après seulement qu'ils ont leur pleine adhérence.**
- **Les roues avant et arrière doivent être chaussées de pneus présentant des dessins de même nature.**

ATTENTION

- Les pneus doivent être conçus pour une vitesse jusqu'à 240 km/h (marquage V) et doivent être homologués par KTM.
- Si les pneus sont d'une catégorie inférieure à „V“ (240 km/h), la vitesse maximale correspondant à cette catégorie ne doit pas être dépassée. Un autocollant bien en vue du pilote doit être apposé sur la machine et indiquer la vitesse maximale autorisée.
- Les pneus neufs ont une surface glissante et ne tiennent pas bien. Durant les 200 premiers kilomètres il faut rouler avec précaution et prendre des angles différents de manière à rendre toute la surface rugueuse. C'est seulement après que le pneu accrochera normalement.
- Il ne faut en aucun cas monter des jantes d'un diamètre ou d'une largeur non d'origine. La tenue de route ne serait plus garantie. Sur les modèles équipés de l'ABS (système antiblocage) le fonctionnement de celui-ci n'est alors plus garanti.
- Modèles avec ABS: L'ABS est optimisé pour les pneus préconisés par KTM. En cas de montage d'autres pneus, son fonctionnement n'est alors plus garanti.
- Modèles avec ABS: Une mauvaise pression des pneus entraîne une moins bonne régulation par l'ABS, provoque un allongement des distances de freinage et une mauvaise tenue de route.
- Respectez le code de la route, roulez de

manière défensive pour prévoir les dangers suffisamment tôt.

- Plus on va vite, plus la moto réagit au vent latéral ainsi qu'aux changements de revêtement de la chaussée. A haute vitesse on peut facilement perdre le contrôle de la machine.
- Adaptez votre vitesse aux circonstances et à vos possibilités.
- Roulez prudemment sur les routes ou sur un terrain que vous ne connaissez pas.
- Remplacer la visière de casque ou les écrans de lunettes dès que le besoin s'en fait sentir. En effet, une visière ou un écran rayé font que l'on est aveuglé par les phares ou le soleil.
- Ne pas abandonner la machine tant que le moteur tourne.

Accessoires et chargement

Les accessoires et le chargement peuvent influencer très négativement la tenue de route d'une moto. C'est pourquoi il faut tenir particulièrement compte des indications ci-après.

ATTENTION

- Ne jamais rouler à plus de 130 km/h après avoir monté des accessoires. Ceux-ci peuvent rendre la tenue de route mauvaise, en particulier à vitesse élevée.
- Ne jamais rouler à plus de 130 km/h quand la moto est équipée de valises ou chargée de bagages. A vitesse élevée la

tenue de route en est influencée et la moto pourrait devenir incontrôlable.

- Quand des valises ont été montées, il ne faut pas dépasser la charge maximale autorisée par le constructeur.
- Fixer les bagages le plus près possible du centre de la machine et répartir le poids de manière à charger parallèlement la roue avant et la roue arrière, le côté droit et le côté gauche.
- Les bagages doivent être fixés correctement et fermement. S'ils bougent ils influencent très négativement la tenue de route.
- Une charge élevée modifie la tenue de route et allonge beaucoup les distances de freinage. Adapter la vitesse en conséquence.
- Ne pas dépasser le poids total roulant autorisé ainsi que la répartition avant/arrière. Le poids total roulant comprend:
 - le poids de la moto en ordre de marche avec les pleins
 - le poids des bagages
 - le poids du pilote et du passager avec leur équipement, dont le casque en particulier.



Vérifications avant chaque mise en service

Utiliser la moto seulement en parfait état mécanique. Dans un souci de sécurité, il faudrait prendre pour habitude d'effectuer les vérifications suivantes avant chaque mise en service.

1 CARBURANT

Vérifier le niveau de carburant dans les réservoirs.

2 CHAÎNE

Vérifier l'état et la tension de la chaîne

Une chaîne détendue peut sauter et une chaîne fort usée peut casser. Dans les deux cas d'autres parties de la moto peuvent être endommagées et l'on peut facilement perdre le contrôle de la machine. Si la chaîne est trop tendue ou n'est pas graissée, il se produit une usure anormale de la chaîne, du pignon et de la couronne.



3 PNEUS

Vérifier l'état des pneus. S'ils présentent une entaille ou une hernie, les remplacer. La profondeur du dessin doit être conforme aux règlements administratifs. Vérifier la pression. Une usure trop importante ou une pression incorrecte affecte la tenue de route.

4 FREINS

Vérifier si les freins fonctionnent et contrôler le niveau de liquide de frein dans les bouches. Les bouches ont des dimensions telles que même lorsque les plaquettes sont usées, il n'est pas nécessaire de rajouter de liquide. Si le niveau descend au dessous du minimum, c'est qu'il y a une fuite ou qu'il n'y a plus de garniture sur les plaquettes. Faire vérifier alors le système de freinage dans un atelier KTM, car une panne se dessine. Il faut également vérifier l'état des durites et l'épaisseur des plaquettes. Vérifier la course à vide de la poignée et de la pédale de frein.

5 CÂBLES

Vérifier que les câbles de gaz coulisent bien.



6 LIQUIDE DE REFROIDISSEMENT
Vérifier le niveau lorsque le moteur est froid.

7 EQUIPEMENT ÉLECTRIQUE
Faire démarrer le moteur et vérifier le bon fonctionnement du phare, du feu rouge, du stop, des clignotants, des témoins et du klaxon.

8 VÉRIFIER LE NIVEAU D'HUILE
Un niveau trop bas conduit à une usure prématurée et par suite à la casse.

9 BAGAGES, CHARGEMENT
Ne jamais dépasser le poids total en charge autorisé (430 kg) ainsi que la répartition des charges sur les roues. Le poids total en charge autorisé est composé de :

- La moto avec les pleins (232 kg)
- Bagages et accessoires
- Pilote et passager tout équipés

Adapter la pression des pneus, la précontrainte et l'amortissement de la fourche et de l'amortisseur au poids total.

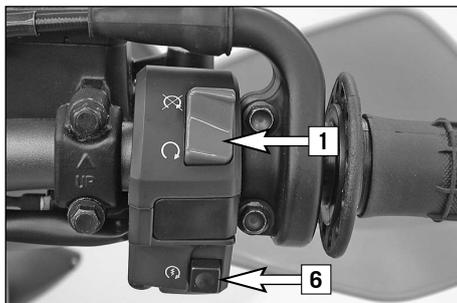
S'assurer avant de démarrer que les bagages sont correctement fixés.



⚠ ATTENTION

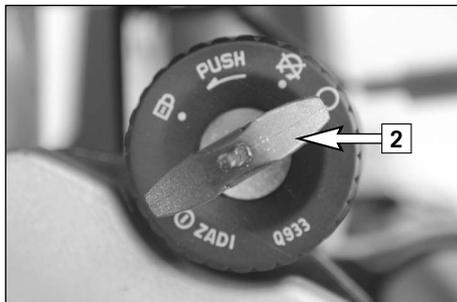
Ne jamais rouler à plus de 130 km/h quand la moto est équipée de valises ou chargée de bagages. A vitesse élevée la tenue de route en est influencée et la moto pourrait devenir incontrôlable.

10 RÉTROVISEURS
S'asseoir sur la moto et vérifier le réglage des rétroviseurs.



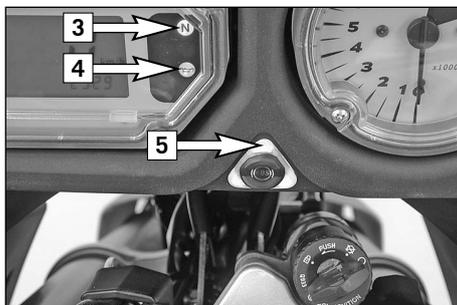
Lancement du moteur

- 1 Mettre le bouton d'arrêt d'urgence [1] sur la bonne position.
- 2 Mettre le contact (Clef [2] en position ○).
 NOTA BENE: Quand on met le contact, on entend la pompe à essence pendant environ 2 secondes. Le témoin **FI** est alors également allumé et il n'est pas possible de lancer le moteur.
- 3 **NOTA BENE CONCERNANT LES MODÈLES AVEC ABS:** Quand on a mis le contact, le témoin d'ABS [5] doit s'allumer.
- 4 Mettre la boîte au point mort (Le témoin vert **N** [3] doit être allumé).
- 5 **Ne pas donner de gaz** et appuyer sur le bouton de démarreur [6].
 REMARQUE: Quand on donne les gaz au moment où on lance le moteur, il se produit un bruit métallique assez fort. La cause en est le limiteur de couple. Celui-ci protège les éléments du système de démarrage contre toute détérioration.
- 6 Dès que le moteur tourne le témoin de pression d'huile [4] doit s'éteindre.
- 7 Descendre la moto de la béquille centrale ou relever la béquille latérale.



⚠ ATTENTION

- Ne pas faire démarrer le moteur et ne pas le laisser tourner dans un local clos. En effet, les gaz d'échappement sont nocifs et peuvent amener une perte de connaissance pouvant conduire à la mort. Toujours prévoir une ventilation suffisante.
- Ne jamais utiliser la moto quand la batterie est déchargée ou sans la batterie. En effet, dans les deux cas des composants et des éléments électroniques de sécurité peuvent se trouver endommagés, si bien que la machine ne peut plus être utilisée de manière sûre dans la circulation.



! ATTENTION

- Si l'on donne des gaz au moment où on lance le moteur, la gestion moteur coupe l'injection. Le moteur ne peut donc alors pas démarrer. Ne pas donner de gaz au démarrage !
- Si le témoin de pression d'huile ne s'éteint pas dès que le moteur tourne, il faut immédiatement couper le moteur. Si on ne le fait pas, il se produit très rapidement une casse moteur. Vérifier le niveau d'huile, consulter si nécessaire un atelier KTM.
- Actionner le démarreur pendant 5 secondes au maximum. Attendre au moins 5 secondes avant de recommencer.
- Ne pas faire prendre de tours au moteur froid. Il peut se produire un serrage, car le piston chauffe plus vite et donc se dilate plus rapidement que le cylindre, qui est refroidi par eau. Toujours laisser chauffer un peu le moteur.

SI LE MOTEUR N'EST PAS ENTRAÎNÉ QUAND ON APPUIE SUR LE BOUTON DE DÉMARREUR, ON:

Vérifiera

- si l'on a donné des gaz au démarrage
- si la boîte est au point mort
- si le bouton d'arrêt d'urgence n'ouvre pas le circuit
- si l'allumage est mis
- si le phare s'allume
 - si non, c'est que la batterie est déchargée
 - si oui, effectuer la „recherche de panne“ comme cela est décrit dans ce manuel ou consulter un atelier KTM.

SI LE MOTEUR EST ENTRAÎNÉ QUAND ON APPUIE SUR LE BOUTON DE DÉMARREUR MAIS NE VEUT PAS DÉMARRER, ON:

Vérifiera

- si l'on a donné des gaz au démarrage
- si le témoin **FI** est allumé
 - si oui, voir le tableau des codes de clignotement
- s'il y a suffisamment d'essence dans le réservoir
 - si non, mettre de l'essence
 - si oui, effectuer la „recherche de panne“ comme cela est décrit dans ce manuel ou consulter un atelier KTM.

REMARQUE:

Cette moto est équipée d'un système de sécurité pour le démarrage. Le moteur peut démarrer seulement quand la boîte de vitesses est au point mort ou que l'on tire sur la poignée d'embrayage. Quand la béquille laté-

rale est déployée, le moteur démarre seulement quand la boîte de vitesses est au point mort ou que l'on tire sur la poignée d'embrayage. Si la béquille n'est pas rentrée, que l'on engage une vitesse et que l'on relâche l'embrayage, le moteur se coupe.

Démarrage

Tirer sur la poignée d'embrayage et passer la première. Relâcher lentement la poignée d'embrayage tout en donnant les gaz avec précaution.

ATTENTION

Avant de démarrer, vérifier toujours si la béquille centrale sont complètement relevées. Si une béquille traîne sur le sol, on peut perdre le contrôle de la machine.

Passage des vitesses, Conduite

Le premier rapport sert au démarrage ainsi que dans une forte pente. Lorsque les circonstances le permettent (circulation, pente) on passe le rapport supérieur. Pour cela on coupe les gaz tout en tirant sur la poignée d'embrayage, on passe la vitesse, on relâche l'embrayage et l'on redonne les gaz avec précaution. Dans les virages il faudrait éviter de passer les vitesses et il faut donner les gaz avec précaution. Si le starter est mis, il faut l'enlever dès que le moteur est chaud.

Ne jamais donner plus de gaz que le permettent l'état de la route et le temps. Dans les virages surtout il faut accélérer prudemment.

En ouvrant brutalement on peut perdre le contrôle de la machine, d'autre part cela fait augmenter la consommation.

Pour descendre un rapport, freiner éventuellement tout en coupant les gaz. Tirer sur la poignée d'embrayage et engager le rapport inférieur. Relâcher doucement l'embrayage et redonner les gaz, ou descendre un nouveau rapport. Si le moteur a calé à un carrefour par exemple, simplement débrayer et actionner le démarreur. Il n'est pas nécessaire de repasser au point mort.

Si le témoin FI s'allume alors qu'on roule, il faut s'arrêter immédiatement. Dès que l'on met la boîte au point mort, le témoin se met à clignoter. Le rythme de clignotement permet de déterminer un nombre à deux chiffres, un code de clignotement.

Exemple :

Code 34 : FI clignote 3fois lentement et 4 fois rapidement, puis pause.

Code 06 : FI clignote 6 fois rapidement, puis pause.

Ce code de clignotement permet de déterminer de quel composant provient le dysfonctionnement (voir paragraphe Recherche de panne). Ainsi on peut localiser la panne en l'absence d'un boîtier diagnostic.

ATTENTION

- **Eviter de couper ou d'accélérer brutalement en courbe ou sur une surface mouillée ou glissante. En effet on peut alors facilement perdre le contrôle de la machine.**

⚠ ATTENTION

- Ne jamais mettre le contacteur à clef sur la position  ou  alors qu'on roule.
- Ne pas régler le compteur en roulant. Cela distrait de la circulation et on peut perdre le contrôle de la machine.
- Quand on roule le passager doit se tenir au pilote ou aux poignées de maintien. Il doit garder les pieds sur les repose-pied.
- Vérifier régulièrement la fixation des bagages et des valises.
- Après une chute, il faut inspecter la machine comme avant toute utilisation.
- Il faut toujours remplacer un guidon tordu. Il ne faut jamais le redresser car il perd alors de sa solidité.

! ATTENTION

- Un régime élevé quand le moteur est froid nuit à la longévité de ce dernier. Il est préférable d'effectuer quelques kilomètres à régime moyen avant d'ouvrir en grand. Le moteur a atteint sa température de fonctionnement lorsque le 4ème trait de la jauge de température s'allume.
- Si le témoin rouge de pression d'huile s'allume alors qu'on roule, c'est que la pression est insuffisante pour lubrifier correctement le moteur. Arrêter immédiatement et couper le moteur. Si l'on continue malgré tout, il se produit très rapidement une casse moteur. Vérifier le niveau d'huile, consulter si nécessaire un atelier KTM.
- Ne jamais descendre une vitesse à plein

régime. Il se produirait un surrégime qui pourrait endommager le moteur. D'autre part, le blocage de la roue arrière pourrait facilement faire perdre le contrôle de la machine.

- Ne jamais faire démarrer la moto sans filtre à air car la saleté rentre alors dans le moteur et provoque une usure prématurée.
 - Si un manque de puissance se fait sentir alors qu'on roule et cela parce qu'un cylindre a des ratés d'allumage ou même ne donne plus du tout, il faut s'arrêter aussitôt. En effet, si du mélange air-essence passe dans le pot à catalyse et s'y allume, la chaleur dégagée détruit le pot ainsi que les pièces qui l'entourent.
 - Le témoin rouge du circuit de refroidissement s'allume quand le liquide a atteint 120° celsius. Les causes de la montée en température peuvent être les suivantes:
 - on roule doucement en demandant un effort au moteur alors que la température de l'air est élevée
 - manque de liquide de refroidissement dans le système
 - le ventilateur sur le radiateur ne fonctionne pas
 - mauvaise utilisation de l'embrayage pour rouler doucement
- Laisser refroidir le moteur et pendant ce temps vérifier s'il y a une fuite de liquide de refroidissement. Vérifier le niveau de liquide dans le radiateur et pas seulement

dans le vase d'expansion. attention de ne pas s'ébouillanter. On peut repartir seulement s'il y a assez de liquide de refroidissement dans le système.

- Si des bruits non fonctionnels apparaissent quand on roule, il faut s'arrêter tout de suite, couper le moteur et prendre contact avec un atelier KTM.

Freinage – Modèles sans ABS (système antiblocage)

Couper les gaz et freiner en même temps de l'avant et de l'arrière. Freiner avec une précaution particulière quand il y a du sable, que le sol est gras ou mouillé. Toujours bien doser, car des roues qui bloquent déstabilisent la moto et conduisent à la chute. Descendre les vitesses en fonction du ralentissement. S'il faut freiner, c'est avant le virage et pas dans le virage.

Dans les grandes descentes, utiliser le frein moteur. Descendre une à deux vitesses en prenant garde toutefois de ne pas effectuer de surrégime. Ainsi on aura moins à freiner et les freins ne chaufferont pas.

Freinage – Modèles avec ABS (système antiblocage)

Couper les gaz et freiner en même temps de l'avant et de l'arrière. Avec l'ABS il est possible lors d'un freinage d'urgence ou lors d'un freinage sur sol sans beaucoup d'adhérence

(sable, mouillé, glissant) d'utiliser toute la puissance de freinage sans courir le risque que les roues bloquent.

⚠ ATTENTION

- L'ABS ne peut pas empêcher une roue, ou les deux roues, de glisser quand la moto prend de l'angle lors du freinage. La roue alors ne bloque certes pas, mais elle perd son adhérence en raison de la force centrifuge et une chute peut se produire malgré l'ABS.
- L'ABS ne peut pas empêcher une roue, ou les deux roues, de perdre l'adhérence quand la moto est freinée sur un sol en pente par rapport à l'axe de la machine. La roue alors ne bloque certes pas, mais elle perd son adhérence en raison des forces latérales et une chute peut se produire malgré l'ABS.
- L'ABS ne peut pas empêcher la roue arrière de bloquer sur un rétrogradage sur un sol glissant. C'est alors le moteur qui freine.
- L'ABS ne peut pas fondamentalement garantir une distance de freinage réduite dans toutes les situations.
- Ne jamais utiliser l'avantage de sécurité que procure l'ABS pour adopter une conduite plus risquée.

Lorsque l'on freine, il faut aussi descendre les rapports de boîte en fonction de la vitesse. Débrayer quand on effectue un freinage très

fort, en freinage d'urgence ou quand on freine sur un sol glissant. S'il faut freiner, c'est avant le virage et pas dans le virage. Dans les grandes descentes, utiliser le frein moteur. Descendre une à deux vitesses en prenant garde toutefois de ne pas effectuer de sur-régime. Ainsi on aura moins à freiner et les freins ne chaufferont pas.

Débranchement de l'ABS

En terrain varié, lorsque l'on souhaite adopter une technique nécessitant de bloquer les roues, il est possible de débrancher l'ABS. Pour ce faire, appuyer au moins 3 secondes sur le bouton, à l'arrêt, mais moteur tournant. Quand le témoin se met à clignoter rapidement, relâcher le bouton. Le témoin clignote alors sur un rythme lent, montrant que l'ABS est débranché.

Pour rebrancher l'ABS, s'arrêter et couper le contact. Quand on remet le contact, l'ABS se remet en service.

⚠ ATTENTION

Ne pas essayer de brancher ou de débrancher l'ABS en roulant. En effet, l'attention nécessaire n'est alors plus accordée à la conduite et l'on risque de perdre le contrôle de la machine.

⚠ ATTENTION

Concerne tous les modèles, avec ou sans ABS:

- Lorsqu'il pleut ou que l'on a nettoyé la moto il peut se faire qu'il y ait un temps de réponse au freinage parce que les disques sont mouillés. Il faut que les disques commencent par sécher.
- Quand on roule sur une chaussée qui a été salée en hiver ou qui est sale il se peut qu'il y ait aussi un temps de réponse au freinage. Là il faut que les disques commencent par se nettoyer.
- Tenir compte que les distances de freinage s'allongent quand on transporte un passager ou des bagages.
- Lors du freinage, le disque, les plaquettes, la pince et le liquide s'échauffent. Plus ils chauffent, moins le freinage est bon. Dans les cas extrêmes, le freinage devient nul.
- Si la résistance au levier de frein à main ou à la pédale de frein est „spongieuse“, ceci signifie que le système de freinage n'est pas en ordre. Faites-le vérifier dans un garage KTM avant de rouler avec votre moto.

Arrêt et béquillage

Ralentir la moto et mettre la boîte de vitesses au point mort. Pour arrêter le moteur, couper le contact. Mettre la moto sur un sol stable. Mettre l'antivol.

⚠ ATTENTION

- Toujours garer la moto sur un sol plan et dur.
- Ne pas abandonner la machine tant que le moteur tourne.
- Les dégagements de chaleur peuvent être intenses tant au niveau du moteur, que de l'échappement, que du radiateur, que des disques de frein, que des amortisseurs. On fera donc attention avant d'y toucher et on garera la machine de manière à éviter tout contact fortuit.
- Ne jamais garer la moto là où se trouveraient des herbes sèches ou des matériaux facilement inflammables.

! ATTENTION

Il convient de toujours retirer la clef de contact quand on gare la moto, afin de prévenir une utilisation abusive.

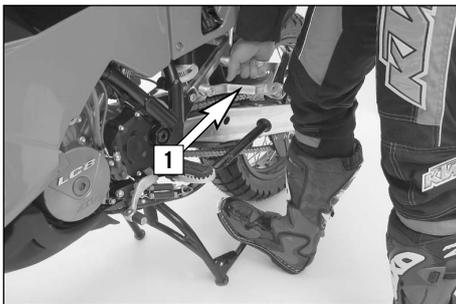


REMARQUE CONCERNANT LA BÉQUILLE LATÉRALE:

Faire pivoter la béquille avec le pied vers l'avant jusqu'en butée et incliner la moto sur le côté. Faire attention à ce que le sol soit ferme et que la machine tienne bien en place. Par sécurité on peut mettre en prise.

! ATTENTION

La béquille est conçue seulement pour le poids de la moto. Si l'on s'assied sur la machine, on fait supporter à la béquille un poids supplémentaire, ce qui peut l'endommager ou abîmer le carter moteur et faire tomber la moto.



REMARQUE CONCERNANT LA BÉQUILLE PRINCIPALE:

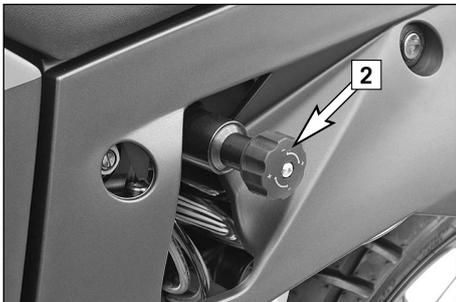
Il existe une technique pour béquiller la moto sans faire d'efforts:

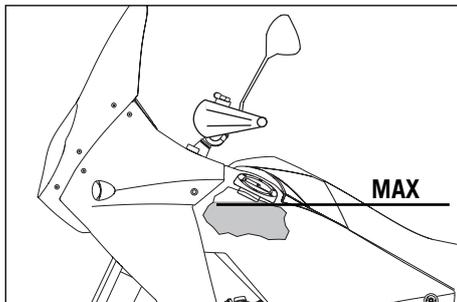
- a) Avec le pied, appuyer la béquille contre le sol
- b) Faire porter le poids du corps sur la patte de la béquille et tirer la moto vers l'arrière en prenant par le support de repose-pied (cf. Illustration).

Faire attention à ce que le sol soit dur et permette une bonne assise.

! ATTENTION

- La béquille centrale est conçue uniquement pour le poids de la machine. Si l'on s'assoit sur la machine, on force sur la béquille. Cela peut endommager celle-ci ou le cadre, de plus la moto peut tomber.
- Quand on met la moto sur la béquille centrale, il ne faut prendre par la molette [2] de réglage de l'amortisseur. Cela pourrait provoquer une fuite à l'amortisseur. Il faut prendre par le support de repose-pied [1].





Carburant, mettre de l'essence

Telle qu'elle est livrée, la LC8 consomme du super non d'un indice d'octane au moins égal à 95.

Si l'on utilise un carburant inférieur, on peut très facilement passer sur le diagramme d'allumage programmé pour des essences comprises entre 80 et 94 d'indice d'octane. (voir Choix du diagramme d'allumage pour les carburant à faible indice d'octane).

Quand on a fait le plein, il faut environ 8 minutes pour que le témoin s'éteigne, que TRIP F passe à 0 et que l'on repasse dans le mode d'affichage précédent.

N.B. : En appuyant sur la touche SET 2 on éteint aussitôt le témoin.

! ATTENTION

- Utiliser des essences non d'un indice d'octane au moins égal à 95. Si l'on utilise un carburant inférieur, il faut modifier le diagramme d'allumage sinon il se produit une casse moteur.
- Cette moto est équipée de deux pots à catalyse. L'essence au plomb détruit l'élément catalytique. N'employer que de l'essence sans plomb.

La 990 Adventure possède deux réservoirs ayant chacun leur bouchon. Les deux bouchons se ferment à clef et sont équipés d'une mise à l'air. Pour ouvrir, enfoncer la clef de contact, tourner de 45° dans le sens des aiguilles d'une montre et soulever le bouchon.

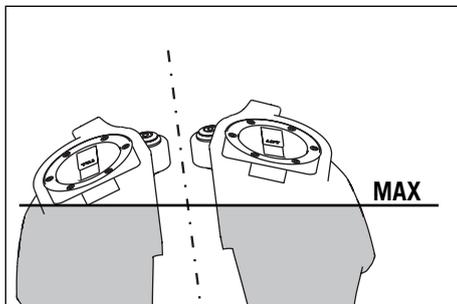
On peut retirer la clef pour ouvrir le deuxième bouchon

Pour fermer, rabattre simplement les bouchons et appuyer dessus.

Remplir d'abord le réservoir droit, puis le gauche (pour le niveau maximum, voir dessin). Si l'on remplit le réservoir droit jusqu'au ras du bouchon, l'essence peut déborder quand on met la moto sur la béquille et que le carburant se réchauffe.

⚠ ATTENTION

L'essence s'enflamme facilement et elle est nocive. La plus grande prudence est recommandée. Ne pas faire le plein à proximité d'une flamme ou d'une cigarette. Toujours arrêter le moteur. Faire attention à ne pas renverser d'essence sur l'échappement ou le moteur tant que la machine est chaude. Essuyer aussitôt les éclaboussures. En cas d'ingestion ou d'éclaboussure dans les yeux, il faut consulter aussitôt un médecin.



990 ADVENTURE 2008 Une moto propre fait économiser temps et argent!		1ère révision après 1000 km	Tous les 7500 km ou 1 fois par an	Tous les 15 000 km ou tous les 2 ans
MOTEUR	Vidanger, changer filtre	●	●	●
	Nettoyer les crépines moteur et réservoir d'huile	●	●	●
	Nettoyer les aimants des bouchons de vidange moteur et réservoir d'huile	●	●	●
	Vérifier état et position des durites d'huile	●	●	●
	Remplacer les bougies			●
	Vérifier jeu aux soupapes, régler	●		●
	Vérifier fixations moteur	●	●	●
	Vérifier le serrage de toutes les vis moteur accessibles	●	●	●
	Vérifier les disques d'embrayage			●
	Vérifier le plateau à rampes de l'embrayage			●
	Nettoyer la buse servant pour le graissage de l'embrayage	●		●
INJECTION	Vérifier l'état et l'étanchéité des manchons	●		●
	Contrôler la mémoire des dysfonctionnements avec le boîtier diagnostic KTM	●	●	●
	Vérifier avec le boîtier diagnostic KTM les contacteurs de point mort, embrayage, 2ème/3ème et de béquille latérale	●	●	●
	Vérifier que les durites d'essence, les tuyaux des capteurs de dépression et les tuyaux du système d'air secondaire sont positionnés correctement et ne sont pas abîmés.	●	●	●
	Remplacer le joint torique du raccord de durite d'essence et vérifier l'étanchéité	●	●	●
Vérifier l'état et la position du faisceau du corps papillonné	●		●	
ACCESSOIRES	Vérifier étanchéité circuit de refroidissement, antigel	●	●	●
	Vérifier fonctionnement du ventilateur	●	●	●
	Vérifier étanchéité et fixation échappement	●	●	●

990 ADVENTURE 2008 Une moto propre fait économiser temps et argent!		1ère révision après 1000 km	Tous les 7500 km ou 1 fois par an	Tous les 15 000 km ou tous les 2 ans
ACCESSOIRES	Vérifier état, souplesse et position des câbles, régler, graisser	●	●	●
	Vérifier niveau dans maître-cylindre d'embrayage		●	●
	Vérifier le filtre à air, le remplacer si nécessaire, nettoyer le boîtier			●
	Vérifier état et position des fils électriques	●	●	●
	Vérifier réglage du phare	●	●	●
	Vérifier fonctionnement circuit électrique (code/phare, stop, cligno, appel de phare, témoins, témoin d'ABS, éclairage compteur, klaxon, contacteur béquille atérale, contacteur embrayage, coupe-circuit)	●	●	●
	Vérifier le serrage de tous les écrous et vis	●	●	●
FREINS	Vérifier niveau liquide de frein, épaisseur des plaquettes, disques	●	●	●
	Remplacer le liquide de frein			●
	Vérifier état et étanchéité durites de frein	●	●	●
	Vérifier état, course à vide pédale et poignée de frein, régler	●	●	●
	Vérifier serrage vis circuit de frein	●	●	●
	Vérifier la mémoire des pannes d'ABS avec le boîtier diagnostic KTM	●	●	●
PARTIE-CYCLE	Vérifier fonctionnement et étanchéité fourche et amortisseur	●	●	●
	Nettoyer les cache-poussière		●	●
	Purger les bras de fourche	●	●	●
	Vérifier l'ancrage du bras oscillant	●	●	●
	Vérifier/régler les roulements de direction	●	●	●
	Vérifier serrage de toutes les vis partie-cycle (tés, écrous et vis des broches, ancrage bras, amortisseur)	●	●	●

990 ADVENTURE 2008 Une moto propre fait économiser temps et argent!		1ère révision après 1000 km	Tous les 7500 km ou 1 fois par an	Tous les 15 000 km ou tous les 2 ans
ROUES	Vérifier tension des rayons et voile des jantes	●	●	●
	Vérifier état et pression des pneus	●	●	●
	Vérifier l'état, la fixation et la tension des guide-chaîne, de la chaîne, le pignon et la couronne	●	●	●
	Vérifier si le pignon de sortie de boîte et la couronne sont bien fixés et freinés	●	●	●
	Graisser la chaîne	●	●	●
	Vérifier jeu roulements de roue et amortisseur de transmission		●	●

En usage compétition il faut faire la révision des 7500 km après chaque course!

Il ne faut pas dépasser la révision de plus de 500 km.

Les révisions dans les ateliers KTM ne remplacent pas les contrôles et l'entretien par le pilote.

990 ADVENTURE 2008 TRAVAUX D'ENTRETIEN IMPORTANTS À DEMANDER EN PLUS À L'AGENT KTM		
	au moins 1x par an	Tous les 15000 km ou 2 ans
Entretien complet de la fourche		●
Entretien complet de l'amortisseur		●
Nettoyer et graisser roulements de direction et caches	●	
Traiter raccords et contacteurs électriques avec un aérosol	●	
Mettre graisse spéciale sur les cosses de batterie	●	
Remplacer le liquide de refroidissement		●

990 ADVENTURE 2008 VÉRIFICATIONS ET TRAVAUX D'ENTRETIEN IMPORTANTS À EFFECTUER PAR LE PILOTE			
	Avant chaque utilisation	Après chaque lavage	Tous les 1000 km en tout-terrain
Vérifier niveau huile	●		
Vérifier niveau liquide de frein	●		
Vérifier état des garnitures de frein	●		
Vérifier fonctionnement de l'éclairage	●		
Vérifier fonctionnement du klaxon	●		
Graisser câbles et embouts		●	
Purger les bras de fourche			●
Nettoyer la chaîne			●
Graisser la chaîne		●	●
Vérifier tension	●		
Vérifier état des pneus et pression	●		
Vérifier niveau liquide de refroidissement	●		
Vérifier étanchéité durites d'essence	●		
Vérifier si toutes les commandes fonctionnent bien	●		
Vérifier freinage	●	●	
Passer anticorrosion à la cire sur pièces nues (sauf freins, échappement)		●	
Mettre aérosol sur contacteur/antivol de direction et bouton éclairage		●	

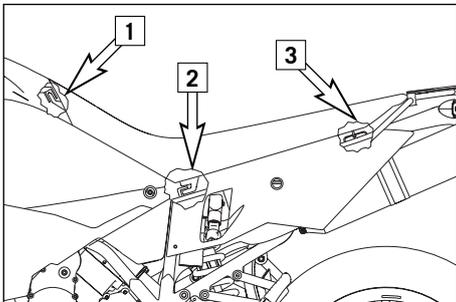
! ATTENTION

- Autant que possible ne pas employer de nettoyeur haute pression pour nettoyer la machine, car de l'eau pourrait alors pénétrer dans les roulements, les connexions électriques, etc.
- Ne pas employer de rondelles grower ou éventail sous les écrous de fixation moteur. Ces rondelles s'incrudent dans le cadre et l'écrou se desserre. Il faut employer des écrous auto-bloquants.
- Quand on enlève un écrou autobloquant, il faut le remplacer par un écrou neuf au remontage. Si l'on n'en dispose pas, il faut freiner l'écrou à la loctite 243. Si les filetages sont abîmés, il faut remplacer la vis et l'écrou.
- Tous les écrous et vis doivent être serrés au couple prescrit avec une clef dynamométrique. Si on ne les serre pas suffisamment, ils peuvent se desserrer et on peut perdre le contrôle de la moto. Si on les serre de trop, on peut abîmer les filetages ou certaines pièces.
- Avant d'effectuer tout travail d'entretien, il faut laisser refroidir la machine, afin d'éviter de se brûler.
- L'huile, la graisse, les filtres, l'essence, les détergents etc. doivent être éliminés correctement. Respecter la réglementation locale.
- Ne déversez jamais l'huile usagée dans des canalisations ou dans la nature. Un litre d'huile peut polluer 1 million de litres d'eau.



Dépose et pose de la selle

Enfoncer la clef de contact dans la serrure de selle et tourner dans le sens contraire de celui des aiguilles d'une montre. Ainsi on déverrouille la selle. La lever à l'arrière et la retirer par l'arrière.

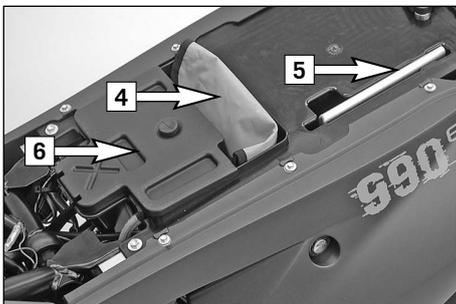


Pour la pose, faire prendre la patte [1], baisser à l'arrière tout en poussant vers l'avant. Les deux pattes [2] doivent s'accrocher sur le cadre. Enfiler le doigt de la serrure [3] dans le logement et appuyer sur l'arrière de la selle jusqu'à ce qu'on entende que le doigt a pris sa place.

Vérifier si la selle tient bien.

⚠ ATTENTION

Si la selle est mal montée, elle peut glisser alors qu'on roule, ce qui peut faire perdre le contrôle de la moto.



Trousse à outils

L'outillage de bord [4] ainsi qu'une rallonge [5] pour quelques-unes des clefs se trouvent dans la trousse sous la selle.

Sur le modèle 990 Adventure S (sans ABS) il y a un compartiment supplémentaire de rangement sous le couvercle [6].

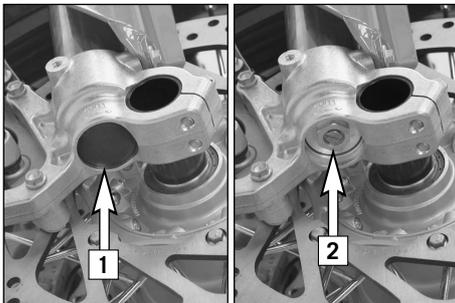
REGLAGE DE BASE FOURCHE 990 ADVENTURE 990 ADVENTURE S	Réglage de base			
	Confort en solo	Sport en solo	Charge maximale	
Amortissement à la compression (crans)	20	15	10	10
Amortissement à la détente (crans)	23	18	13	13
Précontrainte du ressort (tours)	5	5	8	7

Réglage de la fourche et de l'amortisseur

La fourche et l'amortisseur présentent de nombreuses possibilités de réglage permettant d'adapter la machine à un style de conduite et à la charge transportée.

Afin de faciliter le réglage, nous avons rassemblé les valeurs d'expérience dans des tableaux. Il s'agit là de valeurs de base servant aux réglages personnels. Ne pas procéder arbitrairement (max. +/- 40%), car on pourrait alors diminuer la tenue de route, en particulier à grande vitesse.

Pour le terrain varié avec un sol mou (par ex. du sable), nous préconisons le réglage „sport“, pour un terrain dur (par ex. des pierres), nous préconisons l'option „confort“.



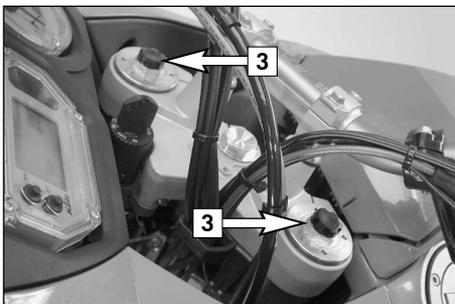
Réglage de la compression de la fourche

L'amortissement à la compression se règle à la partie inférieure du bras de fourche. Il règle l'importance de l'amortissement uniquement lorsque la fourche s'enfonce. Soulever le capuchon [1] avec un tournevis en faisant attention puis le retirer. Le réglage s'effectue avec la molette [2] (COM).

En tournant dans le sens des aiguilles d'une montre, on augmente l'amortissement; en tournant dans le sens contraire, on le réduit. L'amortissement doit être réglé de manière identique pour les deux bras de fourche.

REGLAGE DE BASE:

- Tourner le bouton dans le sens des aiguilles d'une montre jusqu'en butée.
- Revenir de 15 crans en arrière dans le sens contraire de celui des aiguilles d'une montre.



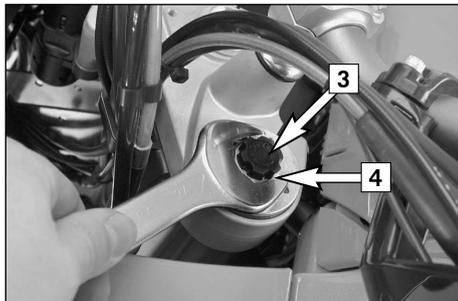
Réglage de la détente de la fourche

L'amortissement à la détente se règle à la partie supérieure du bras de fourche. Il règle l'importance de l'amortissement uniquement lorsque la fourche se détend. Le réglage s'effectue avec la molette [3] (REB).

En tournant dans le sens des aiguilles d'une montre, on augmente l'amortissement; en tournant dans le sens contraire, on le réduit. L'amortissement doit être réglé de manière identique pour les deux bras de fourche.

REGLAGE DE BASE:

- Tourner le bouton dans le sens des aiguilles d'une montre jusqu'en butée.
- Revenir de 18 crans en arrière dans le sens contraire de celui des aiguilles d'une montre.



Réglage de la précontrainte de la fourche

La précontrainte de la fourche peut se régler de +/- 5 mm au moyen des vis [4] (clef de 24). En tournant dans le sens des aiguilles d'une montre on augmente la précontrainte, en tournant dans le sens inverse, on la réduit. Un tour de vis représente 1 mm. Quand on modifie la précontrainte on ne change pas l'amortissement à la détente, même si la vis de réglage [3] tourne aussi. La précontrainte du ressort doit être la même sur les deux bras de fourche. Toutefois, il faudrait fondamentalement mettre plus d'amortissement à la détente quand on augmente la précontrainte.

RÉGLAGE DE BASE:

Tourner la vis de réglage jusqu'en butée dans le sens contraire de celui des aiguilles d'une montre puis revenir de 5 tours dans le sens des aiguilles d'une montre.

REGLAGE DE BASE AMORTISSEUR 990 ADVENTURE	Comfort en solo	Réglage de base	Sport en solo	Charge maximale
Amortissement à la compression petite vitesse (crans)	25	20	15	15
Amortissement à la compression grande vitesse (tours)	2	1,5	1	1
Amortissement a la detente (crans)	20	15	10	10
Précontrainte di ressort (tours)	4	4	8	16

REGLAGE DE BASE AMORTISSEUR 990 ADVENTURE S	Comfort en solo	Réglage de base	Sport en solo	Charge maximale
Amortissement à la compression petite vitesse (crans)	25	20	15	15
Amortissement à la compression grande vitesse (tours)	2	1,5	1	1
Amortissement a la detente (crans)	20	15	10	10
Précontrainte di ressort (tours)	4	4	8	10



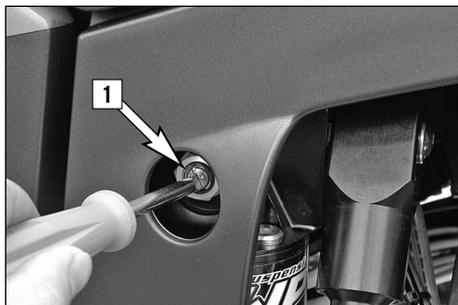
Reglage da la amortissement à la compression de l'amortisseur

L'amortisseur permet un réglage séparé de l'amortissement à la compression pour petite et grande vitesse (Dual Compression Control).

L'appellation petite et grande vitesse concerne la rapidité du mouvement de l'amortisseur quand il s'enfonce et non pas l'allure de la moto.

Le système petite et grande vitesse présente des recouvrements : pour un enfoncement de l'amortisseur de vitesse lente jusqu'à normale, c'est principalement la partie „petite vitesse“ du système qui entre en ligne de compte.

La partie „grande vitesse“ joue son rôle pour un enfoncement rapide. Quand on tourne dans le sens des aiguilles d'une montre, l'amortissement augmente. Dans le sens contraire, il se réduit.



RÉGLAGE DE BASE „PETITE VITESSE“:

- Visser la vis de réglage [1] avec un tournevis dans le sens des aiguilles d'une montre jusqu'en butée.
- Tourner dans le sens contraire de celui des aiguilles d'une montre dunombre de crans correspondant au type de l'amortisseur.

990 Adventure20 crans

990 Adventure S20 crans



RÉGLAGE DE BASE „GRANDE VITESSE“:

- Tourner la vis de réglage avec une clef à pipe de 17, jusqu'en butée dans le sens des aiguilles d'une montre.
- Tourner dans le sens contraire des aiguilles d'une montre du nombre de tours correspondant au type de l'amortisseur.

990 Adventure1,5 tours

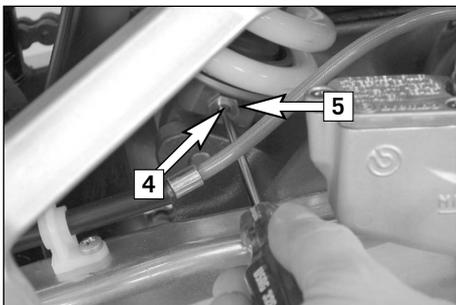
990 Adventure S1,5 tours

ATTENTION

L'amortisseur est rempli d'azote sous haute pression. Ne pas essayer de le démonter ou tenter de le réparer soi-même. On pourrait se blesser gravement. Ne jamais toucher à la grosse vis noire (24 mm).

Réglage de l'amortisseur, amortissement à la détente

Le degré d'amortissement à la détente se règle avec la vis de réglage [4]. En tournant dans le sens des aiguilles d'une montre on augmente l'amortissement, en tournant dans le sens contraire de celui des aiguilles d'une montre on le réduit.



RÉGLAGE DE BASE:

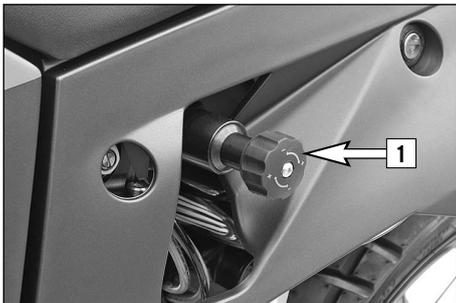
- Tourner la vis de réglage dans le sens des aiguilles d'une montre jusqu'en butée.
- Revenir en arrière d'un nombre de crans correspondant au type de l'amortisseur.

990 Adventure15 crans

990 Adventure S15 crans

ATTENTION

L'amortisseur est rempli d'azote sous haute pression. Ne pas essayer de le démonter ou tenter de le réparer soi-même. On pourrait se blesser gravement. Ne jamais toucher à la grosse vis noire [5] (15 mm).



Réglage de la précontrainte du ressort de l'amortisseur

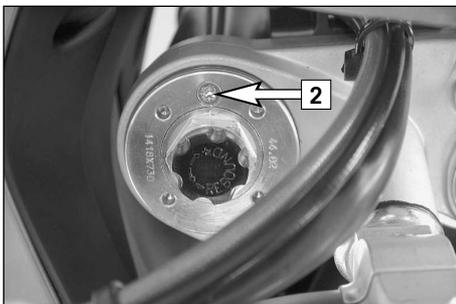
C'est l'amortisseur principalement qui subit le poids du passager et des bagages. Afin de garantir un bon comportement de la machine il convient d'adapter la précontrainte du ressort de l'amortisseur à la charge transportée.

En tournant la molette [1] on modifie hydrauliquement la précontrainte. En tournant dans le sens des aiguilles d'une montre on augmente la précontrainte, en tournant dans le sens contraire on la diminue.

Dans le tableau „Réglage de base de l'amortisseur“ sont indiquées les valeurs d'expérience qui permettent de simplifier le réglage.

RÉGLAGE DE BASE:

- Tourner la molette dans le sens contraire de celui des aiguilles d'une montre jusqu'en butée.
- Tourner la molette de 6 tours dans le sens des aiguilles d'une montre.



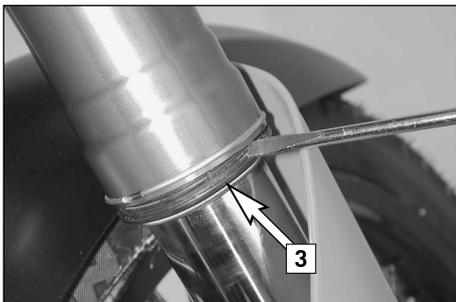
Purge de la fourche

Il faut purger régulièrement les bras de fourche (voir plan d'entretien).

Pour ce faire mettre la machine sur la béquille latérale et retirer les vis de purge [2] afin de laisser s'échapper une surpression éventuelle.

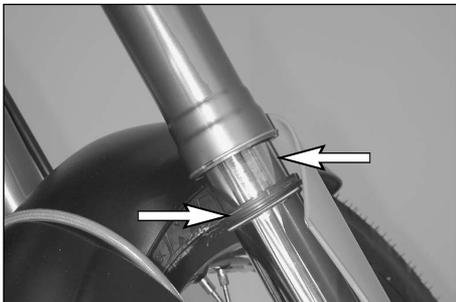
! ATTENTION

Une pression trop forte dans la fourche peut causer une fuite. Si la fourche fuit, il faut commencer par dévisser les vis de purge, avant que de faire changer les joints.



Nettoyage des cache-poussière de la fourche

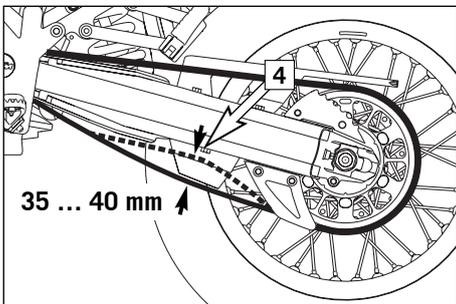
Les cache-poussière [3] ont pour but d'essuyer la poussière et la saleté qui se déposent sur les tubes de fourche. Avec le temps la saleté peut toutefois passer derrière le cache-poussière. Si on ne l'enlève pas, c'est l'étanchéité des joints spi qui peut être remise en cause. Avec un tournevis faire sortir les cache-poussière de leur logement et les pousser vers le bas.



Nettoyer à fond les cache-poussière, les tubes plongeurs et les tubes extérieurs et bien les lubrifier avec un lubrifiant universel en aérosol (Motorex Joker 440) ou avec de l'huile moteur. A la main, renfoncer les cache-poussière dans leur logement.

⚠ ATTENTION

Il ne faut pas qu'il y ait de l'huile sur le pneu avant ou le disque de frein. L'adhérence du pneu et l'efficacité du frein s'en trouveraient très compromises.

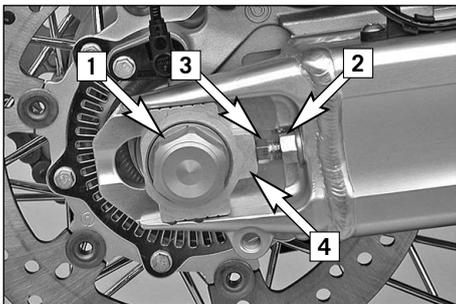


Vérification de la tension de la chaîne

Mettre la moto sur la béquille latérale et mettre la boîte de vitesses au point mort. Appuyer sur la chaîne vers le haut au niveau de la vis inférieure du protège-chaîne [4]. La différence avec la chaîne lâche doit être de 35-40 mm.

⚠ ATTENTION

- Si la chaîne est trop tendue, les éléments de la transmission secondaire, à savoir la chaîne, le pignon, la couronne, les roulements en sortie de boîte et à la roue arrière subissent une contrainte supplémentaire. En plus d'une usure prématurée il peut même se produire une rupture de chaîne.
- Si en revanche la chaîne est trop lâche, elle peut sauter, bloquer la roue arrière ou endommager le moteur.
- Dans les deux cas on peut alors perdre le contrôle de la machine.

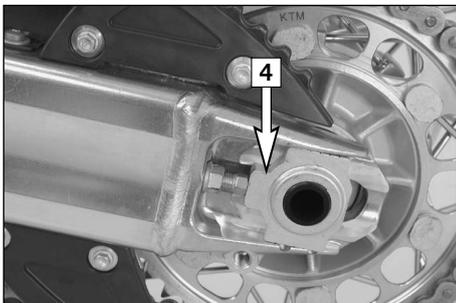


Ajustement de la tension de la chaîne

Desserrer l'écrou à épaulement [1], débloquer les contre-écrous [2] et faire tourner de manière égale les vis de réglage [3] à gauche et à droite. Bloquer les contre-écrous [2]. Avant de serrer la broche, vérifier que les tendeurs [4] sont bien contre les vis de réglage et que les deux roues sont dans le même axe. Serrer l'écrou à épaulement [1] à 90 Nm.

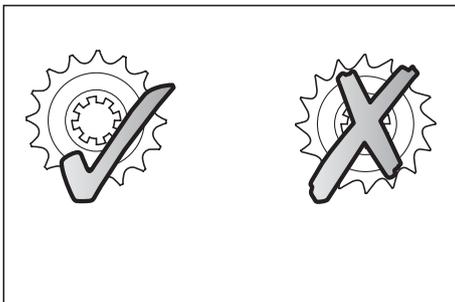
⚠ ATTENTION

Au cas où vous ne disposeriez pas de clé dynamométrique lors du montage, faites ajuster le couple de serrage dès que possible dans un atelier KTM. Une broche de roue mal serrée peut entraîner un défaut de tenue de route.



REMARQUE:

Grâce à la grande plage de réglage des tendeurs (32 mm), on peut utiliser des démultiplications secondaires différentes pour une même longueur de chaîne. On peut retourner les tendeurs [4] à 180°.



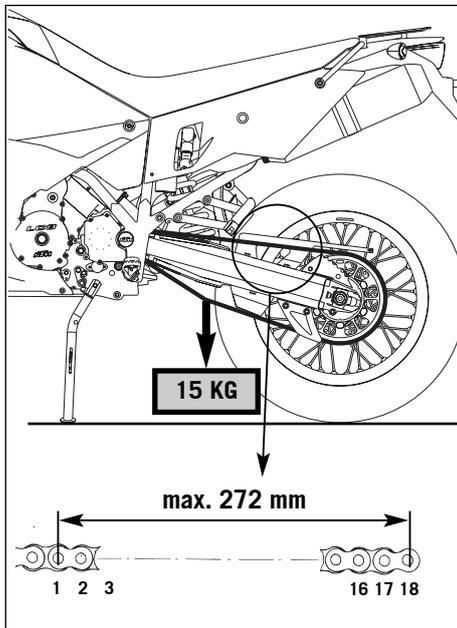
Entretien de la chaîne

La chaîne à joints en X ne requiert qu'un minimum d'entretien. Nettoyer abondamment à l'eau pour faire tomber la saleté. Avant chaque graissage, il faut enlever les restes dus au graissage précédent (Motorex Chain Clean 611). Après séchage, il convient d'utiliser une graisse en aérosol prévue pour les chaînes à joints en X (Motorex Chainlube 622 Strong).

⚠ ATTENTION

- Veiller à ce qu'aucun lubrifiant ne se dépose sur le pneu arrière ou le disque de frein. Le pneu glisserait et le frein perdrait beaucoup en efficacité, ce qui pourrait amener une perte de contrôle de la moto.
- Pour des raisons de sécurité la chaîne n'est pas pourvue d'une attache rapide. Toujours faire remplacer la chaîne dans un atelier KTM. Cet atelier possède l'outil spécial pour river les chaînes.
- Il ne faut jamais monter une attache rapide ordinaire.

Il faut également vérifier l'état du pignon et de la couronne ainsi que du guide-chaîne. Les remplacer si nécessaire.



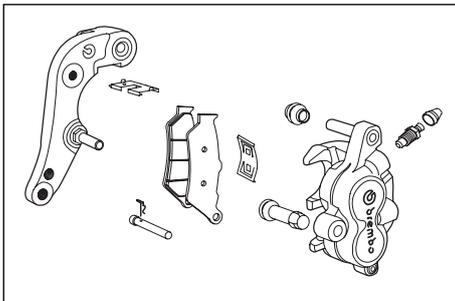
Contrôle de l'usure de la chaîne

Pour vérifier l'usure de la chaîne il convient de procéder comme suit : Mettre la boîte de vitesses au point mort et tirer sur le brin inférieur de la chaîne avec une force d'environ 15 kg (voir illustration). On mesure alors la distance entre 18 rouleaux sur le brin supérieur. Quand la valeur de 272 mm est atteinte, il faut changer la chaîne. Dans la mesure où une chaîne ne s'use pas de manière régulière, il est préférable d'effectuer la mesure en plusieurs endroits.

Si des joints X sont abîmés, remplacer la chaîne.

REMARQUE:

Quand on remplace la chaîne, il vaut mieux remplacer aussi le pignon et la couronne, car des dents usées usent prématurément la chaîne.



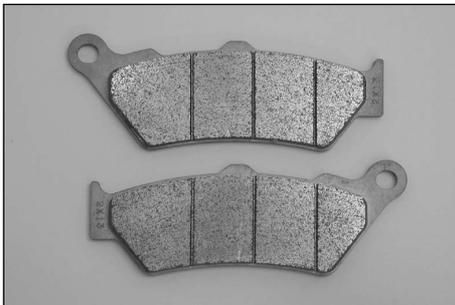
Informations générales sur les freins à disque

PINCES:

Les pinces montées sur ces modèles sont du type flottant, c'est-à-dire qu'elles ne sont pas montées rigides sur le support. Le fait qu'elles puissent se déplacer latéralement entraîne un contact optimal entre les plaquettes et le disque. Il faut freiner à la loctite 243 les vis du support de pince et les serrer à 25 Nm.

⚠ ATTENTION

Pour des raisons de sécurité il convient de toujours faire effectuer l'entretien et les réparations sur les freins dans un atelier KTM.



PLAQUETTES:

La moto est équipée à l'avant comme à l'arrière de garnitures frittées et elle est homologuée ainsi. Ces plaquettes assurent un freinage optimal.

Plaquettes avant: Toshiba TT 2172 HH

Plaquettes arrière: Toshiba TT 2701 HH

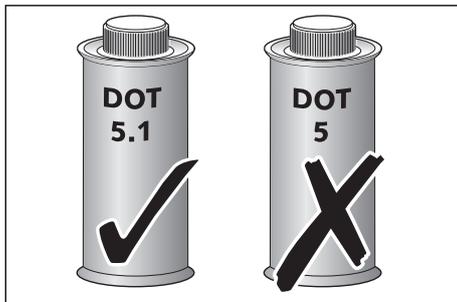
⚠ ATTENTION

- Les plaquettes de frein que l'on trouve chez les accessoiristes souvent ne sont pas homologuées pour une utilisation sur route de votre KTM. Leur mode de fabrication et leur coefficient de frottement, donc la puissance de freinage, peuvent être très différents de ceux des plaquettes d'origine KTM. En utilisant des plaquettes non conformes à la première monte, on risque que celles-ci ne soient pas homologuées. La machine ne correspond plus alors à l'homologation et la garantie ne peut être accordée.
- Modèles avec ABS (système antiblocage): L'ABS est optimisé pour les plaquettes de frein d'origine. Si l'on monte d'autres plaquettes, son fonctionnement n'est alors plus garanti.



BOCAUX DE LIQUIDE DE FREIN:

Les bocaux de liquide de frein, pour le frein avant comme pour le frein arrière, ont des dimensions telles qu'il n'est pas nécessaire de rajouter de liquide lorsque les plaquettes s'usent. Il n'y a donc normalement aucun besoin de retirer les couvercles. Si le niveau tombe au-dessous du minimum, c'est qu'il y a une fuite ou qu'il n'y a absolument plus de garniture sur les plaquettes. Dans ce cas il faut se rendre immédiatement dans un atelier KTM.



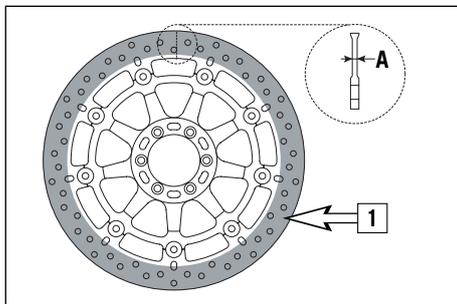
LIQUIDE DE FREIN:

Il est recommandé d'utiliser Motorex Brake Fluid DOT 5.1 pour effectuer un complément ou un remplacement de liquide de frein. Le liquide DOT 5.1 a un point d'ébullition humide de 180°C (soit 25°C de plus que le DOT 4) et il est donc plus sûr en utilisation intensive. Le DOT 5.1 est à base d'éther de glycol, a une couleur ambrée et peut être mélangé avec du DOT 4. **Ne jamais utiliser de DOT 5.** Ce produit est à base de silicone et reconnaissable à sa couleur pourpre. Les joints et les durites des motos KTM ne sont pas conçus pour du liquide de frein DOT 5.

Le liquide de frein est soumis à des contraintes thermiques importantes et absorbe l'humidité de l'air. Cela abaisse le point d'ébullition. C'est pourquoi il convient de remplacer le liquide de frein selon les intervalles prescrits.

ATTENTION

Faire remplacer le liquide de frein du circuit avant et du circuit arrière tous les deux ans dans un atelier KTM.

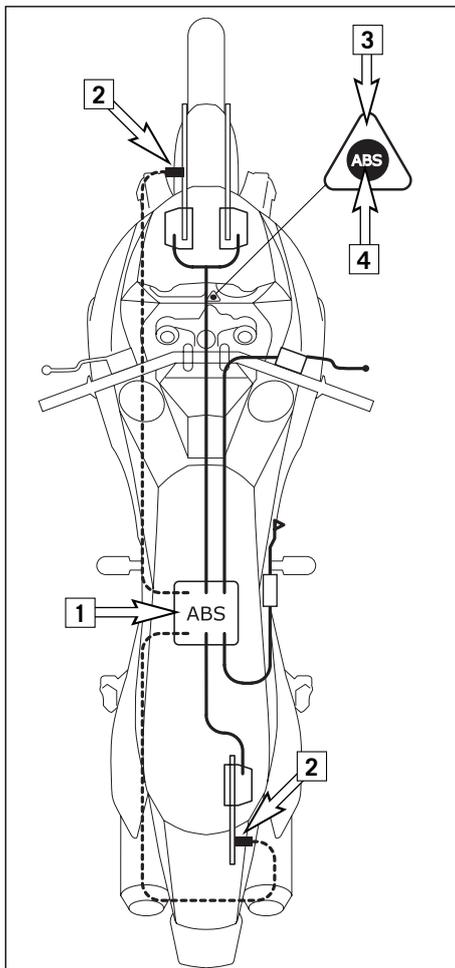


DISQUES DE FREIN :

L'usure réduit l'épaisseur des disques au niveau de la piste de freinage [1]. A l'endroit le plus fin [A], l'épaisseur du disque ne doit pas être inférieure à 4,5 mm. Contrôler l'usure à plusieurs endroits.

ATTENTION

Un disque de moins de 4,5 mm d'épaisseur est un facteur de risque. Faire remplacer immédiatement un disque trop usé.



ABS (SYSTÈME ANTIBLOQUE) 990 ADVENTURE:

L'ABS est un système de sécurité qui empêche un blocage des roues (quand la moto roule droit, sans application de forces latérales). La commande d'ABS [1], qui est constituée d'une unité hydraulique, d'un boîtier de commande électronique et d'une pompe commandée électriquement, est située sous la selle. Des capteurs [2] situés sur la roue avant et la roue arrière indiquent au boîtier de commande quel est le régime des roues.

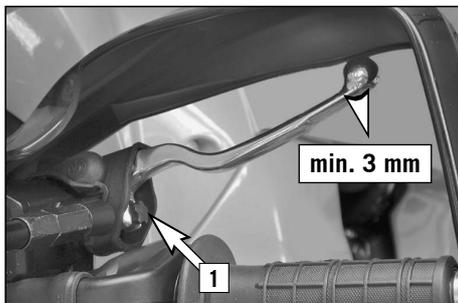
Le système de la KTM 990 Adventure travaille avec deux circuits de frein indépendants (frein avant et frein arrière). Dans les conditions ordinaires, le freinage se fait de manière traditionnelle, c'est-à-dire comme s'il n'y avait pas d'ABS. C'est seulement lorsque le boîtier de commande reconnaît qu'une roue va bloquer que s'opère la régulation. Le boîtier régule la pression dans le circuit concerné et empêche ainsi un blocage de la roue. La régulation se sent à une légère pulsation dans le levier ou la pédale de frein.

Le témoin d'ABS [3] doit s'allumer quand on met le contact et doit s'éteindre quand la moto a démarré et atteint une vitesse d'environ 5 km/h. S'il ne s'éteint pas ou s'il s'allume alors qu'on roule, c'est le signe d'un défaut de l'ABS. (voir Recherche de pannes).

Le bouton d'ABS [4] permet de débrancher l'ABS (voir Conseils d'utilisation)

⚠ ATTENTION

- Il ne faut en aucun cas changer les dimensions des jantes. Le fonctionnement de l'ABS n'est alors plus garanti.
- Les modifications de partie-cycle par allongement ou raccourcissement des suspensions ne sont pas licites. Le bon fonctionnement de l'ABS n'est alors plus garanti.
- L'ABS est optimisé pour les pneus préconisés par KTM. En cas de monte d'autres pneus, son fonctionnement n'est alors plus garanti.
- Une mauvaise pression des pneus entraîne une moins bonne régulation par l'ABS.

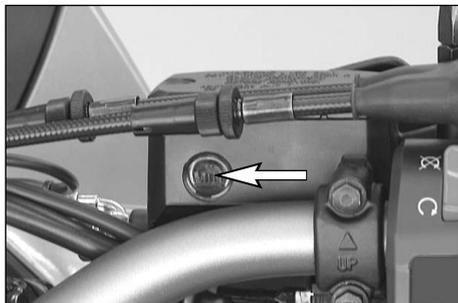


Réglage de la course à vide de la poignée de frein

La course à vide de la poignée de frein peut se régler au moyen de la vis [1]. On détermine ainsi le point d'attaque, (le moment où les garnitures attaquent le disque; on sent alors une résistance) en fonction de la grandeur de la main du pilote.

! ATTENTION

La course à vide de la poignée doit être au moins de 3 mm. C'est seulement après cette garde que le piston du maître-cylindre doit entrer en mouvement (ce que l'on sent à la résistance à la poignée). Si cette valeur de garde n'est pas respectée, il se produit une surpression dans le système et le frein avant peut chauffer et se trouver hors d'usage.

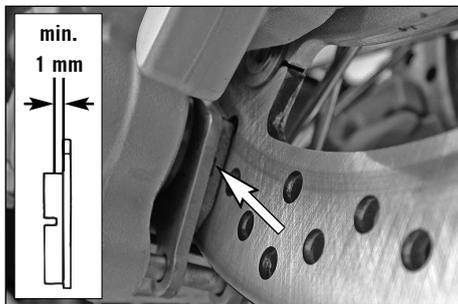


Vérification du niveau du liquide de frein avant

Le bocal de liquide de frein est situé sur la poignée au guidon avec le maître-cylindre. Il possède un regard sur sa face. Lorsque le bocal est à l'horizontale, le niveau de liquide ne doit pas se situer sous le niveau du regard.

⚠ ATTENTION

- Si le niveau de liquide de frein se situe en dessous du minima, ceci signifie que le système présente une fuite ou que les plaquettes de frein sont totalement usées. Dans ce cas il faut se rendre immédiatement dans un atelier KTM.
- Faire changer le liquide de frein tous les deux ans dans un atelier KTM.



Vérification des plaquettes de frein à l'avant

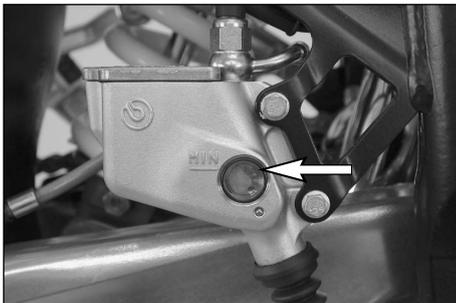
On contrôle les plaquettes par en dessous. L'épaisseur de la garniture ne doit pas être inférieure à 1 mm.

⚠ ATTENTION

L'épaisseur des garnitures des plaquettes de frein ne doit pas être inférieure à 1 mm à l'emplacement le plus faible. Dans le cas contraire, les freins peuvent lâcher. Pour votre propre sécurité, changez donc les plaquettes de frein pendant qu'il en est encore temps.

! ATTENTION

Si l'on remplace les plaquettes trop tard, quand la garniture est trop usée, c'est la partie métallique des plaquettes qui frotte contre le disque. L'efficacité du freinage en est très compromise et les disques sont irrémédiablement abîmés.

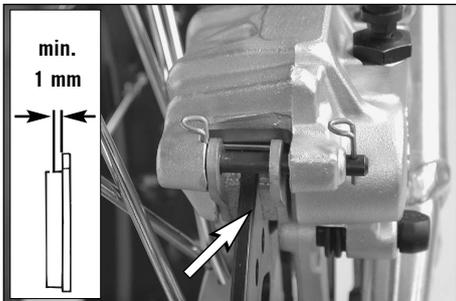


Vérification du niveau de liquide de frein à l'arrière

Le bocal de liquide de frein pour le disque arrière est combiné au maître-cylindre. Il possède un regard. Quand la moto est bien droite, le niveau ne doit pas descendre sous le repère „MIN“.

⚠ ATTENTION

- Si le niveau de liquide de frein se situe en dessous du minima, ceci signifie que le système présente une fuite ou que les plaquettes de frein sont totalement usées. Dans ce cas il faut se rendre immédiatement dans un atelier KTM.
- Faire changer le liquide de frein tous les deux ans dans un atelier KTM.



Vérification des plaquettes de frein à l'arrière

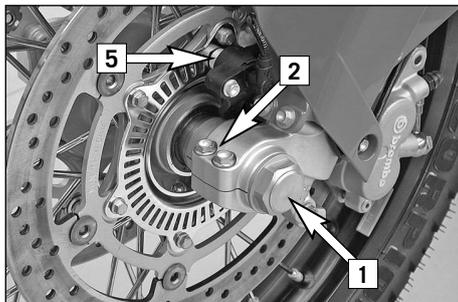
On contrôle les plaquettes par l'arrière. L'épaisseur de la garniture ne doit pas être inférieure à 1 mm.

⚠ ATTENTION

L'épaisseur des garnitures des plaquettes de frein ne doit pas être inférieure à 1 mm à l'emplacement le plus faible. Dans le cas contraire, les freins peuvent lâcher. Pour votre propre sécurité, changez donc les plaquettes de frein pendant qu'il en est encore temps.

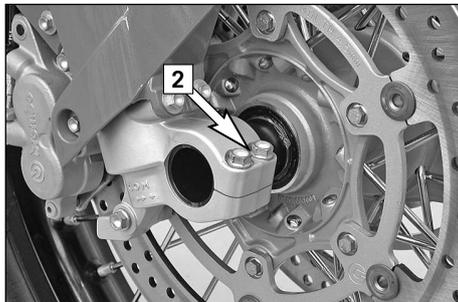
! ATTENTION

Si l'on attend trop pour changer les plaquettes et que, par exemple il n'y a plus de garniture, c'est le métal de la plaquette qui frotte contre le disque. Le freinage est alors inefficace et le disque est irrémédiablement endommagé.



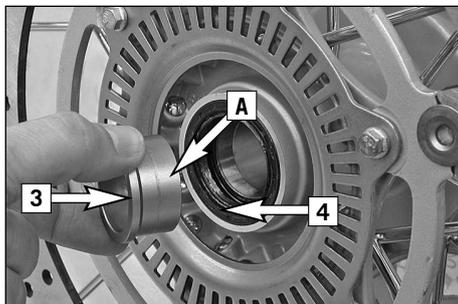
Dépose et pose de la roue avant

Caler la moto sous le sabot de manière à ce que la roue avant ne repose plus sur le sol. Débloquer la vis à épaulement [1] et les vis de fixation [2] au bas de chaque bras. Desserrer la vis à épaulement d'environ 8 tours, appuyer dessus avec la main pour faire sortir la broche du bas de fourche. Retirer la vis. Tenir la roue et sortir la broche. Ecarter un peu une pince de frein vers l'extérieur et sortir la roue de la fourche. Retirer des joints spi les entretoises gauche [3] et droite.

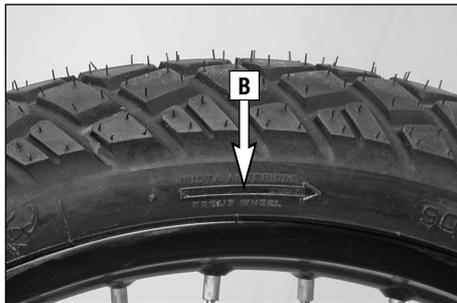


! ATTENTION

- Ne pas actionner le frein lorsque la roue est déposée.
- Toujours poser la roue de manière telle que ni les disques ni la cible d'ABS, pour les modèles qui en sont munis, ne soient endommagés.
- Modèles avec ABS: Lors de la dépose et de la pose de la roue il faut faire attention à ce que le capteur [5] ne soit pas endommagé et à ce que la cible ne soit pas tordue.



Avant de reposer la roue il convient de nettoyer les joints spi [4] et la surface de contact des entretoises [A]. Les graisser. Mettre les entretoises en place (celle qui est large va dans le joint spi gauche). Avec un tournevis repousser un peu les plaquettes. Présenter la roue dans le bon sens de rotation (voir la flèche [B] sur le pneu).

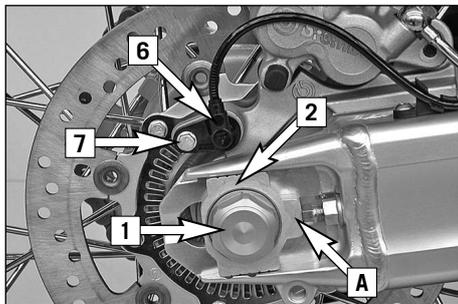


Présenter la roue dans la fourche. Tirer une des pinces un peu sur le côté et faire passer le pneu entre les pinces. Enfiler les disques dans les pinces et mettre la broche. Visser la vis à épaulement [1] et la serrer légèrement. Serrer les vis de fixation [2] au bas du bras droit (dans le sens de la marche) pour empêcher que la broche tourne. Serrer l'écrou à épaulement à 60 Nm.

Desserrer les vis au bas du bras droit, remettre la moto sur ses roues, actionner le frein avant et actionner la fourche plusieurs fois avec vigueur pour que les bras prennent leur place. C'est seulement après que l'on peut serrer les vis de fixation au bas de chaque bras à 15 Nm.

⚠ ATTENTION

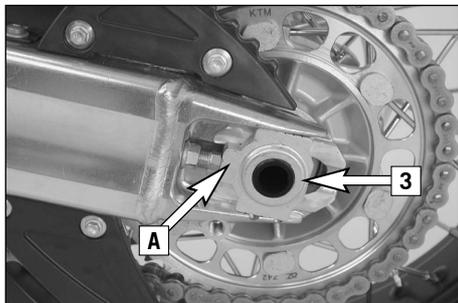
- Si l'on ne dispose pas de clef dynamométrique au moment de la pose, il faut faire contrôler le serrage dès que possible dans un atelier KTM. En effet, si la broche a du jeu la tenue de route peut en être affectée.
- Quand la roue est en place, toujours actionner le frein de manière à ce que les plaquettes prennent leur place.
- Éviter absolument qu'il y ait de la graisse ou de l'huile sur les disques de frein. L'efficacité s'en trouverait considérablement réduite.



Dépose et pose de la roue arrière

REMARQUE CONCERNANT LES MODÈLES AVEC ABS (SYSTÈME ANTIBLOQUAGE):
Afin de faciliter la dépose et la pose de la roue on peut démonter le capteur d'ABS [6]. Pour cela enlever la vis six pans [7] et retirer le capteur. Lors du remontage mettre du frein filet (loctite 243) sur le filetage de la vis. Mettre la vis et la serrer à 8 Nm.

Mettre la moto sur la béquille centrale de manière à ce que la roue arrière ne touche pas le sol. Dévisser l'écrou à épaulement [1], retirer le tendeur de chaîne [2], tenir la roue et retirer la broche [3]. Pousser la roue vers l'avant aussi loin que possible, faire descendre la chaîne de la couronne et la poser sur le cache de la couronne. Sortir la roue du bras oscillant avec précaution.



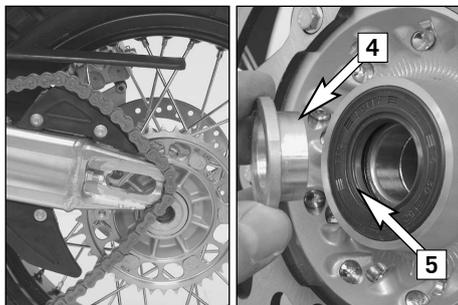
! ATTENTION

- Ne pas actionner le frein lorsque la roue est déposée.
- Toujours poser la roue de manière telle que ni le disque ni la cible d'ABS, pour les modèles qui en sont munis, ne soient endommagés.
- Si l'on retire la broche, il faut bien nettoyer son filetage ainsi que celui de l'écrou et les enduire à nouveau de graisse pour éviter un grippage (Motorex Long Term 2000).
- Modèles avec ABS: Lors de la dépose et de la pose de la roue il faut faire attention à ce que le capteur [6] ne soit pas endommagé et à ce que la cible ne soit pas tordue.

Avant d'effectuer la pose il faut nettoyer et graisser la surface de contact de la bague [4] et le joint spi [5].

La pose s'effectue en sens inverse. Faire attention à la position de la broche et du tendeur de chaîne. Les tétons [A] doivent être vers l'avant.

Avant de resserrer l'écrou à 90 Nm, il faut pousser sur la roue vers l'avant, afin que les tendeurs soient en appui contre les vis de réglage.



⚠ ATTENTION

- Au cas où vous ne disposeriez pas de clé dynamométrique lors du montage, faites ajuster le couple de serrage dès que possible dans un atelier KTM. Une broche de roue mal serrée peut entraîner un défaut de tenue de route.
- Quand la roue est en place, toujours actionner le frein de manière à ce que les plaquettes prennent leur place.
- Veillez à ce qu'il n'y ait ni graisse ni huile sur le disque de frein. Le freinage s'en trouverait considérablement altéré.



Pneus, pression

Le type, l'état et la pression des pneus ont une influence sur le comportement de la moto. C'est pourquoi il convient de vérifier avant toute utilisation.

⚠ ATTENTION

- Afin de garantir la sécurité et une tenue de route optimale il convient de n'employer que des pneus homologués par KTM (pneus autorisés sont indiqués sur le site internet www.ktm.com). D'autres pneus peuvent avoir une influence négative sur la tenue de route (par exemple guidonnage à haute vitesse) ainsi que sur les distances de freinage.
- Quand sont montés des pneus avec un marquage inférieur à „V“ (240 km/h), il ne faut pas dépasser la vitesse correspondante. Il faut apposer sur la moto, bien en vue du pilote, un autocollant portant l'indication de la vitesse maximum.

PRESSION	avant	arrière
Route en solo	2,4 bar	2,6 bar
Route en duo	2,4 bar	2,8 bar
Charge maximal	2,4 bar	2,8 bar

- Les dimensions sont indiquées dans les caractéristiques techniques et sur la feuille des mines.
- L'état doit être vérifié avant chaque utilisation. On regardera en particulier s'il n'y a pas de coupures, de clous ou d'autres objets pointus.
- Pour ce qui est de la profondeur du dessin, se conformer à la réglementation locale. Nous recommandons de changer le pneu au plus tard quand la profondeur n'est plus que de 2 mm.
- La pression doit être vérifiée régulièrement lorsque le pneu est froid. Adapter la pression au poids total de la machine. Une bonne pression est garante du confort de conduite et d'une longévité optimale du pneu.

⚠ ATTENTION

- Ne faites monter que des pneus autorisés par KTM. D'autres pneus peuvent avoir une influence négative sur la tenue de route.
- Modèles avec ABS (système antiblocage): Il ne faut en aucun cas changer les dimensions des jantes. Le fonctionnement de l'ABS n'est alors plus garanti.
- Modèles avec ABS (système antiblocage): L'ABS est optimisé pour les pneus préconisés par KTM. En cas de monte d'autres pneus, son fonctionnement n'est alors plus garanti.
- Employer des pneus de même marque et de même nature pour la roue avant et la roue arrière.
- Pour votre sécurité, un pneu abîmé doit aussitôt être remplacé.
- Des pneus usés se comportent mal, en particulier sur chaussée mouillée.
- Une pression trop faible entraîne une usure anormale et un échauffement trop important du pneu.

⚠ ATTENTION

- Modèles avec ABS (système antiblocage): Une mauvaise pression des pneus entraîne une moins bonne régulation par l'ABS, provoque un allongement des distances de freinage et une mauvaise tenue de route.
- Les pneus neufs ont une surface glissante et ne tiennent pas bien. Durant les 200 premiers kilomètres il faut rouler avec précaution et prendre des angles différents de manière à rendre toute la surface rugueuse. C'est seulement après que le pneu accrochera normalement.
- Par précaution il est recommandé de changer également la valve quand on change le pneu.

**Vérifier la tension des rayons**

Une tension des rayons correcte est très importante pour la stabilité de la roue et donc aussi pour la sécurité. Un rayon détendu crée un balourd et rapidement d'autres rayons se détendent. Il faut donc vérifier régulièrement la tension des rayons, particulièrement quand la machine est neuve. Avec la lame d'un tournevis on frappe légèrement sur chaque rayon (voir figure). Le son doit être clair. S'il est sourd, c'est que le rayon est desserré. Faire alors tendre les rayons dans un atelier, où l'on centrera aussi la roue.

⚠ ATTENTION

- Quand on roule avec des rayons desserrés, ils peuvent casser et influencer négativement la tenue de route. Un rayon cassé peut endommager la chambre à air et la crevaillon qui s'ensuit peut entraîner une perte de contrôle de la moto.
- Des rayons trop tendus peuvent également casser en raison de contraintes mal réparties. Seuls des rayons correctement tendus répartissent les charges de manière optimale. Les rayons doivent être serrés à un couple de $5 \text{ Nm} \pm 1 \text{ Nm}$.



Batterie

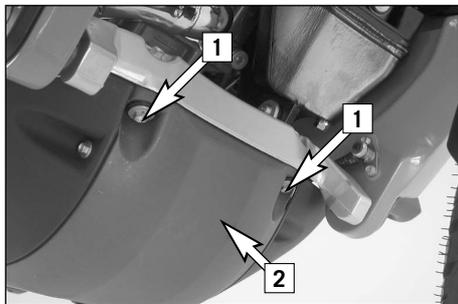
La batterie se trouve devant le moteur dans le sabot. Elle est sans entretien. Il n'est donc pas nécessaire de vérifier le niveau d'électrolyte ni de rajouter d'eau. Il suffit de maintenir les bornes propres et de les enduire éventuellement d'un peu de graisse non acide. Le niveau de charge et la manière de charger sont très importants pour la durée de vie de la batterie.

⚠ ATTENTION

Ne jamais utiliser la moto quand la batterie est déchargée ou sans la batterie. En effet, dans les deux cas des composants et des éléments électroniques de sécurité peuvent se trouver endommagés, si bien que la machine ne peut plus être utilisée de manière sûre dans la circulation.

! ATTENTION

Il ne faut en aucun cas enlever la barrette de bouchons [1] car la batterie se trouve alors endommagée.



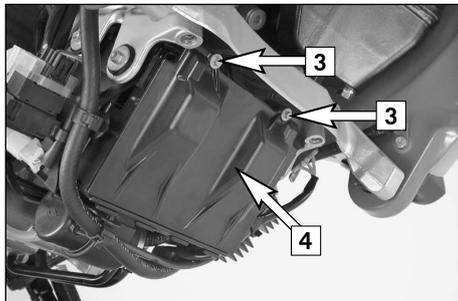
Dépose et pose de la batterie

La batterie sera enlevée seulement quand on remise la moto.

Enlever les vis [1] et basculer le sabot [2] vers le bas. Enlever les vis [3] et faire basculer la trappe [4] vers l'avant. Débrancher d'abord la borne moins puis la borne plus. Retirer la trappe et sortir la batterie dans son enveloppe.

Charger la batterie avant de la ranger et avant de la remonter. La ranger dans un endroit où la température se situe entre 0 et 35° C.

A la pose, enfiler la batterie dans son compartiment avec son enveloppe. Remettre la trappe. Raccorder les fils au plus puis au moins afin d'éviter un court-circuit. Refermer la trappe et la fixer avec deux vis. Basculer le sabot vers le haut et mettre de la loctite 243 (frein filet) sur le filetage des deux vis. Mettre les vis et les serrer à 25 Nm.



⚠ ATTENTION

- Si pour une raison quelconque de l'électrolyte venait à s'échapper de la batterie, il faudrait faire très attention. Il contient de l'acide sulfurique, qui peut provoquer des brûlures graves.
- Rincer abondamment à l'eau en cas de contact avec la peau.
- En cas de projection dans les yeux, rincer pendant au moins 15 mn à l'eau et consulter aussitôt un médecin.
- Bien qu'il s'agisse d'une batterie en circuit fermé, des gaz explosifs peuvent néanmoins s'échapper. Ne pas provoquer d'étincelles autour de la batterie et ne pas en approcher de flamme.
- Garder les vieilles batteries hors de portée des enfants et les éliminer selon les prescriptions en vigueur.
- Les vis du sabot doivent impérativement être freinées à la loctite 243 pour éviter qu'elles se desserrent.

! ATTENTION

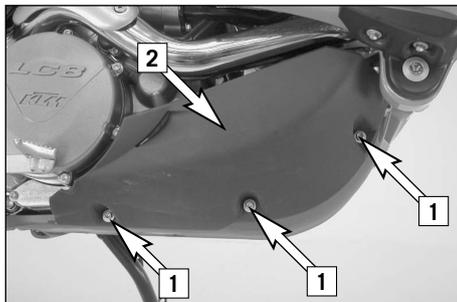
Ne surtout pas débrancher la batterie quand le moteur tourne, sinon le régulateur-redresseur se trouve détruit.



STOCKAGE:

Si la moto est remise pour une période assez longue, il faut déposer la batterie et la charger. Température de stockage 0 - 35° C, sans action directe du soleil.

Charger la batterie tous les 3 mois.

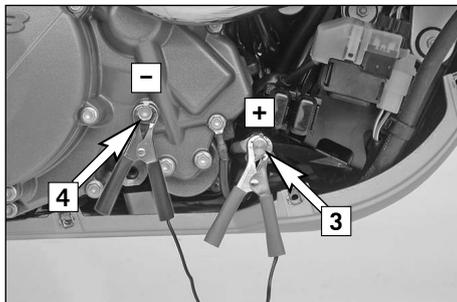


Charge de la batterie

Il n'est pas nécessaire de déposer la batterie pour la charger. Enlever les vis [1] et déposer le sabot [2]. Enlever le capuchon rouge et brancher le chargeur à la vis [3] pour le plus et à la vis [4] pour le moins. Charger la batterie selon le tableau ci-après. Il ne faut dépasser ni l'intensité ni le temps de charge indiqués. Une charge rapide avec une grande intensité a des conséquences négatives quant à la durée de vie de la batterie.

CHARGE DE LA BATTERIE

normale	1,1 ampère	5 - max 10 heures	max. 14,4 volts
rapide	5,5 ampères	max. 1 heure	max. 14,4 volts



Pour charger la batterie lorsqu'elle est en place sur la machine, il faut utiliser exclusivement le chargeur KTM (réf. 58429074000). Ainsi on est certain de ne pas endommager les systèmes électriques en raison d'une surtension. **Si l'on utilise un autre chargeur, il faut absolument déposer la batterie!** Cet appareil permet également de tester la tension au repos, la capacité de démarrage ainsi que l'alternateur. De plus, avec cet appareil il n'est pas possible de trop charger la batterie.

Quand la batterie a été vidée par des essais de démarrage, il faut la recharger sans délai. Si la batterie reste trop longtemps vide il se produit une décharge en profondeur et du sulfatage, ce qui détruit la batterie. En cas de stockage prolongé, il faut recharger la batterie au bout de 3 mois.

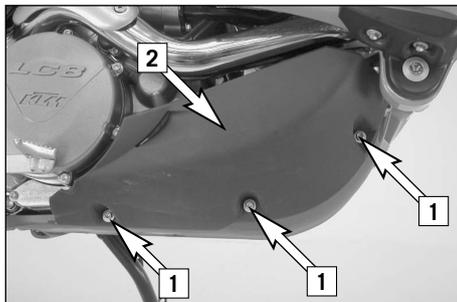
! ATTENTION

- Il ne faut en aucun cas enlever la barrette de bouchons car elle se trouve alors endommagée.
- Quand on charge, il convient de brancher d'abord la batterie sur le chargeur, puis ensuite de brancher le chargeur. En fin de charge, débrancher d'abord le chargeur puis débrancher la batterie.
- Quand on effectue la charge dans un lieu clos, il convient d'assurer une bonne ventilation car la batterie produit alors des gaz explosifs.
- Si la batterie est chargée trop longtemps, avec une trop forte tension ou une intensité trop importante, de l'électrolyte s'échappe par les soupapes de sécurité. La batterie perd ainsi de sa capacité.
- Il faut autant que possible éviter les charges rapides.



Aide au démarrage

Il est déconseillé de brancher une autre batterie en parallèle car cela peut entraîner une détérioration des composants électroniques.

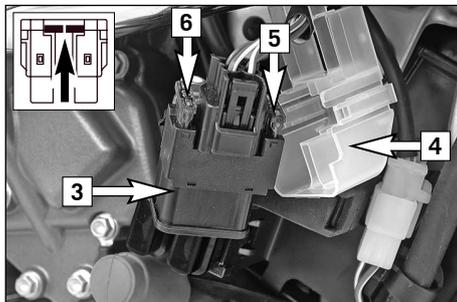


Fusible principal

Le fusible principal protège l'ensemble des éléments électriques de la moto. Il se trouve dans le relais de démarreur sous le cache latéral droit du sabot. Enlever les vis [1] et retirer le cache [2].

⚠ ATTENTION

Faire attention de ne pas se brûler au tuyau d'échappement.

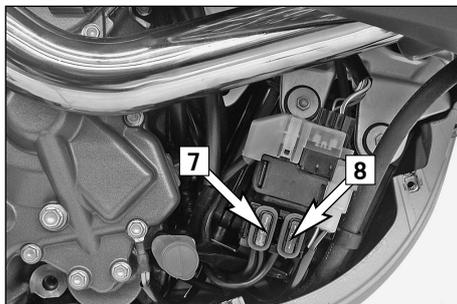


Sortir le relais de démarreur [3] de sa fixation par le haut. Retirer le cache [4] et vérifier le fusible principal [5]. Dans le relais de démarreur il y a aussi un fusible de rechange [6] de 30 ampères.

Si le fusible saute, le remplacer uniquement par un fusible de même valeur. Si un fusible neuf grille dès qu'on le monte il faut absolument consulter un atelier KTM.

! ATTENTION

Ne mettre en aucun cas un fusible plus fort ou un fusible „bricolé“. Cela pourrait conduire à la destruction de toute l'installation électrique!



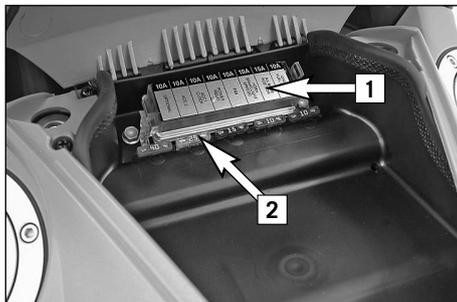
Fusibles pour l'ABS - Modèles avec ABS (système antiblocage)

Sous le relais de démarreur se trouvent 2 fusibles pour l'ABS. Enlever le capuchon et vérifier les fusibles [7] et [8]. Remplacer un fusible grillé uniquement par un fusible de même valeur. Si un fusible neuf grille dès qu'on le monte il faut absolument consulter un atelier KTM.

! ATTENTION

Ne mettre en aucun cas un fusible plus fort ou un fusible „bricolé“. Cela pourrait conduire à la destruction de toute l'installation électrique!

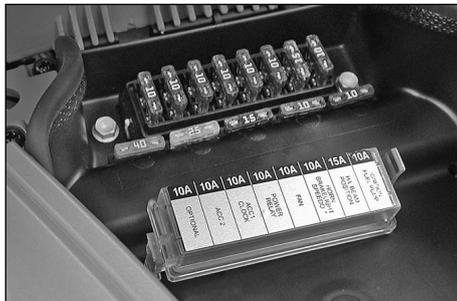
Les fusibles de remplacement de 25 et 40 ampères se trouvent près de la boîte à fusibles dans le compartiment devant la selle.



Fusibles individuels

La boîte à fusibles contenant les fusibles protégeant les éléments individuels est montée dans le compartiment réservoir.

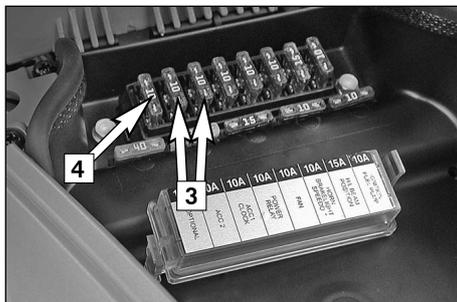
Sur le couvercle de la boîte à fusibles [1] sont notés les éléments et la valeur du fusible correspondant. Des fusibles de remplacement [2] de 10, 15, 25 et 40 ampères se trouvent également près de la boîte à fusibles.



Si le fusible saute, le remplacer uniquement par un fusible de même valeur. Si un fusible neuf grille dès qu'on le monte il faut absolument consulter un atelier KTM.

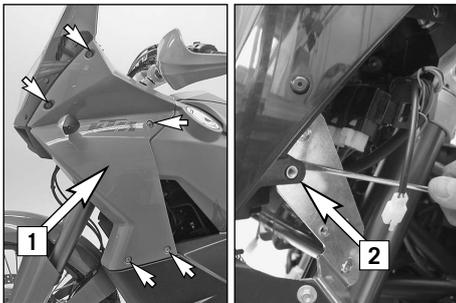
! ATTENTION

Ne mettre en aucun cas un fusible plus fort ou un fusible „bricolé“. Cela pourrait conduire à la destruction de toute l'installation électrique!



Les fusibles ACC 1 / CLOCK et ACC 2 [3] sont prévus pour des accessoires consommant chacun au maximum 10 ampères. Pour brancher de tels accessoires il existe des prises de raccordement sous le capotage de phare. On peut se renseigner auprès des ateliers KTM.

NOTA BENE CONCERNANT LES MODÈLES AVEC ABS:
L'ABS est protégé par le fusible ABS OPTIONAL [4].

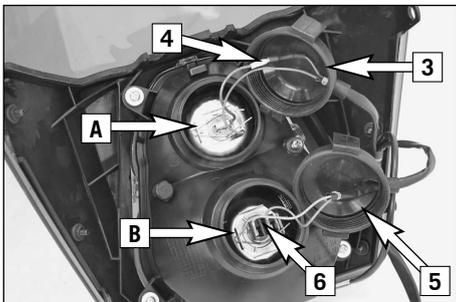


Remplacement des ampoules de phare

Retirer 5 vis à droite et à gauche et déposer les deux côtés du carénage [1]. Avec un tournevis débrancher les pattes de fixation [2]. Faire basculer vers l'avant le phare avec le sautevent et débrancher la prise sur le tableau. Poser le phare sur une surface douce afin de ne pas l'abîmer.

! ATTENTION

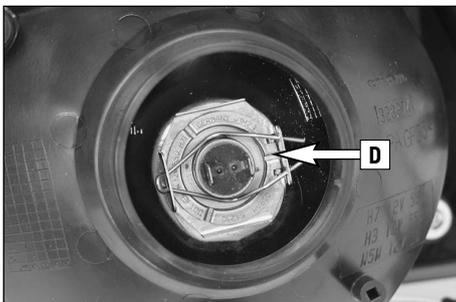
Ne pas toucher le verre de l'ampoule avec les doigts pour ne pas y mettre de gras, car ce gras se vaporise et se dépose ensuite sur le déflecteur.



AMPOULE DE FEU DE ROUTE [A]:

Retirer le capuchon en caoutchouc [3] et débrancher la prise [4]. Décrocher la patte et sortir l'ampoule.

Mettre en place l'ampoule neuve. (voir Caractéristiques techniques - Partie-cycle / Lampe), raccrocher la patte, brancher la prise et remettre le capuchon en caoutchouc.

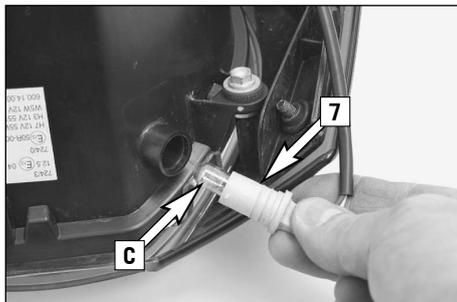


AMPOULE DE FEU DE CROISEMENT [B]:

Retirer le capuchon en caoutchouc [5] et débrancher la prise [6]. Décrocher la patte et sortir l'ampoule.

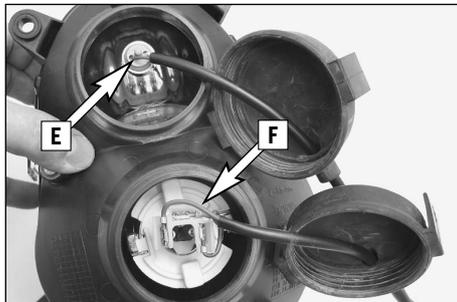
Quand on pose la nouvelle ampoule (voir Caractéristiques techniques - Partie-cycle / Lampe), faire attention à ce que la languette [D] prenne bien sa place dans le support.

Raccrocher la patte, brancher la prise sur l'ampoule et remettre le capuchon en caoutchouc.



AMPOULE DE FEU DE POSITION [C]:

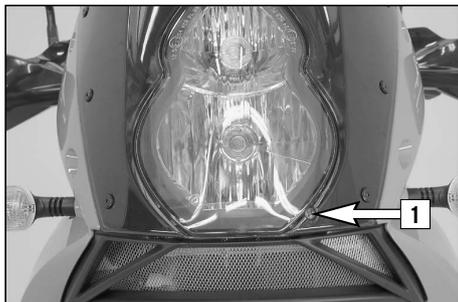
Retirer le porte-ampoule [7] de la parabole et sortir l'ampoule du porte-ampoule.



MODÈLE USA :

Sur le modèle USA le feu de position [E] se trouve dans la partie supérieure du phare. Dans la partie inférieure il y a une ampoule [F] (voir Caractéristiques techniques - Partie-cycle / Lampe) faisant code/phare.

Avant de reposer le phare il convient de rebrancher la prise sur le tableau et de vérifier si toutes les ampoules fonctionnent correctement.

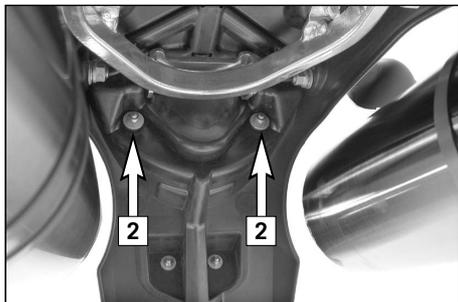


Réglage de la portée du phare

Le chargement de la machine peut obliger à corriger la portée du phare. La vis de réglage [1] permet de modifier la portée. En tournant dans le sens des aiguilles d'une montre on augmente la portée, dans le sens contraire on la réduit.

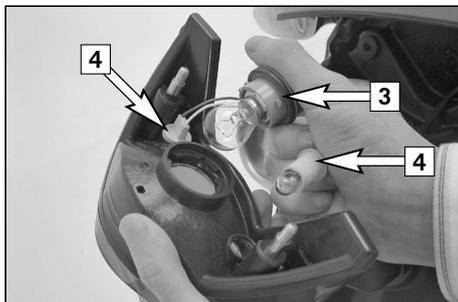
CONTRÔLE

Sur un mur clair devant lequel le sol est horizontal on trace un repère à 830 mm (990 Adventure S) ou à 790 mm (990 Adventure). La moto étant chargée (pilote, passager, bagages), on se place à 10 m du mur et l'on met en feu de croisement. La limite entre la zone éclairée et la zone sombre doit se trouver au niveau du repère.



Remplacement d'une ampoule de feu rouge et de stop

Enlever les deux vis [2] se trouvant à la partie inférieure du garde-boue et retirer le feu rouge vers l'arrière.



AMPOULE DE STOP

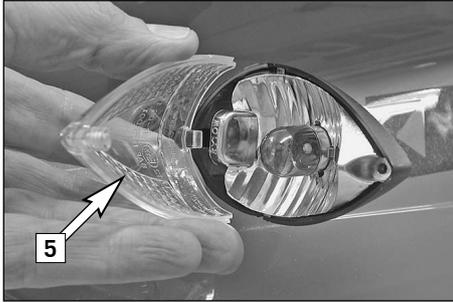
Faire tourner le porte-lampe [3] d'environ 30° dans le sens inverse de celui des aiguilles d'une montre et le sortir du boîtier de feu rouge.

Appuyer légèrement sur l'ampoule et la faire tourner d'environ 30° dans le sens inverse de celui des aiguilles d'une montre. On peut alors la retirer.

La pose s'effectue en sens inverse.

AMPOULE DE FEU ROUGE

Retirer le porte-lampe [4] du boîtier et sortir l'ampoule du porte-lampe.

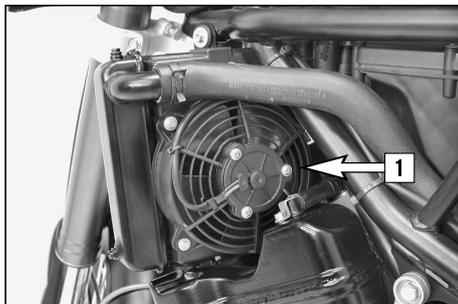


Remplacement d'une ampoule de clignotant

Enlever la vis se trouvant à la partie arrière du clignotant. Faire basculer avec précaution le verre [5] vers la moto et le retirer.

Appuyer légèrement sur l'ampoule et la faire tourner d'environ 30° dans le sens inverse de celui des aiguilles d'une montre. On peut alors la retirer.

La pose s'effectue en sens inverse.

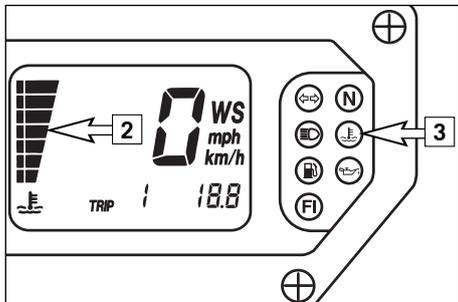


Systeme de refroidissement

La pompe à eau située dans le moteur fait circuler le liquide de refroidissement. Quand le moteur est froid, la circulation ne se fait que dans les cylindres et les culasses. Quand le moteur atteint environ 75° C, le thermostat s'ouvre et le liquide de refroidissement passe alors également à travers le radiateur en aluminium.

Le refroidissement se fait par le vent relatif. Plus la vitesse est faible, moins le refroidissement est efficace. De même si les ailettes du radiateur sont encrassées le refroidissement est médiocre.

En circulation lente en ville ou quand on attend à un feu rouge, donc quand il y a peu de vent relatif, la température du liquide augment. Quand elle atteint 102° C, le ventilateur [1] situé sur le radiateur se met en route. Il force l'air à passer à travers le radiateur et empêche ainsi une surchauffe.

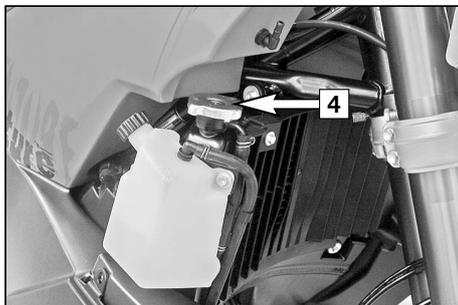


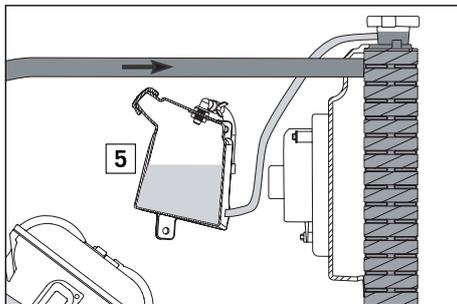
! ATTENTION

La jauge de température [2] se met à clignoter et le témoin rouge de température [3] s'allume quand le liquide a atteint environ 120° C et que la température normale de fonctionnement est dépassée.

Les causes possibles sont les suivantes :

- on roule doucement en demandant un effort au moteur alors que la température de l'air est élevée:
Augmenter la vitesse dans la mesure du possible afin que le vent relatif soit plus fort. Si au bout de 1500 m le témoin ne s'éteint toujours pas, il faut s'arrêter immédiatement, couper le moteur et rechercher l'origine du problème.
- Le ventilateur sur le radiateur ne fonctionne pas:
Quand la température du liquide de refroidissement a atteint 120° celsius, le ventilateur doit tourner quand le contact est mis. Si le ventilateur ne tourne pas mais qu'il y a suffisamment de liquide dans le circuit, il est possible de se rendre en roulant jusqu'au prochain atelier KTM, mais sans demander d'effort au moteur.
- manque de liquide de refroidissement dans le circuit:
Vérifier s'il y a une fuite de liquide (regarder aussi sous la moto).
Laisser le moteur refroidir et vérifier le niveau de liquide dans le radiateur (voir chapitre Contrôle du niveau de liquide de refroidissement dans le radiateur).
On ne peut reprendre la route que s'il y a assez de liquide dans le radiateur. Consulter sans attendre un atelier KTM pour éliminer la panne. Si l'on continue à rouler alors que le témoin de température d'eau est allumé, il se produit une casse moteur.
- Usage intensif de l'embrayage à petite vitesse (faire cirer)





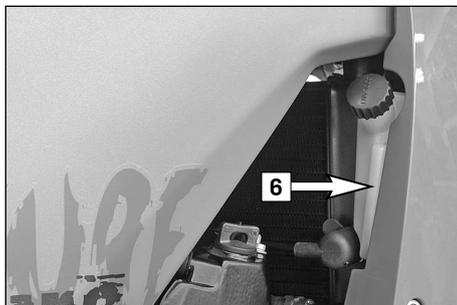
Le liquide de refroidissement est composé de 50% d'antigel et 50% d'eau distillée. Il est nécessaire qu'il assure une protection jusqu'à -25°C. Acôté de sa protection contre le gel, ce liquide est efficace aussi contre la corrosion, c'est pourquoi il ne faut pas le remplacer simplement par de l'eau.

! ATTENTION

- Il est nécessaire d'employer un antigel de qualité et d'une marque connue (Motorex Anti-Freeze). Un antigel de basse qualité peut provoquer de la corrosion et la formation de mousse.
- Si l'on utilise la machine dans des régions où la température peut être inférieure à -25°C, il faut augmenter en conséquence la part d'antigel.

La surpression qui apparaît lorsque le liquide chauffe est réglée par un système de soupape dans le bouchon du radiateur [4]. On peut atteindre une température de 125°C sans gêner le fonctionnement.

Quand il chauffe, le liquide de refroidissement augmente de volume. Une part passe donc dans le vase d'expansion [5]. Quand la température redescend, cette part repasse dans le circuit.



Vérification du niveau de liquide de refroidissement dans le vase d'expansion

On contrôle le niveau du liquide de refroidissement quand le moteur est froid. Ce niveau doit se situer entre les repères MIN et MAX portés sur le vase [6]. Si le niveau est en dessous du repère MIN, il faut rajouter du liquide (pour la composition, voir ci-dessus).

Si il faut rajouter fréquemment du liquide, c'est vraisemblablement qu'il y a une fuite. Si le vase est vide, il faut également contrôler le niveau dans le radiateur. Faire vérifier le circuit de refroidissement dans un atelier KTM.

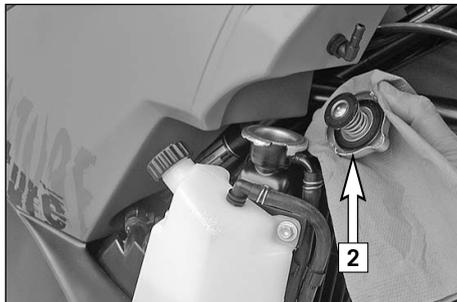


Vérification du niveau de liquide de refroidissement dans le radiateur

Enlever les 5 vis, retirer l'habillage à droite [1], débrancher le fil de clignotant et la mise à l'air du réservoir.

⚠ ATTENTION

Il est préférable de vérifier le niveau de liquide de refroidissement lorsque le moteur est froid. Lorsque le moteur est chaud, il faut recouvrir le bouchon d'un chiffon et ouvrir lentement de manière à ce que la pression puisse s'échapper - Attention aux brûlures!

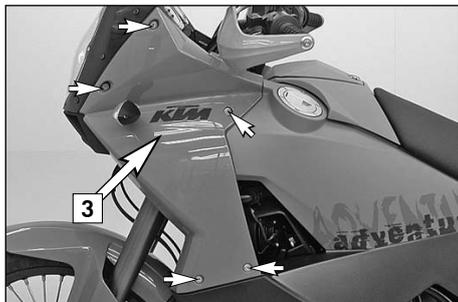


Recouvrir le bouchon du radiateur [2] d'un chiffon. Tourner avec précaution dans le sens contraire de celui des aiguilles d'une montre et retirer le bouchon. Le radiateur doit être totalement plein, sans qu'il y ait d'air.

S'il manque du liquide, c'est vraisemblablement qu'il y a une fuite. Dans ce cas, faire vérifier le circuit de refroidissement dans un atelier KTM.

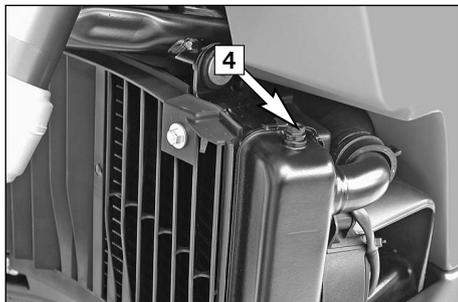
! ATTENTION

Si l'on rajoute plus d'un litre de liquide, il faut purger le circuit de refroidissement.



Purger le circuit de refroidissement

Enlever les 5 vis, retirer l'habillage à gauche [3], débrancher le fil de clignotant et la mise à l'air du réservoir.



Enlever la vis de purge [4] à gauche sur le radiateur.



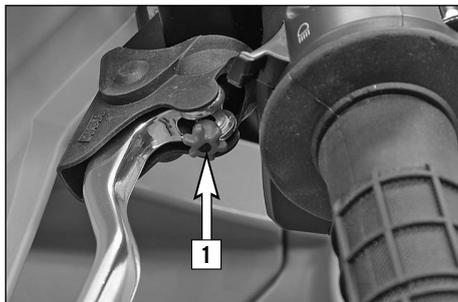
Pour pouvoir purger complètement le circuit de refroidissement il faut lever la moto d'environ 50 cm à l'avant.

Mettre du liquide de refroidissement jusqu'à ce qu'il ressorte sans bulles d'air par l'orifice de purge et remettre alors immédiatement la vis afin que l'air ne puisse plus rentrer dans le radiateur.

Finir de remplir le radiateur.

Raccorder les fils des clignotants et les mises à l'air des réservoirs. Remonter les deux côtés du carénage.

Après un bref essai sur route, vérifier à nouveau le niveau de liquide de refroidissement.



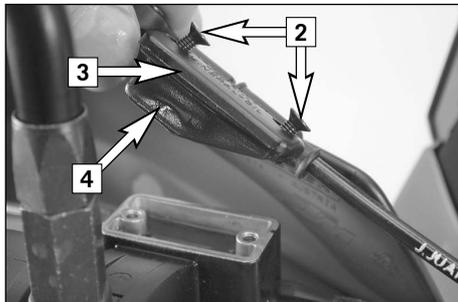
Réglage de la position de base de la poignée d'embrayage

La vis de réglage [1] permet de régler la position de base de la poignée d'embrayage de manière optimale en fonction de la grandeur de la main du pilote.

Lorsqu'on tourne la vis dans le sens des aiguilles d'une montre, la poignée s'éloigne du guidon. Quand on tourne dans le sens inverse de celui des aiguilles d'une montre, la poignée se rapproche du guidon.

! ATTENTION

La plage de réglage est limitée. Tourner la vis seulement avec les doigts et ne pas forcer.



Contrôle du niveau d'huile de l'embrayage hydraulique

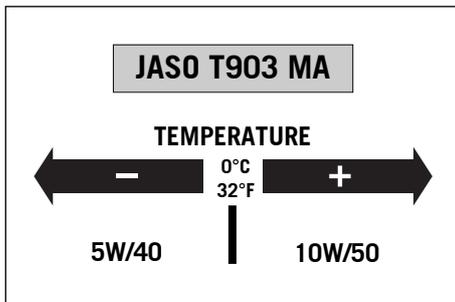
Pour vérifier le niveau de l'huile dans le maître-cylindre de l'embrayage, il faut enlever le couvercle. Pour ce faire retirer les vis [2] et déposer le couvercle [3] avec la membrane caoutchouc [4]. Lorsque le maître-cylindre est bien à l'horizontale le niveau d'huile doit se situer à 4 mm sous le bord supérieur.

Si besoin est, rajouter de l'huile biologiquement dégradable pour circuit hydraulique SAE 10 (Motorex Kupplungsfluid 75). Cette huile est en vente chez les agents KTM.

! ATTENTION

KTM utilise pour l'embrayage une huile hydraulique minérale biodégradable. Il ne faut en aucun cas mélanger cette huile à une autre huile hydraulique. Toujours utiliser l'huile d'origine KTM (disponible chez les agents de la marque) car cela garantit un fonctionnement optimal de l'embrayage.

Ne jamais utiliser de liquide de frein.

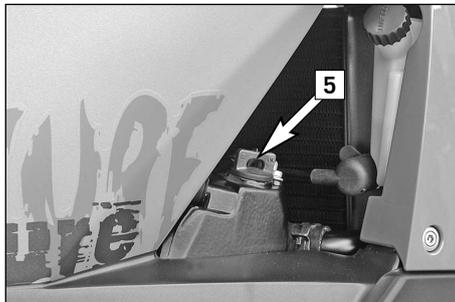


Huile moteur

Autrefois on employait pour les motos quatre-temps des huiles de voiture dans la mesure où il n'existait pas de spécifications spéciales pour les motos. Les évolutions techniques différentes des deux secteurs ont entraîné la mise en place d'une spécification particulière pour les motos quatre-temps, la norme JASO T903 MA. Si l'on recherche pour les voitures de grands intervalles entre les vidanges, pour les motos ce qui est déterminant ce sont les régimes élevés avec des puissances au litre importantes. Sur la plupart des machines la boîte de vitesses et l'embrayage sont également graissés avec la même huile. La norme JASO MA tient compte de ces spécificités.

N'utiliser que des huiles moteur totalement de synthèse qui répondent à la norme JASO MA (voir les indications sur le bidon).

KTM recommande Motorex Power Synt 4T de viscosité 10W/50 (pour des températures supérieures à 0° C) ou 5W/40 (pour des températures inférieures à 0° C).



Contrôle du niveau d'huile

Le contrôle du niveau d'huile s'effectue moteur chaud (quand au moins quatre champs de la jauge de température sont allumés). Laisser tourner le moteur chaud environ 1 mn au point mort et mettre la machine bien de niveau et d'aplomb (donc pas sur la béquille latérale).

Couper le moteur, dévisser la jauge [5] et l'essuyer avec un chiffon. Visser la jauge à fond puis la sortir à nouveau.

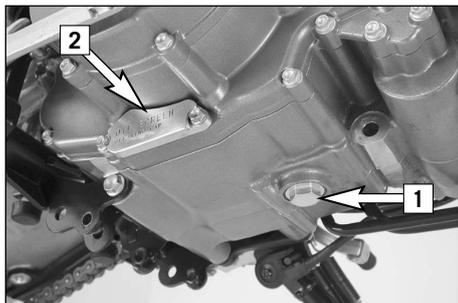


Le niveau d'huile doit se situer entre le bas de la jauge (MIN) et le repère MAX.

La différence entre MIN et MAX représente 0,5 litre. Si besoin est, rajouter de l'huile et vérifier l'étanchéité du moteur.

! ATTENTION

- Une trop faible quantité d'huile ou une huile de basse qualité provoquent une usure prématurée du moteur.
- Ne pas dépasser le niveau maximal.
- Ne pas descendre sous le niveau minimal.



Vidange du moteur et changement du filtre à huile, nettoyage des crépines

! ATTENTION

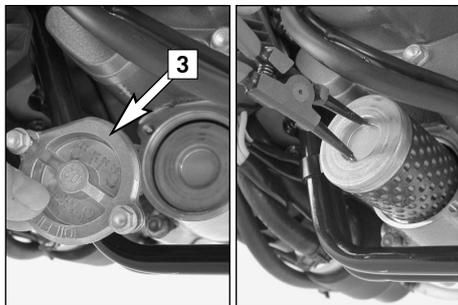
C'est seulement après la période de garantie que l'on peut effectuer soi-même la vidange du moteur. Si, durant la période de garantie, la vidange n'est pas effectuée par un atelier KTM, la garantie ne saurait jouer.

REMARQUE: Le graissage du moteur LC8 est à carter sec. L'huile est aspirée dans le bas du carter et pompée dans le réservoir d'huile. Lors de la vidange, il convient aussi de vidanger le réservoir d'huile. Comme de nombreuses pièces doivent être démontées, il est conseillé de faire effectuer la vidange dans un atelier KTM.

C'est pourquoi nous recommandons de faire effectuer la vidange par un atelier KTM. Durant la période de garantie, cela est obligatoire, sinon la garantie ne peut s'appliquer. La vidange s'effectue moteur chaud.

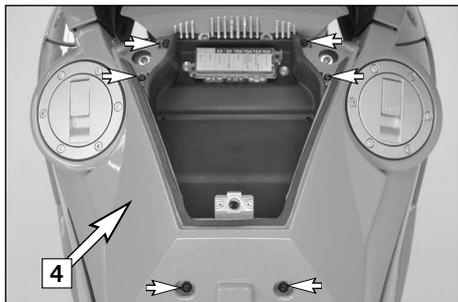
⚠ ATTENTION

Le moteur et son huile à température de fonctionnement sont très chauds. Ne pas se brûler!

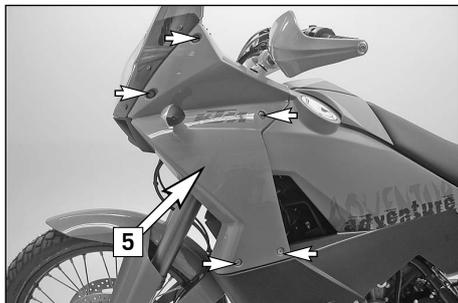


Mettre la moto bien droite sur un sol plat. Enlever les 4 vis et déposer le sabot. Mettre un récipient sous le moteur pour recueillir l'huile. Enlever le bouchon de vidange [1], retirer le couvercle [2] et sortir la crépine du moteur en utilisant une pince.

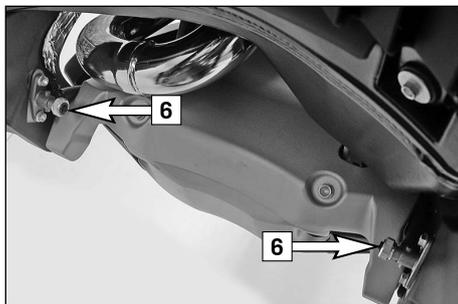
Enlever le couvercle du filtre à huile [3] et retirer le filtre du carter en utilisant une pince à circlips extérieurs.



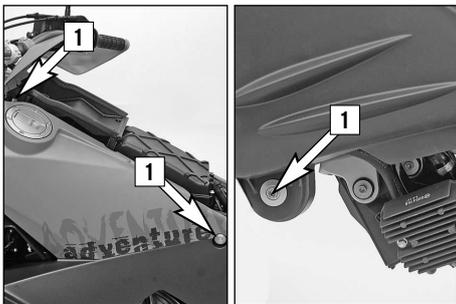
Retirer les 6 vis et déposer le cache [4].



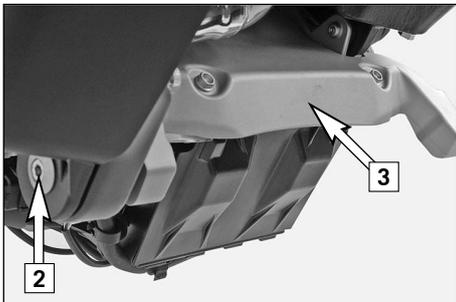
Retirer les 5 vis, déposer le flanc gauche du carénage [5] et débrancher le clignotant.



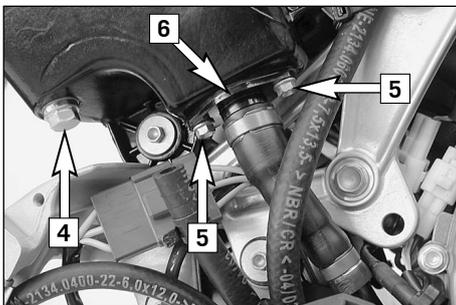
Fermer les deux robinets [6] de la durite de raccordement.



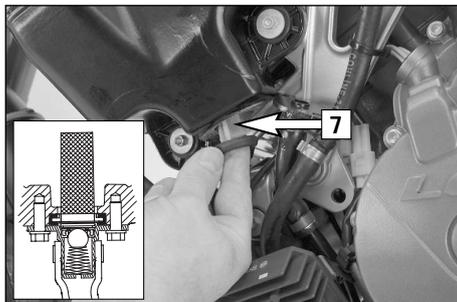
Retirer les trois vis [1], lever le réservoir d'environ 15 mm et le faire pivoter en haut sur le côté avec précaution. Débrancher les durites, débrancher les raccords de la pompe à essence et du capteur (niveau d'essence) et enlever le réservoir.



Enlever la vis du bas [2] du réservoir droit. Enlever les vis six pans creux et retirer le cache [3] de la batterie.

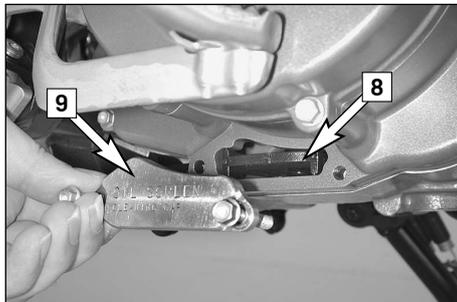


Enlever le bouchon de vidange [4] du réservoir d'huile et laisser l'huile s'écouler dans un récipient. Retirer les vis [5] et basculer sur le côté le clapet anti-retour [6].



Avec précaution, retirer la crépine [7] du réservoir d'huile.

Nettoyer avec soin les bouchons de vidange, les couvercles et les deux crépines. Nettoyer tous les joints en caoutchouc et vérifier s'ils sont en bon état. Les remplacer si nécessaire.



Remonter le bouchon de vidange du moteur avec un joint neuf et le serrer à 20 Nm.

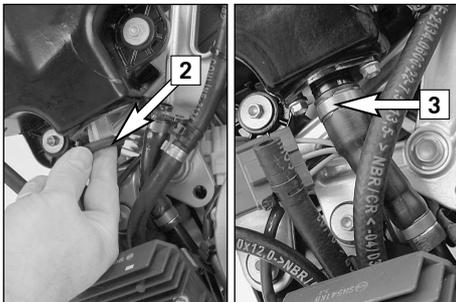
Enfiler la crépine [8] sur les guides dans la pompe à huile, avec l'indication TOP vers le haut. Vérifier que le joint est bien en place et mettre le couvercle [9]. Serrer les vis à 10 Nm.



Enfiler un filtre à huile neuf [1] dans le carter. Graisser le joint torique et monter le couvercle avec le joint. Serrer les vis à 6 Nm.

! ATTENTION

N'utiliser que des filtres à huile d'origine KTM. Avec d'autres filtres le moteur peut s'abîmer.



Monter le bouchon de vidange du réservoir d'huile avec un joint neuf. Serrer à 20 Nm.

Graisser le joint [2] et enfiler la crépine avec précaution dans le réservoir d'huile. Mettre en place le clapet anti-retour [3], mettre les vis et serrer à 10 Nm.



Mettre le cache de la batterie et serrer les vis à 25 Nm. Mettre la vis du bas du réservoir droit et la serrer à 25 Nm.

Accrocher le réservoir gauche à la fixation supérieure. Rebrancher les durites et les raccords de la pompe à essence et du capteur (niveau d'essence). Fixer le réservoir avec 3 vis et serrer celles-ci à 25 Nm.

Ouvrir les deux robinets de la durite de raccordement.



Remplir avec 2,5 litres d'huile de synthèse selon la norme JASO MA (par ex. Motorex Power Synt 4T) et mettre la jauge à huile. Faire démarrer le moteur, le laisser chauffer 4 minutes puis le couper. Retirer la jauge et rajouter de l'huile jusqu'au repère MAX (environ 0,5 litre).

Vérifier l'étanchéité du moteur et du réservoir d'huile.

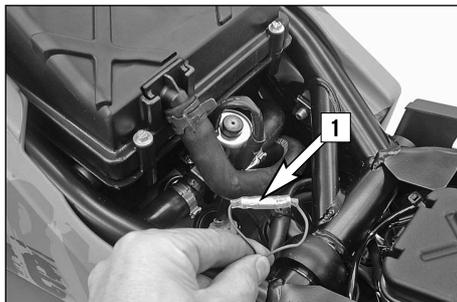


Mettre de la loctite 243 sur les 4 vis qui tiennent le sabot. Les serrer à 25 Nm.

ATTENTION

Les vis du sabot doivent être impérativement freinées à la loctite 243 afin qu'elles ne se desserrent pas.

Brancher le fil du clignotant et le tuyau de mise à l'air du réservoir. Poser le flanc de carénage gauche. Monter le cache du compartiment réservoir.



Activation du diagramme d'allumage pour les carburants à faible indice d'octane

Si l'on circule dans des pays où le carburant a un indice d'octane inférieur à 95, on peut facilement passer sur un diagramme d'allumage adéquat.

Au niveau de la fixation supérieure de l'amortisseur se trouve une prise [1] sur un fil marron/noir.

Lorsque les cosses sont reliées, c'est le diagramme d'allumage pour le carburant d'un indice d'octane au moins égal à 95 qui est activé.

Si l'on débranche la prise, c'est le diagramme d'allumage pour les carburants d'un indice d'octane entre 80 et 94 qui est activé. Le moteur perd ainsi un peu de puissance mais l'on empêche que se produise de l'autoallumage à cause de l'essence pauvre et que n'en résulte une casse moteur.

! ATTENTION

Quand on ne dispose pas de carburant d'un indice d'octane au moins égal à 95 il faut impérativement activer le diagramme d'allumage pour carburant pauvre (80 à 94 d'indice d'octane) afin d'éviter une casse moteur.

Si l'on fait faire sur la moto les révisions prescrites, il n'est guère vraisemblable que se produise une panne. Si toutefois un dysfonctionnement devait apparaître, il est conseillé de le localiser en se servant du tableau ci-après.

Nous attirons toutefois l'attention sur le fait que nombre de travaux ne peuvent être faits par un profane. En cas de doute il convient de s'adresser à un atelier KTM agréé.

PANNE	CAUSE	REMEDE
Le moteur n'est pas entraîné quand on appuie sur le bouton de démarreur	Erreur du pilote	Mettre le contact, mettre la boîte au point mort, mettre le bouton d'arrêt d'urgence sur la bonne position, ne pas donner de gaz quand on lance le moteur
	La batterie est déchargée	Charger la batterie et déterminer pourquoi elle est déchargée. Consulter un atelier KTM
	Fusible IGNITION grillé	Remplacer le fusible IGNITION dans la boîte à fusibles
	Fusible principal grillé	Enlever le cache moteur droit et remplacer le fusible
	Contacteur ou bouton d'arrêt d'urgence défectueux	Vérifier le contacteur et le bouton d'arrêt d'urgence, consulter un atelier KTM
Le démarreur entraîne seulement lorsqu'on débraye	Dispositif de sécurité défectueux	Consulter un atelier KTM
	Une vitesse est enclenchée	Mettre la boîte au point mort
	Une vitesse est enclenchée et la béquille est déployée	Mettre la boîte au point mort
Le moteur est entraîné bien qu'une vitesse soit engagée	Dispositif de sécurité défectueux	Consulter un atelier KTM
	Dispositif de sécurité défectueux	Consulter un atelier KTM
Le moteur est entraîné, mais ne démarre pas	Erreur du pilote	Respecter la procédure de démarrage (cf. recommandations).

PANNE	CAUSE	REMEDE
Le moteur est entraîné, mais ne démarre pas	Fusible de la pompe à essence grillé	Remplacer le fusible FUEL PUMP
	La durite d'essence n'est pas raccordée	Raccorder la durite d'essence
	Cosses du faisceau oxydées	Déposer le carénage et les réservoirs, nettoyer les cosses, les traiter avec un aérosol de contact
	Dysfonctionnement de l'injection	Consulter un agent KTM
	Une vitesse et engagée et la béquille latérale est sortie	Mettre la boîte au point mort
Le moteur ne tire pas	Filtre à air/filtre à essence encrassé	Faire remplacer le filtre à air/filtre à essence par un agent KTM
	Dysfonctionnement de l'injection	Consulter un agent KTM
	Le diagramme d'allumage indice 80 est activé	Activer le diagramme indice 95, à condition que l'on dispose de carburant de 95 d'indice d'octane
Le moteur chauffe	Manque de liquide de refroidissement	Rajouter du liquide de refroidissement, vérifier l'état du circuit (cf. Travaux d'entretien)
	Ailettes du radiateur encrassées	Nettoyer les ailettes au jet d'eau
	Formation de mousse	Remplacer le liquide de refroidissement, utiliser un antigel de qualité
	Durite de radiateur pincée ou abîmée	Bien mettre la durite ou la remplacer
	Fusible du ventilateur sauté	Remplacer le fusible FAN

PANNE	CAUSE	REMEDE
Le moteur chauffe	Ventilateur ou thermocontacteur défaillant	Consulter un atelier KTM
	Air dans le circuit de refroidissement	Purger le circuit de refroidissement (voir Travaux d'entretien)
	Thermostat défectueux	Faire vérifier le thermostat (doit s'ouvrir à 75° C), éventuellement le remplacer, consulter un atelier KTM
Le témoin FI s'allume/clignote	Défaut du système d'injection (voir codes de clignotement)	Consulter un agent KTM
Le témoin d'ABS s'allume	Les roues ont des régimes très différents	S'arrêter, couper l'allumage puis le remettre
	Fusible grillé	Remplacer les fusibles d'ABS (sous habillage droit du moteur) Remplacer le fusible ABS OPTIONAL
	Capteurs d'ABS desserrés, fil endommagé	Vérifier le serrage des capteurs et l'état du fil, consulter un agent KTM
	Cible d'ABS tordue	Consulter un agent KTM
	Défaut dans l'ABS	Consulter un agent KTM
Le moteur se coupe quand on roule	Pas d'essence	Mettre de l'essence
	Fusible de la pompe à essence grillé	Remplacer le fusible FUEL PUMP
Consommation d'huile élevée	Niveau d'huile moteur trop élevé	Vérifier le niveau d'huile avec le moteur à chaud, corriger le cas échéant.
	Huile moteur trop fluide (viscosité)	Utiliser de l'huile moteur plus visqueuse, observez le chapitre „Huile moteur“
Le phare et le feu de position ne marchent pas	Ampoule grillée	Remplacer l'ampoule
	Fusible grillé	Remplacer le fusible H/L BEAM POSITION

PANNE	CAUSE	REMEDE
Les clignotants, le stop, le klaxon et le compteur numérique multifonction ne fonctionnent pas	Ampoule grillée	Remplacer l'ampoule
	Fusible grillé	Remplacer le fusible HORN BRAKELIGHT SPEEDO
L'heure affichée est fausse ou ne s'affiche plus	Fusible grillé, donc le courant ne passe plus	Remplacer le fusible ACC 1 / CLOCK et régler l'heure
Batterie déchargée	Allumage non coupé (a consommé le courant)	Charger la batterie selon les prescriptions
	La batterie n'est pas chargée par l'alternateur	Faire vérifier le régulateur et l'alternateur par un agent KTM
Pas d'indication sur l'écran du compteur numérique multifonction	Fusible grillé	Remplacer le fusible HORN BRAKELIGHT SPEEDO
L'indicateur de vitesse du compteur numérique multifonction ne fonctionne pas	Fil du capteur abîmé ou contacts de la prise oxydés	Vérifier l'état du fil, consulter un agent KTM

Le code de clignotement (témoin FI) indique quel élément connaît un dysfonctionnement. Cela permet de localiser le défaut quand on ne dispose pas du boîtier diagnostic. Le rythme de clignotement permet de déterminer un nombre à deux chiffres, un code de clignotement. Exemple: Code 34: FI clignote 3fois lentement et 4 fois rapidement, puis pause. Code 06: FI clignote 6 fois rapidement, puis pause.

CODE DE CLIGNOTEMENT	SIGNAL/COMPOSANT	DYSFONCTIONNEMENT	MOTEUR
02	Capteur d'impulsion	Défaut	s'arrête
06	Capteur de papillon	Signal trop faible/fort	continue
07	Capteur du deuxième papillon	Signal trop faible/fort	continue
09	Capteur pression d'air à l'admission cylindre arrière	Signal trop faible/fort	continue
11	Capteur pression d'air à l'admission cylindre avant	Signal trop faible/fort	continue

Le code de clignotement indique quel élément connaît un dysfonctionnement. Cela permet de localiser le défaut quand on ne dispose pas du boîtier diagnostic.

CODE DE CLIGNOTEMENT	SIGNAL/COMPOSANT	DYSFONCTIONNEMENT	MOTEUR
12	Capteur de température liquide de refroidissement	Signal trop faible/fort	continue
13	Capteur de température de l'air	Signal trop faible/fort	continue
14	Capteur de pression ambiante	Signal trop faible/fort	continue
15	Capteur d'inclinaison	Signal trop faible/fort	continue
17	Sonde lambda cylindre arrière	Défaut	continue
18	Sonde lambda cylindre avant	Défaut	continue
24	Tension alimentation boîtier de commande	Défaut	continue
25	Contacteur béquille latérale	Court-circuit vers la masse	continue
33	Injecteur cylindre arrière	Défaut	s'arrête
34	Injecteur cylindre avant	Défaut	s'arrête
37	Bobine cylindre arrière	Défaut	s'arrête
38	Bobine cylindre arrière	Défaut	s'arrête
41	Relais de la pompe à essence	Court-circuit vers la masse/plus	s'arrête
45	Chauffage sonde lambda cylindre arrière	Court-circuit vers la masse/plus	continue
46	Chauffage sonde lambda cylindre avant	Court-circuit vers la masse/plus	continue
49	Servomoteur pour le ralenti	Défaut	continue
53	Clapet d'aspiration des particules	Court-circuit vers la masse/plus	continue
54	Soupape d'air secondaire	Court-circuit vers la masse/plus ou interruption	continue
65	EEPROM	Défaut	continue
68	Tuyau de dépression cylindre avant défectueux	Défaut	continue
69	Tuyau de dépression cylindre arrière défectueux	Défaut	continue
72	Servomoteur pour le 2ème papillon	Défaut	continue

Un nettoyage régulier et l'entretien de la peinture font partie de l'entretien général et conservent sa valeur à la moto.

! ATTENTION

Ne jamais nettoyer la machine avec un jet d'eau puissant ou haute pression, car en raison de cette haute pression l'eau pénètre dans les composants et raccords électriques, dans les gaines de câbles, dans les roulements, ce qui cause des désagréments, voire des pannes graves.

- Boucher l'embout d'échappement avant lavage.
- Utiliser de l'eau chaude avec un produit de lavage du commerce et une éponge. Le gros de la saleté peut d'abord être enlevé avec un jet d'eau sans puissance. Les endroits très sales peuvent être traités avec un nettoyant moto (par ex. Motorex 900) et brossés avec un pinceau.
- Quand la moto aura été soigneusement rincée à l'eau, mais sans pression, on la séchera avec un chiffon ou à l'air comprimé. Puis on roulera un peu, de manière à ce que le moteur atteigne sa température normale de fonctionnement. On utilisera aussi les freins. De cette manière l'eau qui aurait pu rester dans les recoins s'évaporerait d'elle-même.
- Repousser les capuchons de protection des cocottes au guidon de manière à ce que l'eau qui a pu pénétrer puisse s'évaporer.
- Quand la moto est froide, tous les paliers et articulations doivent être huilés ou graissés. La chaîne sera traitée avec un aérosol. Mettre un produit anti-corrosion sur toutes les parties non peintes (à l'exception des disques de frein). On peut utiliser Motorex Protect & Shine.
- On peut traiter les tuyaux d'échappement avec un lustreur pour chrome. Les pots sont en inox et doivent recevoir un traitement approprié.
- Nettoyer la bulle avec beaucoup d'eau et une éponge douce. Les détergents chimiques attaquent le plastique.
- Pour éviter les pannes électriques, il convient de traiter le contacteur général, le bouton de masse, le bouton d'arrêt d'urgence, le connecteur par fiches et le contacteur de phare avec un aérosol antihumidité.
- Traiter toutes les parties peintes avec un produit doux de polissage.

CONSERVATION POUR L'USURE D'HIVER »

Si la machine est utilisée également en hiver et que les routes sont salées, il faut prendre des mesures préventives contre la corrosion.

- Nettoyer la moto à fond et la laisser sécher.
- Traiter le moteur, le bras oscillant et toutes les parties zinguées et non peintes (à l'exception des disques de frein) avec un produit anti-corrosion à base de cire.

⚠ ATTENTION

Ne pas traiter les disques de frein car le freinage s'en trouverait fortement diminué.

! ATTENTION

Quand on a roulé sur des routes salées il faut nettoyer la moto à fond à l'eau froide et bien la sécher.

Si l'on ne se sert pas de la machine pendant une période assez longue, il est préférable d'effectuer les travaux suivants:

- Si possible rouler jusqu'à vider les réservoirs et mettre de l'essence fraîche à la remise en service.
- Nettoyage complet (voir chapitre Nettoyage).
- Vidanger l'huile et changer le filtre (la vieille huile contient des agents agressifs).
- Vérifier le niveau du liquide de refroidissement et sa teneur en antigel.
- Vérifier la pression des pneus.
- Déposer la batterie et la charger (voir chapitre Batterie).
- Caler si possible la moto de manière à ce que les roues ne touchent pas le sol.
- Le lieu de stockage doit être sec et non soumis à des écarts importants de température.
- Recouvrir la machine d'une toile ou d'une couverture laissant passer l'air. Ne pas utiliser de bâches étanches, qui retiennent l'humidité, ce qui provoque de la corrosion.

! ATTENTION

Il est très mauvais de faire tourner un peu le moteur d'une moto stockée. En effet, il n'atteint pas alors sa température normale de fonctionnement, si bien que la vapeur d'eau issue de la combustion se condense et fait rouiller les soupapes et l'échappement.

REMISE EN SERVICE APRÈS STOCKAGE

- Mettre la batterie en place en respectant la polarité, freiner les vis du sabot à la loctite 243.
- Remplir le réservoir d'essence neuve
- Effectuer le contrôle habituel de mise en service (Cf. conseils d'utilisation)
- Bref essai en roulant avec prudence

N.B. : Avant de remettre la machine, vérifier l'état et le bon fonctionnement de tous les éléments. Il est préférable de faire effectuer l'entretien, les réparations et les transformations durant la morte saison car les ateliers sont alors moins chargés et l'attente est moins longue qu'en début de saison.

PARTIE-CYCLE	990 ADVENTURE / 990 ADVENTURE S
Cadre	Cadre treillis en tube d'acier au chrome-molybdène, époxy
Fourche télescopique	WP – Up Side Down 4860 MXMA (Multiadjuster)
Debattement avant	ADVENTURE = 210 mm / ADVENTURE S = 265 mm
Suspension arrière	Amortisseur WP Progressive Damping System avec réglage hydraulique de la précontrainte
Debattement arrière	ADVENTURE = 210 mm / ADVENTURE S = 265 mm
Frein avant	Deux disques percés Ø 300 mm, pincés et disques montés flottants
Frein arrière	Un disque percé Ø 240 mm, pincés et disques montés flottants
ABS (système antiblocage)	ADVENTURE: Brembo/Bosch 2 circuits indépendants / ADVENTURE S: –
Pneus homologués pour l'avant *	Pirelli MT90 90/90 21 M/C 54V Jusqu'à 160 km/h maximum: Continental TKC80 90/90-21 M/C 54S TT M+S
Pression avant	Route en solo 2,4 bar Route en duo 2,4 bar
Pneus homologués pour l'arrière *	Pirelli MT90 150/70 18 M/C 70V Jusqu'à 160 km/h maximum: Continental TKC80 150/70B18 M/C 70Q TT M+S
Pression arriere	Route en solo 2,6 bar Route en duo 2,8 bar
Réservoir	19,5 litre, réserve 4 litre
Démultiplication secondaire	17:42
Chaîne	525 HV (5/8 x 5/16") X-ring, 118 Rollen
Lampe	Feu de croisement H3 12V 55W (douille PK22s) Feu de route H7 12V 55W (douille PX26d) USA: Phare feu de croisement + feu de route H4 12V60/55W (douille P43t) Feu de position avant + arrière 12V 5W (douille W2,1x9,5d) Éclairage du tableau de bord + témoin LED Feu stop 12V 21W (douille Ba15s)

* d'autres pneus autorisés sont indiqués sur le site internet www.ktm.com

PARTIE-CYCLE	990 ADVENTURE / 990 ADVENTURE S
Lampe	Clignoteur 12V RY10W (douille BAU15s) De plaque d'immatriculation 12V 5W (douilleW2,1x9,5d)
Batterie	batterie sans entretien 12V 11,2 Ah
Angle de la colonne de direction	63,4°
Empattement	1570 mm
Hauteur de selle à vide	ADVENTURE: 860 mm / ADVENTURE S: 915 mm
Garde au sol à vide	ADVENTURE: 261 mm / ADVENTURE S: 316 mm
Poids sans les pleins	ADVENTURE: 209 kg / ADVENTURE S: 207 kg
Poids autorisé roue avant	200 kg
Poids autorisé roue arrière	250 kg
Poids total roulant autorisé	430 kg

REGLAGE DE BASE FOURCHE 990 ADVENTURE 990 ADVENTURE S	REGLAGE DE BASE			
	Comfort en solo	Réglage de base	Sport en solo	Charge maximale
Amortissement a la compression (crans)	20	15	10	10
Amortissement a la détente (crans)	23	18	13	13
Précontrainte di ressort (tours)	5	5	8	7

REGLAGE DE BASE AMMORTISSEUR 990 ADVENTURE	REGLAGE DE BASE			
	Comfort en solo	Réglage de base	Sport en solo	Charge maximale
Amortiss. à la compression petite vitesse (crans)	25	20	15	15
Amortiss. à la compression grande vitesse (tours)	2	1,5	1	1
Amortissement a la détente (crans)	20	15	10	10
Précontrainte di ressort (tours)	4	4	8	16

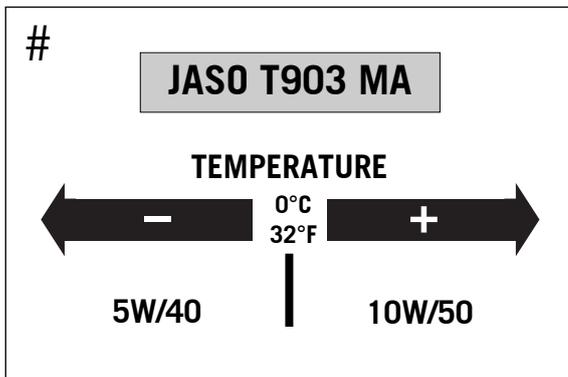
REGLAGE DE BASE AMMORTISSEUR 990 ADVENTURE S	REGLAGE DE BASE			
	Comfort en solo	Réglage de base	Sport en solo	Charge maximale
Amortiss. à la compression petite vitesse (crans)	25	20	15	15
Amortiss. à la compression grande vitesse (tours)	2	1,5	1	1
Amortissement a la détente (crans)	20	15	10	10
Précontrainte di ressort (tours)	4	4	8	10

COUPLES DE SERRAGE – PARTIE-CYCLE		
Vis fixation fourche dans té supérieur	M8	20 Nm
Vis de fixation bras de fourche	M8	20 Nm
Vis fixation fourche dans té inférieur	M8	15 Nm
Vis six pans creux fixation de guidon	M10	20 Nm
Vis à épaulement pontets fixation de guidon	M8	20 Nm
Vis fixation axe dans bas de fourche	M8	15 Nm
Vis axe de roue avant	M24x1,5	60 Nm
Ecrou à épaulement axe de roue arrière	M25x1,5	90 Nm
Ecrou à épaulement axe de bras oscillant	M19x1,5	130 Nm
Vis six pans fixation haute amortisseur	M14x1,5	80 Nm
Vis six pans fixation basse amortisseur	M14x1,5	80 Nm
Vis six pans creux patte durite de frein en haut	M6	Loctite 243 + 8 Nm
Vis six pans de la pince de frein avant	M8	Loctite 243 + 25 Nm
Vis six pans du maître-cylindre de frein arrière	M6	Loctite 243 + 10 Nm
Vis du disque avant	M6	Loctite 243 + 14 Nm
Vis du disque arrière	M6	Loctite 243 + 14 Nm
Palier six pans creux pédale de frein	M8	Loctite 243 + 25 Nm
Vis six pans plaquette pédale de frein	M5	Loctite 243 + 6 Nm
Vis six pans creux arrière de cadre	M10x1,25	Loctite 243 + 45 Nm
Vis six pans creux support repose-pied arrière	M8	Loctite 243 + 25 Nm
Vis six pans creux bouchon de réservoir	M5	5 Nm
Vis six pans jauge à essence	M5	3 Nm
Vis six pans robinets d'essence	M6	6 Nm
Vis six pans creux fixation de réservoir	M8	25 Nm

COUPLES DE SERRAGE – PARTIE-CYCLE		
Ecrous tube d'échappement	M8	serrage régulier, sans tordre la tôle
Vis six pans fixation d'échappement	M6	Loctite 243 + 12 Nm
Têtes de rayon	M5	5 Nm ± 1 Nm
Ecrous de la couronne	M10x1,25	Loctite 243 + 50 Nm
Ecrou du pignon	M20x1,5	Loctite 243 + rondelle frein + 100 Nm
Vis fixation moteur	M10	45 Nm
Vis six pans platine de béquille latérale - moteur	M10	Loctite 243 + 40 Nm
Vis six pans fixation de béquille/platine	M10	Loctite 243 + 25 Nm
Vis six pans palier de la béquille latérale	M10	Loctite 243 + 35 Nm
Vis six pans patte pour ressort de béquille	M8	Loctite 243 + 25 Nm
Vis six pans contacteur de béquille latérale	M6	Loctite 243 + 10 Nm
Vis six pans du sabot moteur	M8	Loctite 243 + 25 Nm
Bouchon de vidange réservoir d'huile	M12x1,5	25 Nm
Guide chaîne	M6	Loctite 243 + 6 Nm
Vis six pans capteur d'ABS à l'avant	M6	6 Nm
Vis spéciale capteur d'ABS à l'arrière	M6	Loctite 243 + 8 Nm
Ecrou pour prise électrique	M18x1	4 Nm
Autres vis partie-cycle	M6	10 Nm
	M8	25 Nm
	M10	45 Nm
Autres écrous à épaulement partie-cycle	M6	15 Nm
	M8	30 Nm
	M10	50 Nm

MOTEUR	990 LC8
Type	Bicylindre 4 temps en V à 75°, arbre d'équilibrage, démarreur électrique, refroidissement liquide
Cylindrée	999 cm ³
Alésage/course	101/62,4 mm
Compression	11,5:1
Carburant	Super sans plomb d'au moins 95 d'indice d'octane (80 à 94 avec l'autre diagramme d'allumage)
Distribution	4 soupapes actionnées par des poussoirs et 2 arbres à cames, entraînement des arbres à cames par chaîne et pignons
Diamètre des soupapes	Admission: 38 mm Echappement: 33 mm
Jeu aux soupapes (à froid) kalt	Admission: 0,10 - 0,15 mm Echappement: 0,25 - 0,30 mm
Embiellage	Paliers lisses (2 principaux, 1 en bout)
Tête de bielle	Palier lisse
Pied de bielle	Bimétal
Piston	En alliage léger, forgé
Segments	1 en L, 1 en biais, 1 racleur
Graissage	Carter sec, deux pompes trochoïdes (aspirante et refoulante)
Huile	SAE 10W-50 (Motorex Power Synt 4T) #
Capacité d'huile	env. 3 l lors de la vidange avec changement de filtre
Transmission primaire	Pignons à taille droite 35 : 67
Embrayage	Embrayage multidisque en bain d'huile
Boîte de vitesses	6 rapports, à crabots
Rapports	1ère 12:35 2ème 15:32 3ème 18:30 4ème 20:27 5ème 24:27 6ème 27:26

MOTEUR	990 LC8
Alimentation	Injection électronique EFI (Electronic Fuel Injection)
Allumage	Allumage électronique transistorisé, avance numérique
Point d'allumage	cartographie en relation avec le TPS (capteur papillon)
Alternateur	12 V 450 W à 6000 t/mn
Bougie	NGK DCPR 8 E
Ecartement des électrodes	0,8 mm
Refroidissement	Liquide, brassage permanent par pompe
Liquide de refroidissement	2,1 l, 50% d'antigel, 50% d'eau distillée, au moins -25° C
Démarrage	Démarrateur électrique 0,9 kW



Huile moteur

N'utiliser que des huiles moteur totalement de synthèse qui répondent à la norme JASO MA (voir les indications sur le bidon).

KTM recommande Motorex Power Synt 4T de viscosité 10W/50 (pour des températures supérieures à 0° C) ou 5W/40 (pour des températures inférieures à 0° C).

Accessoires et chargement	25	Contrôle du niveau d'huile de l'embrayage hydraulique	74
Activation du diagramme d'allumage pour les carburants		Débranchement de l'ABS	31
à faible indice d'octane	82	Démarrage	29
Affichage de la température du liquide de refroidissement	12	Dépose et pose de la batterie	62
Aide au démarrage	63	Dépose et pose de la roue arrière	58
Ajustement de la tension de la chaîne	48	Dépose et pose de la roue avant	56
Alarme	23	Dépose et pose de la selle	41
Amortissement à la compression de l'amortisseur	21	Ecran	8
Amortissement à la détente de l'amortisseur	22	Emplacement des numéros de série	6
Arrêt et béquillage	32	Entretien de la chaîne	49
Batterie	61	Freinage – Modèles avec ABS (système antiblocage)	30
Béquille centrale	19	Freinage – Modèles sans ABS (système antiblocage)	30
Béquille latérale	19	Fusibles pour l'ABS - Modèles avec ABS	
Bouchons de réservoir	17	(système antiblocage)	64
Bouton d'ABS – Modèles avec ABS (système antiblocage)	14	Fusible principal	64
Bouton d'arrêt d'urgence, bouton de démarreur	16	Fusibles individuels	65
Caractéristiques techniques - moteur	94	Huile moteur	95
Caractéristiques techniques - partie-cycle	90	Huile moteur	75
Carburant, mettre de l'essence	34	Informations générales sur les freins à disque	50
Charge de la batterie	63	Lancement du moteur	28
Cher client, cher ami »	1	Levier d'embrayage	7
Commodo	16	Levier de frein	7
Compte-tours	15	Nettoyage	88
Compteur numérique multifonction	8	Nettoyage des cache-poussière de la fourche	47
Conseils d'utilisation et d'avertissement pour mise en marche	24	Numéro de cadre	6
Conseils d'utilisation	26	Organes de commande	7
Conservation pour l'usure d'hiver	88	Passage des vitesses, Conduite	29
Contacteur	15	Pédale de frein	19
Contrôle de l'usure de la chaîne	49	Plan de graissage et d'entretien	36
Contrôle du niveau d'huile	75	Plaque pour le porte-bagages	22

Pneus, pression	59	Serrure de selle	17
Poignées de maintien	23	Sommaire	4
Possibilités de réglage de l'écran	10	Stockage	89
Précontrainte de la fourche	20	Système de refroidissement	70
Précontrainte du ressort de l'amortisseur	22	Témoin d'ABS – Modèles avec ABS (système antiblocage) . . .	14
Purge de la fourche	46	Témoins	13
Purger le circuit de refroidissement	73	Travaux d'entretien partie-cycle et moteur	40
Recherche de pannes	83	Trousse à outils	41
Réglage de la compression de l'amortisseur	44	Type et numéro de moteur	6
Réglage de l'amortisseur, amortissement à la détente	45	Vérification de la tension de la chaîne	47
Réglage de la compression de la fourche	42	Vérification des plaquettes de frein à l'arrière	54
Réglage de la compression de la fourche	20	Vérification des plaquettes de frein à l'avant	53
Réglage de la course à vide de la poignée de frein	53	Vérification du niveau de liquide de frein à l'arrière	54
Réglage de la détente de la fourche	42	Vérification du niveau de liquide de refroidissement dans le radiateur	72
Réglage de la détente de la fourche	20	Vérification du niveau de liquide de refroidissement dans le vase d'expansion	71
Réglage de la fourche et de l'amortisseur	42	Vérification du niveau du liquide de frein avant	53
Réglage de la portée du phare	68	Vérfications avant chaque mise en service	26
Réglage de la position de base de la poignée d'embrayage . . .	74	Vérifier la tension des rayons	60
Réglage de la précontrainte de la fourche	43	Vidange du moteur et changement du filtre à huile, nettoyage des crépines	76
Réglage de la précontrainte du ressort de l'amortisseur	46	Vide-poches	17
Remarques concernant la mise en service	24		
Remarques importantes	2		
Remise en service apres stockage	89		
Remplacement d'une ampoule de clignotant	69		
Remplacement d'une ampoule de feu rouge et de stop	68		
Remplacement des ampoules de phare	66		
Repose-pied	23		
Robinetts d'essence	18		
Rodage du moteur LC8	24		
Selecteur	18		



3211242fr



10/2007

FOTO: MITTERBAUER



KTM Sportmotorcycle AG
A-5230 Mattighofen
www.ktm.at