

MANUEL D'UTILISATION 2009

125 SX

150 SX

250 SX

3211347fr



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.

Veillez noter ci-dessous les numéros de série de votre motocycle:

Numéro de cadre

Numéro de moteur

Cachet du concessionnaire

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.

© 2008, 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

Les motos de sport KTM sont conçues et réalisées pour résister aux contraintes ordinaires dans des compétitions normales.

Les machines correspondent aux catégories et aux règlements actuels des fédérations internationales.

Les modèles et SX ne sont pas homologués pour un usage sur la voie publique.

MANUEL D'UTILISATION

Il est recommandé de lire ce manuel d'utilisation complètement et attentivement avant de se servir pour la première fois de la moto. Certes cela prend un peu de temps, mais c'est aussi le meilleur moyen de savoir comment adapter au mieux la machine à vos besoins et d'éviter aussi tout risque de blessure. De plus ce manuel contient des indications importantes sur l'entretien.

Porter une attention spéciale aux paragraphes marqués 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.

Quand il a été mis sous presse, il tenait compte des derniers développements sur ce modèle. Depuis il est possible que de petites améliorations aient encore été apportées.

Ce manuel d'utilisation est aussi un élément important de la moto. En cas de revente de celle-ci, il conviendrait de le donner au nouveau propriétaire.

ENTRETIEN

Afin de permettre un fonctionnement sans défaut et pour éviter une usure prématurée il convient de respecter les instructions consignées dans le manuel d'utilisation en ce qui concerne l'entretien, la maintenance et les réglages du moteur et de la partie-cycle. Un mauvais réglage de la partie-cycle peut entraîner des dégâts et des ruptures de certains éléments (voir chapitre Contrôle du réglage de base de la partie-cycle). L'utilisation des motos dans des conditions extrêmes, par exemple des terrains profondément boueux ou détrempés, peut mener à une usure au-delà de la normale d'éléments tels que les freins ou la transmission. Il peut en résulter que la révision ou le remplacement des pièces d'usure doivent être faits avant la limite indiquée dans le plan d'entretien.

Nous attirons particulièrement l'attention sur le fait que les travaux caractérisés par * dans le chapitre „travaux sur la partie-cycle et le moteur“ doivent être réalisés par un atelier KTM. Si ces travaux se révèlent nécessaires au cours d'une compétition, ils doivent être effectués par un mécanicien qualifié.

Il est impératif de respecter les prescriptions de rodage ainsi que les intervalles de révision et d'entretien. Cela contribue de manière essentielle à prolonger la durée de vie de votre machine.

GARANTIE

Les travaux d'entretien consignés dans le "tableau de graissage et d'entretien" doivent impérativement être effectués dans un atelier KTM et être attestés dans le carnet de service après-vente, autrement la garantie ne saurait s'appliquer.

LIQUIDES

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

PIÈCES DÉTACHÉES, ACCESSOIRES

Il faut employer les carburants et lubrifiants indiqués dans le manuel d'utilisation, ou des produits aux spécifications de même nature, et les utiliser selon le plan d'entretien.

TRANSPORT

Lors du transport, veiller à ce que la machine soit tenue bien droite par des sangles ou d'autres moyens de fixation mécaniques et à ce que le robinet d'essence soit fermé. En effet, si la moto venait à se renverser, de l'essence pourrait s'échapper du carburateur ou du réservoir.

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, AUSTRIA

PJ: Catalogue des pièces détachées - Parie-cycle & moteur

SOMMAIRE »

| | Page | | Page |
|---|------|--|------|
| EMPLACEMENT DES NUMEROS DE SERIE | 5 | Usure de la chaîne | 21 |
| Numéro de cadre | 5 | Remarques de principe concernant les freins à disque KTM | 22 |
| Type et numéro de moteur | 5 | Réglage de la course à vide de la poignée de frein | 23 |
| ORGANES DE COMMANDE | 5 | Vérification du niveau du liquide de frein avant | 23 |
| Levier d'embrayage | 5 | Complément de liquide de frein à l'avant | 23 |
| Levier de frein à main | 5 | Vérification des plaquettes de frein à l'avant | 23 |
| Bouton de masse | 6 | Remplacement des plaquettes à l'avant | 24 |
| Bouchon de réservoir | 6 | Vérification du niveau de liquide de frein à l'arrière | 24 |
| Robinet d'essence | 6 | Compléter le niveau de liquide de frein à l'arrière | 24 |
| Starter | 6 | Réglage de la position de la pédale de frein | 25 |
| Selecteur | 7 | Vérification des plaquettes de frein à l'arrière | 25 |
| Kick | 7 | Remplacement des plaquettes de frein à l'arrière | 25 |
| Pédale de frein principal | 7 | Dépose et pose de la roue avant | 26 |
| Réglage de la détente de la fourche | 7 | Dépose et pose de la roue arrière | 27 |
| Réglage de la compression de la fourche | 7 | Pneus, pression | 27 |
| Amortissement à la compression de l'amortisseur | 8 | Vérifier la tension des rayons | 28 |
| Réglage de la détente de l'amortisseur | 8 | Circuit de refroidissement | 28 |
| CONSEILS D'UTILISATION ET D'AVERTISSEMENT | | Cache du radiateur pour la saison froide | 28 |
| POUR MISE EN MARCHÉ | 9 | Contrôle du niveau de liquide de refroidissement | 28 |
| Remarques concernant la mise en service | 9 | Purge du circuit de refroidissement | 29 |
| Rodage | 9 | Nettoyage du filtre à air | 29 |
| CONSEILS D'UTILISATION | 10 | Echappement | 30 |
| Vérifications avant chaque mise en service | 10 | Réglage de la position de base de la poignée d'embrayage | 30 |
| Démarrage moteur froid | 11 | Contrôle du niveau d'huile de l'embrayage | |
| Démarrage moteur chaud | 11 | hydraulique (125/150) | 30 |
| Remède quand le moteur est noyé | 11 | Contrôle du niveau d'huile de l'embrayage | |
| Démarrage | 11 | hydraulique (250) | 30 |
| Passage des vitesses, Conduite | 12 | Purge de l'embrayage hydraulique | 31 |
| Freinage | 12 | Réglage du carburateur | 32 |
| Arrêt et béquillage | 12 | Vider la cuve du carburateur | 33 |
| Carburant | 12 | Détermination du comportement moteur par la | |
| PLAN DE GRAISSAGE ET D'ENTRETIEN | 13 | courbe d'allumage | 34 |
| TRAVAUX D'ENTRETIEN PARTIE-CYCLE ET MOTEUR | 15 | Détermination du comportement moteur par le | |
| Modification de la pré-tension du ressort du montant | | ressort auxiliaire (250) | 34 |
| de suspension | 15 | Niveau d'huile de boîte (125/150) | 35 |
| Ancrage de l'amortisseur | 15 | Vidange de la boîte (125/150) | 35 |
| Réglage de base de la partie-cycle en fonction du | | Niveau d'huile de boîte (250) | 35 |
| poids du pilote | 16 | Vidange de la boîte (250) | 35 |
| Réglage de l'amortisseur et contrôle du ressort | 16 | NETTOYAGE | 36 |
| Détermination de l'enfoncement en statique de | | CONSERVATION POUR L'USURE D'HIVER | 36 |
| l'amortisseur | 16 | STOCKAGE | 36 |
| Détermination de l'enfoncement de l'amortisseur | | CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES – PARTIE-CYCLE | 37 |
| en charge | 16 | CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES – MOTEUR | 39 |
| Vérification du réglage de base de la fourche | 17 | Carburetor table 125 SX | 41 |
| Modification de la précontrainte de la fourche | 17 | Carburetor table 150 SX | 42 |
| Remplacement des ressorts de fourche | 17 | Carburetor table 250 SX | 43 |
| Vis de purge de la fourche | 17 | SCHEMA DE CABLAGE | 44 |
| Nettoyage des cache-poussière de la fourche | 17 | INDEX ALPHABÉTIQUE | 46 |
| Modification du déport de fourche (de la chasse) | 18 | | |
| Vérification et réglage des roulements de direction | 19 | | |
| Réglage de la position du guidon | 19 | | |
| Chaîne tension | 20 | | |
| Adaptation du guide-chaîne au nombre de dents | | | |
| de la couronne | 20 | | |
| Ajustement de la tension de la chaîne | 21 | | |
| Entretien de la chaîne | 21 | | |

EMPLACEMENT DES NUMEROS DE SERIE »



Numéro de cadre

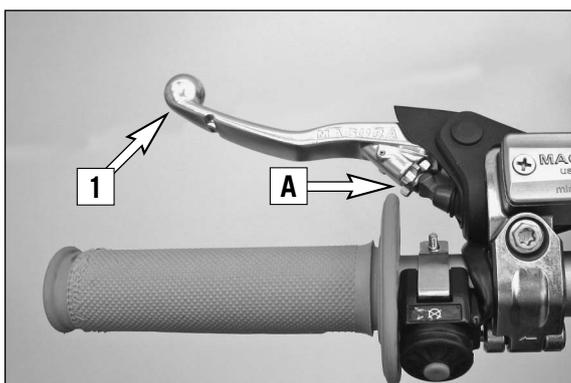
Le numéro de cadre se situe à droite sur la colonne de direction. Notez ce numéro dans l'espace prévu à la première page.



Type et numéro de moteur

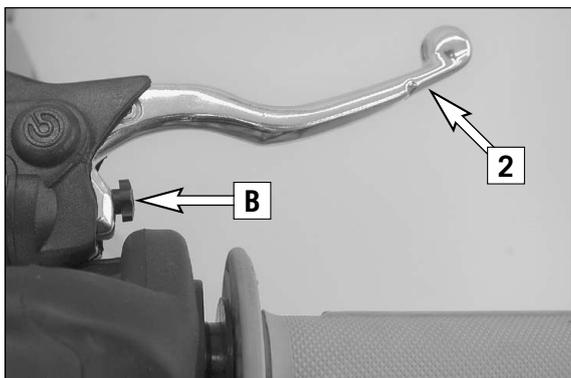
Le numéro et le type du moteur sont gravés à gauche sur le carter, sous le pignon de sortie de boîte. Noter ces numéros sur la page 1.

ORGANES DE COMMANDE »



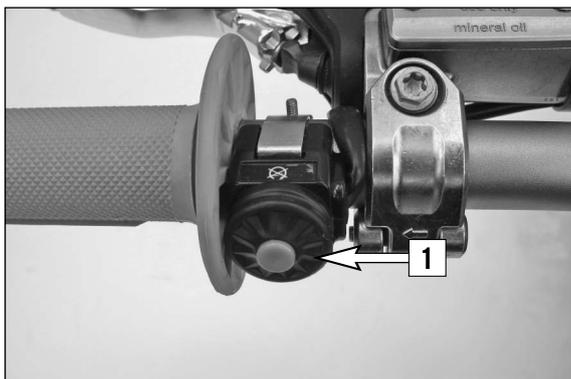
Levier d'embrayage

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.



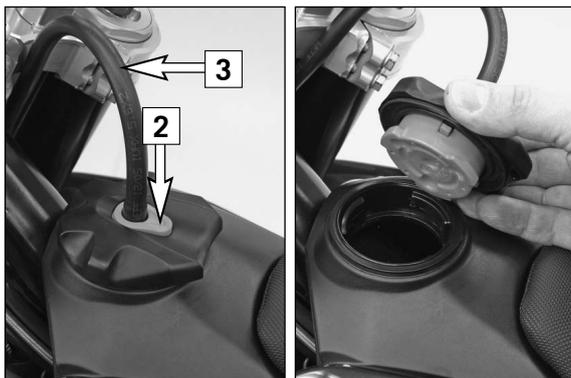
Levier de frein à main

Le levier de frein à main [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).



Bouton de masse

Le bouton de masse [1] permet d'arrêter le moteur. Il met l'allumage en court-circuit.



Bouchon de réservoir

Ouverture: Appuyer sur le bouton de verrouillage [2] et tourner le bouchon dans le sens contraire de celui des aiguilles d'une montre.

Fermeture: Mettre le bouchon en place et le tourner dans le sens des aiguilles d'une montre jusqu'à ce que le bouton de verrouillage prenne dans le cran.

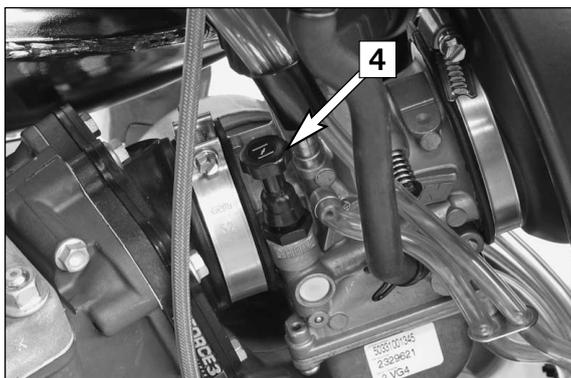
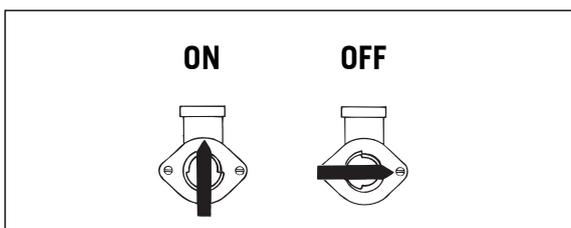
Positionner le tuyau de mise à l'air [3] de manière à ce qu'il ne fasse pas de croc.



Robinet d'essence

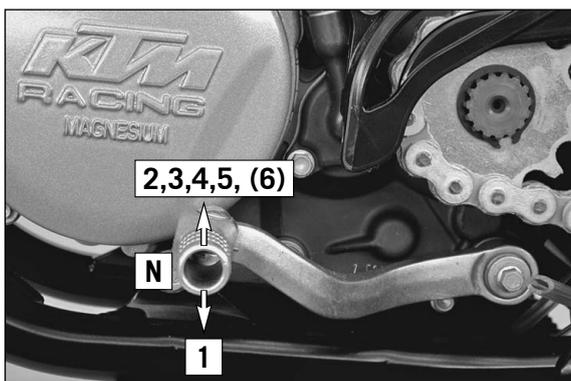
OFF Dans cette position le robinet est fermé. Le carburant ne parvient pas au carburateur.

ON Lors de l'utilisation mettre le levier sur la position ON. Ainsi l'essence arrive au carburateur. Le réservoir se vide alors à l'exception de la réserve.



Starter

Lorsqu'on tire le bouton de starter [4] jusqu'en butée, on ouvre dans le carburateur un passage par où le moteur peut aspirer un supplément d'essence. Il en résulte un mélange air-essence "riche", comme il est nécessaire pour un démarrage à froid. Quand on repousse le bouton, le passage dans le carburateur se trouve à nouveau fermé.



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.



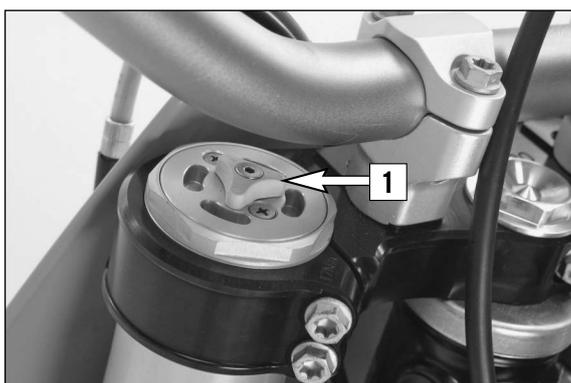
Kick

Le kick se trouve sur la droite du moteur. Il est repliable.



Pédale de frein principal

La pédale de frein principal se trouve devant le repose-pied droit. La position de base peut être adaptée à votre position d'assise (Cf. travaux de maintenance).



Réglage de la compression de la fourche

L'amortissement hydraulique à la compression détermine le comportement de la fourche quand elle s'enfonce.

Le degré d'amortissement à la compression se détermine avec les vis de réglage [1].

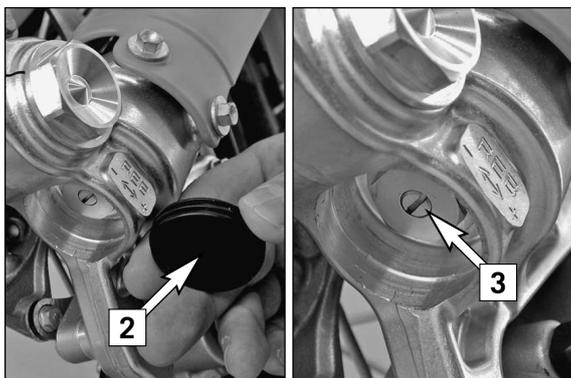
En tournant dans le sens des aiguilles d'une montre, on augmente l'amortissement; en tournant dans le sens contraire, on le réduit.

REGLAGE DE BASE:

- Tourner le bouton dans le sens des aiguilles d'une montre jusqu'en butée.
- Revenir en arrière d'un nombre de crans correspondant au type de fourche.

Typ WP Suspension 14.18.7E.01 . . .15 crans

Typ WP Suspension 14.18.7E.03 . . .12 crans



Réglage de la détente de la fourche

L'amortissement hydraulique à la détente détermine le comportement de la fourche quand elle se détend. Enlever le capuchon [2].

Le système d'amortissement à la peut de régler avec la molette [3].

En tournant dans le sens des aiguilles d'une montre, on augmente l'amortissement; en tournant dans le sens contraire, on le réduit.

REGLAGE DE BASE:

- Tourner le bouton dans le sens des aiguilles d'une montre jusqu'en butée.
- Revenir en arrière d'un nombre de crans correspondant au type de fourche.

Typ WP Suspension 14.18.7E.01 . . .21 crans

Typ WP Suspension 14.18.7E.03 . . .20 crans



Amortissement à la compression de l'amortisseur

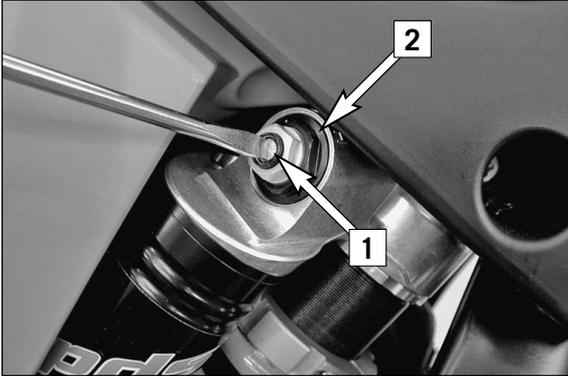
L'amortisseur des modèles permet un réglage séparé de l'amortissement à la compression pour petite et grande vitesse (Dual Compression Control).

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“:

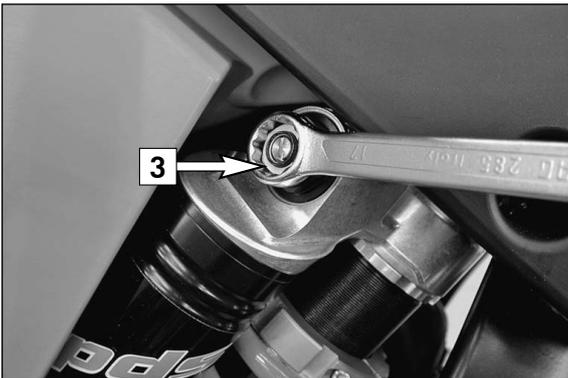
- Visser la vis de réglage [1] avec un tournevis dans le sens des aiguilles d'une montre jusqu'en butée.
- Tourner dans le sens contraire de celui des aiguilles d'une montre du nombre de crans correspondant au type de l'amortisseur.

Typ WP Suspension 12.18.7E.01 . . .15 crans

Typ WP Suspension 12.18.7E.03 . . .15 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 [2] (24 mm).

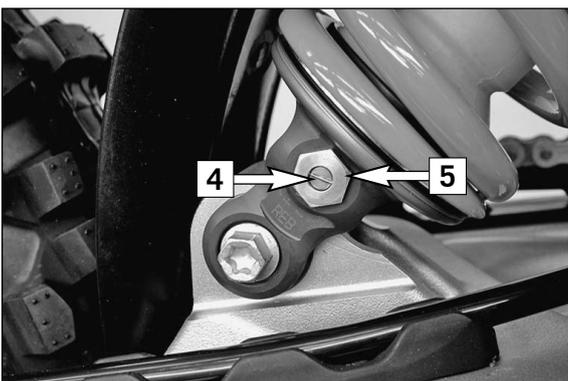


RÉGLAGE DE BASE „GRANDE VITESSE“:

- Tourner la vis de réglage [3] au moyen d'une clef à oeil jusqu'en butée, et cela dans le sens contraire de celui des aiguilles d'une montre.
- Tourner dans le sens des aiguilles d'une montre du nombre de tours correspondant au type de l'amortisseur.

Typ WP Suspension 12.18.7E.011 tour

Typ WP Suspension 12.18.7E.031,5 tours



Réglage de la détente de l'amortisseur

L'amortissement à la détente peut se régler au vis de réglage [4] (REB). En tournant à droite on augmente l'amortissement; en tournant à gauche 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.

Typ WP Suspension 12.18.7E.01 . . .23 crans

Typ WP Suspension 12.18.7E.03 . . .22 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).

Remarques concernant la mise en service

- S'assurer que les travaux nécessaires lors de la livraison de la machine ont été effectués par l'agent KTM. Lors de la remise de la moto sont également remis l'Attestation de livraison et le Carnet d'entretien.
 - Avant la mise en service il faut lire le manuel d'utilisation avec attention et en entier. De plus sont jointes des notices d'utilisation concernant la fourche et l'amortisseur. Il convient d'en prendre connaissance également.
 - Se familiariser avec les commandes.
 - Régler la poignée d'embrayage, la poignée de frein et la pédale de frein de manière à ce que leur position convienne bien au pilote.
 - Sur un parking vide ou en terrain pas trop difficile, 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.
 - 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'origine. Des pièces d'une autre provenance peuvent diminuer la sécurité de la moto.
 - La répartition des masses influence beaucoup le comportement d'une moto. Si vous emportez des bagages, fixez-les le plus près possible du centre du véhicule, et répartissez les poids harmonieusement sur la roue avant et la roue arrière. 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.
 - Respecter les prescriptions de rodage.
- Ces modèles ne correspondent pas non plus aux réglementations administratives en matière de sécurité et de code de la route. L'utilisation en est interdite sur les routes ouvertes à la circulation publique et sur les autoroutes.
 - Pensez toujours que les autres personnes peuvent être gênées par un niveau sonore trop important lorsque vous utilisez votre machine.

Rodage

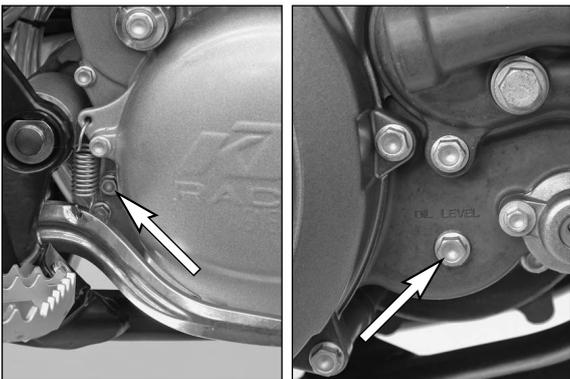
Quelle que soit la finesse de l'usinage, les pièces en contact se font les unes aux autres, c'est pourquoi il faut roder un moteur. Durant les 500 premiers kilomètres ou les 5 premières heures d'utilisation on ne poussera pas la mécanique à fond. Il faut roder à régime modéré mais en changeant souvent de régime.

! ATTENTION

Durant les 500 premiers kilomètres ou les 5 premières heures d'utilisation, on ne roulera pas à plein régime.

⚠ ATTENTION

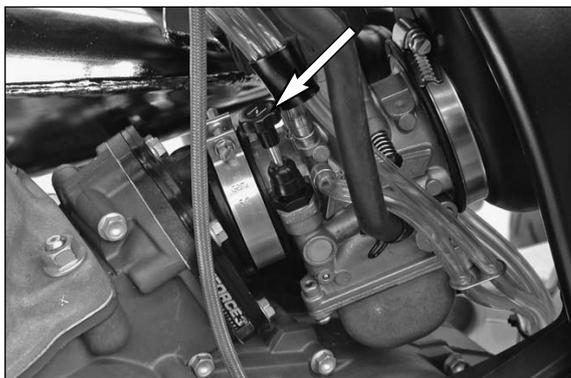
- Il faut toujours revêtir un équipement adéquat.
- Ne pas rouler après avoir consommé de l'alcool.
- N'utiliser que des accessoires homologués par KTM. Ainsi un carénage de tête de fourche mal choisi peut influencer négativement la tenue de route de la machine à haute vitesse. Des sacoches, un réservoir supplémentaire, etc... peuvent également avoir une influence négative en raison du déplacement du centre de gravité.
- Les roues avant et arrière doivent être chaussées de pneus présentant des dessins de même nature. Respecter l'homologation en ce qui concerne les pneus.
- Vérifier absolument la tension des rayons au bout de 30 mn d'utilisation. Sur une roue neuve la tension des rayons diminue en un court laps de temps. Si l'on roule avec des rayons détendus, ils peuvent s'arracher, ce qui compromet le comportement de la machine (voir contrôle de la tension des rayons).
- Adaptez votre vitesse aux circonstances et à vos possibilités.
- En tout-terrain, il est préférable d'être à deux motos, afin de pouvoir s'entraider en cas de difficultés.
- 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.
- Ces modèles ne sont prévus et construits que pour une personne. Il est interdit d'emmener un passager.



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 VÉRIFICATION DU NIVEAU D'HUILE DE BOÎTE**
Un manque d'huile dans la boîte provoque une usure prématurée et mène à une panne de boîte.
 - 2 CARBURANT**
Vérifier le niveau dans le réservoir et bien remettre en place le tuyau de mise à l'air du bouchon.
 - 3 CHAÎNE**
Une chaîne trop lâche peut sauter, une chaîne très usée peut casser et une chaîne non graissée s'use et use anormalement le pignon et la couronne.
 - 4 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.
 - 5 FREINS**
Vérifier leur fonctionnement, contrôler le niveau de liquide dans les bocal. 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.
- ⚠ ATTENTION**
- 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.**
- 6 CÂBLES**
Contrôler les réglages et vérifier si tous les câbles coulissent bien.
 - 7 LIQUIDE DE REFROIDISSEMENT**
Vérifier le niveau lorsque le moteur est froid.



Démarrage moteur froid

- 1 Ouvrir le robinet d'essence
- 2 Mettre la boîte de vitesses au point mort
- 3 Mettre le starter
- 4 Ne pas donner de gaz ou au maximum 1/3 de la poignée et actionner le kick avec vigueur sur toute sa course.

⚠ ATTENTION

- Il faut toujours porter des bottes pour kicker, afin d'éviter toute blessure. En effet le pied peut glisser du kick ou il peut y avoir un retour, qui est parfois violent.
- Toujours appuyer sur le kick fermement et en utilisant toute la course. Ne pas donner de gaz. En effet, en appuyant mollement et en donnant des gaz on augmente le risque de retour de kick.
- A des températures inférieures à 0° Celsius vérifier avant de kicker que le kick enclenche bien. S'il n'enclenche pas, il n'y a aucune résistance (on kicke dans le vide). On pourrait alors se blesser.
- 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.

! ATTENTION

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, ou partir en douceur.

NOTA BENE:

Les composants inflammables des nouvelles essences sont très volatils. Si la moto est restée à l'arrêt plus d'une semaine, il faut vider la cuve. Quand il y aura de l'essence neuve dans la cuve, le moteur démarrera aussitôt.

Démarrage moteur chaud

- 1 Ouvrir le robinet d'essence
- 2 Mettre la boîte de vitesses au point mort
- 3 Donner les gaz sur environ la moitié de la course de la poignée et actionner le kick avec vigueur sur toute sa course

Remède quand le moteur est noyé

- 1 Fermer le robinet d'essence
- 2 Ouvrir la poignée des gaz à fond. Démontez et séchez la bougie si nécessaire.
- 3 Quand le moteur tourne, ouvrir à nouveau le robinet d'essence.

Démarrage

Tirer sur la poignée d'embrayage, passer la 1ère et relâcher lentement l'embrayage, tout en donnant les gaz.

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. Si le starter est mis, il faut l'élever dès que le moteur est chaud.

Lorsque l'on a atteint la vitesse maximale en ouvrant les gaz à fond, il faut revenir à une ouverture de 3/4 de la course de la poignée de gaz; en effet, la vitesse diminue alors très peu, mais la consommation se trouve réduite de manière importante. Ne pas donner plus de gaz que le moteur ne peut en avaler dans l'instant; ouvrir brutalement 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.

! ATTENTION

- Après une chute, il faut inspecter la machine comme avant toute utilisation.
- Il faut toujours remplacer un guidon tordu. Ne jamais redresser un guidon, car le métal perd alors de ses qualités.

! 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.
- Ne jamais descendre une vitesse à plein régime. Il se produirait un sursrégime qui pourrait endommager le moteur. D'autre part, le blocage de la roue arrière pourrait facilement faire perdre le contrôle de la machine.
- Dans les longues descentes, il faut de temps en temps donner quelques coups de gaz, de manière à ce que le moteur reçoive un peu d'huile qui se trouve mélangée à l'essence.
- 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

Couper les gaz et freiner en même temps du frein avant et du frein arrière. Si le sol est sablonneux, mouillé ou glissant il convient de freiner avec une prudence particulière. Freiner toujours avec doigté car une roue qui bloque provoque un déséquilibre pouvant mener à la chute. Il convient également de descendre les vitesses en fonction de l'allure. Le freinage doit toujours être terminé quand on entre dans un virage.

! ATTENTION

- Quand il pleut, quand on a lavé la machine, après un passage dans l'eau ou simplement quand le terrain est mouillé l'efficacité du freinage peut se produire après un temps de réaction. En effet, il faut d'abord que les freins sèchent ou se nettoient.
- Pareillement l'efficacité du freinage peut se faire avec un temps de retard quand on roule sur une route qui a été salée ou qui est sale. Les freins doivent d'abord se nettoyer.
- Quand les disques sont sales il se produit une plus grande usure des disques et des plaquettes.
- 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

Freiner la machine et passer au point mort. Pour couper le moteur, appuyer sur le bouton de masse jusqu'à l'arrêt complet, ou couper le contact. Fermer le robinet d'essence.

! ATTENTION

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.

! ATTENTION

- Lorsqu'on arrête le moteur, il faut fermer le robinet d'essence, sinon le carburateur peut déborder et l'essence rentrer dans le moteur.
- Ne jamais garer la moto là où il y a danger d'incendie en raison d'herbes sèches ou de matières facilement inflammables.

Carburant

Super carburant sans plomb d'un indice d'octane de 95 mélange à l'huile 2-temps haute qualité.

Mélange 125/150 SX: 1:40

Mélange 250 SX: 1:60

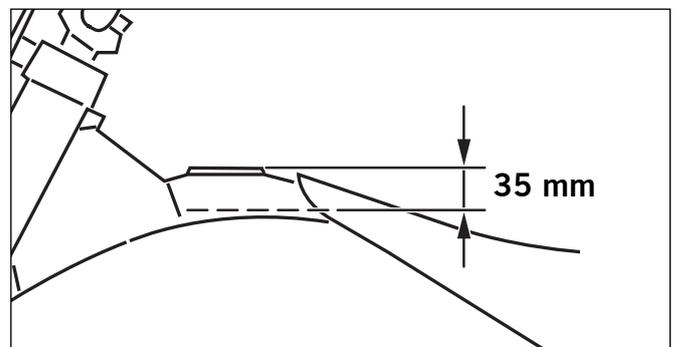
Ne pas effectuer le mélange à l'avance. KTM recommande Motorex Cross Power 2T.

! 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.
- Il faut toujours que le bouchon de réservoir se verrouille dans le cran.

! ATTENTION

- N'employer que du supercarburant d'un indice d'octane de 95 mélangé à une huile 2-temps de qualité. Un autre carburant peut endommager le moteur.
- Ne jamais faire son mélange avec une huile deux-temps prémélangée, une huile pour moteur hors-bord ou une huile moteur ordinaire.
- Ne pas utiliser un mélange vieux de plus d'une semaine. En effet le pouvoir lubrifiant de certaines huiles deux-temps peut s'altérer très vite.
- Employer uniquement de l'huile 2-temps de qualité produite par une grande marque (Motorex Cross Power 2T).
- Ne pas mélanger une huile minérale avec une huile de synthèse.
- Un manque d'huile provoque une usure prématurée du moteur. Trop d'huile provoque un dégagement de fumée et l'encrassement de la bougie.
- Le carburant augmente de volume avec la température. Ne pas remplir le réservoir à ras bord (Cf. Figure).



PLAN DE GRAISSAGE ET D'ENTRETIEN »

| 125/150/250 SX 2009 | | avant chaque course | 1ère révision au bout de 10 heures | toutes les 20 heures | toutes les 40 heures | au moins 1 fois par an |
|---|---|---------------------|------------------------------------|----------------------|----------------------|------------------------|
| UNE MOTO PROPRE FAIT ÉCONOMISER TEMPS ET ARGENT! | | | | | | |
| MOTEUR | Vérifier le niveau de boîte | | | ● | | |
| | Vidanger la boîte | ● | ● | | ● | ● |
| | Vérifier la bougie, régler les électrodes | | ● | ● | | |
| | changer la bougie | ● | | | ● | |
| | Nettoyer le capuchon de bougie et vérifier qu'il tient bien en place | ● | | ● | ● | |
| | Vérifier le serrage des vis de kick et de sélecteur | ● | | ● | ● | |
| CARBURATEUR | Vérifier l'état et l'étanchéité du manchon de carburateur et de la pipe d'admission | ● | | | ● | ● |
| | Vérifier le ralenti | ● | ● | | ● | ● |
| | Vérifier état et position durites de mise à l'air | ● | ● | | ● | ● |
| ACCESSOIRES | Vérifier étanchéité circuit de refroidissement, antigel | ● | ● | | ● | ● |
| | Vérifier étanchéité et fixation échappement | ● | | ● | ● | |
| | Vérifier état, souplesse et position des câbles, régler, graisser | ● | ● | | ● | |
| | Vérifier le niveau de liquide dans le maître-cylindre de l'embrayage hydraulique | ● | ● | ● | ● | |
| | Nettoyer filtre à air et boîtier | ● | ● | ● | ● | ● |
| FREINS | Vérifier état et position des fils électriques | ● | | | ● | |
| | Vérifier niveau liquide de frein, épaisseur des plaquettes, disques | ● | ● | | ● | |
| | Vérifier état et étanchéité durites de frein | ● | ● | | ● | |
| | Vérifier si la poignée et la pédale de frein fonctionnent bien, ne sont pas dures et ont de la garde. Event. régler | ● | ● | | ● | |
| PARTIE-CYCLE | Vérifier que les vis et les tétons de guidage au niveau des freins tiennent bien en place | ● | ● | | ● | |
| | 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 | ● | ● | | ● | |
| ROUES | Vérifier serrage de toutes les vis partie-cycle (tés, écrous et vis des broches, ancrage bras, amortisseur) | ● | ● | | ● | |
| | Vérifier tension des rayons et voile des jantes | ● | ● | ● | ● | |
| | Vérifier état et pression des pneus | ● | ● | ● | ● | |
| | Vérifier état chaîne, pignon, couronne, guides; tension chaîne | ● | ● | ● | ● | |
| | Graisser la chaîne, Nettoyer et graisser les vis de réglage des tendeurs de chaîne | ● | ● | ● | ● | |
| Vérifier le jeu des roulements de roue | ● | ● | | ● | | |

Il ne faut en aucun cas dépasser de plus de 5 heures le temps entre deux révisions.
Les révisions dans un atelier KTM ne remplacent pas les contrôles et l'entretien que doit effectuer le pilote.

PLAN DE GRAISSAGE ET D'ENTRETIEN »

| 125/150/250 SX 2009 | toutes les 20 heures | toutes les 40 heures | Toutes les 60 heures | toutes les 80 heures | au moins 1 fois par an | tous les 2 ans |
|--|----------------------|----------------------|----------------------|----------------------|------------------------|----------------|
| TRAVAUX D'ENTRETIEN IMPORTANTS À FAIRE EFFECTUER EN PLUS PAR UN ATELIER KTM | | | | | | |
| Nettoyer et régler le carburateur | | | | | ● | |
| Remplacer le boisseau, l'aiguille, le pointeau et le puits d'aiguille | | | | ● | | |
| Contrôle de l'usure des clapets d'admission | ● | ● | ● | ● | | |
| Vérifier l'usure des disques d'embrayage et la longueur des ressorts | ● | ● | ● | ● | | |
| Contrôle de l'usure du cylindre et du piston | ● | ● | ● | ● | | |
| Vérifier fonctionnement valve à l'échappement | ● | ● | ● | ● | | |
| Contrôle du roulement de pied de bielle | ● | ● | ● | ● | | |
| Remplacement des roulements d'embiellage | | | | ● | | |
| Remplacement du roulement de tête de bielle | | ● | | ● | | |
| Vérifier la boîte de vitesses, la sélection et les roulements | | ● | | ● | | |
| Entretien complet de la fourche | ● | | ● | ● | ● | |
| Entretien complet de l'amortisseur | | | | ● | | ● |
| Nettoyer et graisser roulements de direction et caches | | | | | ● | |
| Remplacer la coupelle du maître-cylindre du frein arrière | ● | ● | ● | ● | | |
| Remplacer le bourrage du pot d'échappement | ● | ● | ● | ● | | |
| Traiter les raccords et contacteurs électriques avec un aérosol | | | | | ● | |
| Remplacer le liquide de frein | ● | ● | ● | ● | ● | |
| Changer le liquide de l'embrayage hydraulique | | | | | ● | |

Remarque: S'il s'avère lors du contrôle que les tolérances sont dépassées, il faut remplacer les éléments concernés.

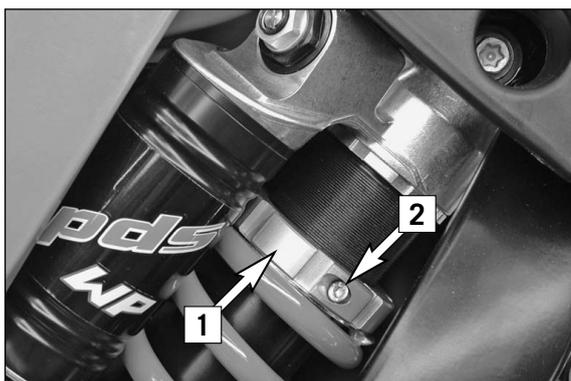
| 125/150/250 SX 2009 | Avant chaque utilisation | Après chaque lavage | En utilisation tout-terrain | 1x par an |
|--|--------------------------|---------------------|-----------------------------|-----------|
| VÉRIFICATIONS ET TRAVAUX D'ENTRETIEN IMPORTANTS À EFFECTUER PAR LE PILOTE | | | | |
| Vérifier niveau huile de boîte | ● | | | |
| Vérifier niveau liquide de frein | ● | | | |
| Vérifier état des garnitures de frein | ● | | | |
| Graisser câbles et embouts, régler | | ● | | |
| Purger régulièrement les bras de fourche | | | ● | |
| Sortir régulièrement les cache-poussière, nettoyer | | | ● | |
| Nettoyer la chaîne, graisser, vérifier tension, régler si nécessaire | | ● | ● | |
| Nettoyer filtre à air et boîtier | | ● | ● | |
| Vérifier état des pneus et pression | ● | | | |
| Vérifier niveau liquide de refroidissement | ● | | | |
| Vérifier étanchéité durites d'essence | ● | | | |
| Vider cuve de carbu, nettoyer | | ● | | ● |
| Déposer le boisseau, le nettoyer et le huiler | | ● | | |
| Vérifier état de toutes les commandes | ● | | | |
| Vérifier freinage | ● | ● | | |
| Passer anticorrosion à la cire sur pièces nues (excepté freins et échappement) | | ● | | |
| Mettre aérosol sur contacteur/antivol de direction et bouton éclairage | | ● | | |
| Vérifier régulièrement serrage tous écrous, vis, colliers | | | | ● |

⚠ ATTENTION

Tous les travaux d'entretien et réglages marqués d'une * exigent des connaissances techniques. Pour des raisons de sécurité on fera effectuer ces travaux dans un atelier KTM. La moto y est entre les mains expertes d'un personnel spécialement formé.

! ATTENTION

- Quand on utilise un nettoyeur haute pression, faire attention à ne pas diriger le jet sur les composants électriques, les prises de raccordement, les câbles, les roulements, le carburateur etc. En effet, en raison de la pression l'eau rentre alors dans ces éléments, les empêche de bien fonctionner et peut même provoquer leur destruction.
- Lors du transport de votre KTM, veillez à ce qu'elle soit bien maintenue en position verticale par des sangles ou autres fixations et que le robinet soit sur la position OFF. Si la machine se couche, de l'essence peut s'échapper du carburateur ou du réservoir.
- Utiliser uniquement les vis spéciales livrées par KTM et qui possèdent la bonne longueur de filetage pour fixer les déflecteurs sur le réservoir. Si l'on utilise d'autres vis ou des vis plus longues, le réservoir peut se mettre à fuir.
- 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.

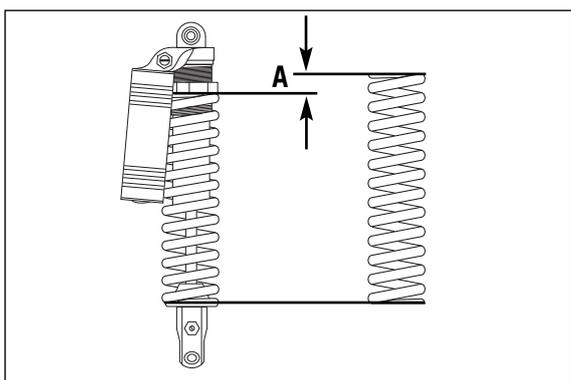


Modification de la précontrainte du ressort du montant de suspension

La précontrainte du ressort se règle en tournant la bague [1]. Pour ce faire il est préférable de déposer l'amortisseur et de le nettoyer à fond.

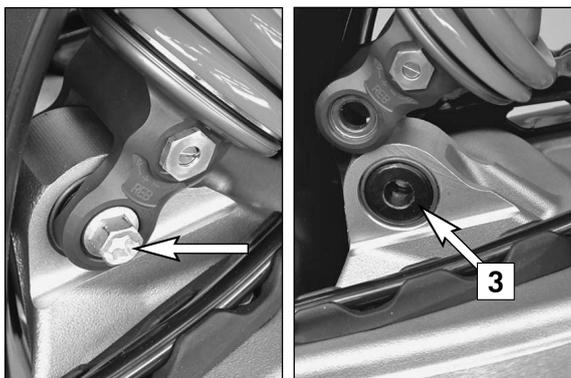
REMARQUE:

- Avant de modifier la précontrainte du ressort, il faut noter le réglage de base, par exemple le nombre de filets visibles au-dessus de la bague de réglage.
 - Pour 1 tour de bague [1], la précontrainte varie d'environ 1,0 mm.
- Desserrer la vis de fixation [2] et avec la clef à ergot contenue dans l'outillage de bord, faire tourner la bague. Quand on tourne dans le sens contraire de celui des aiguilles d'une montre, on réduit la précontrainte; dans le sens des aiguilles d'une montre on augmente la précontrainte. Une fois le réglage effectué, resserrer la vis de fixation [2] à 8 Nm.



Valeurs de réglage de la précontrainte [A] :

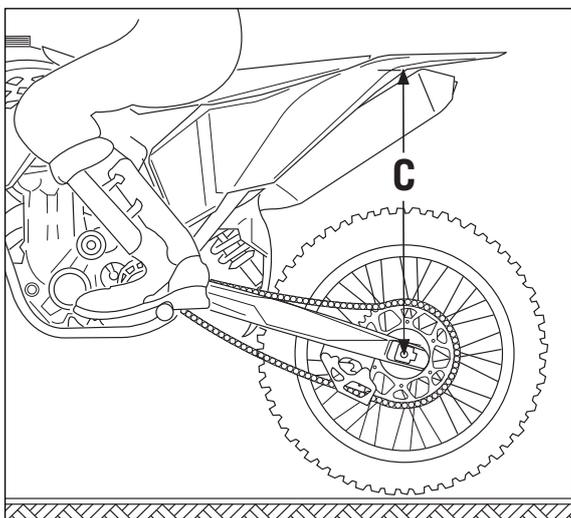
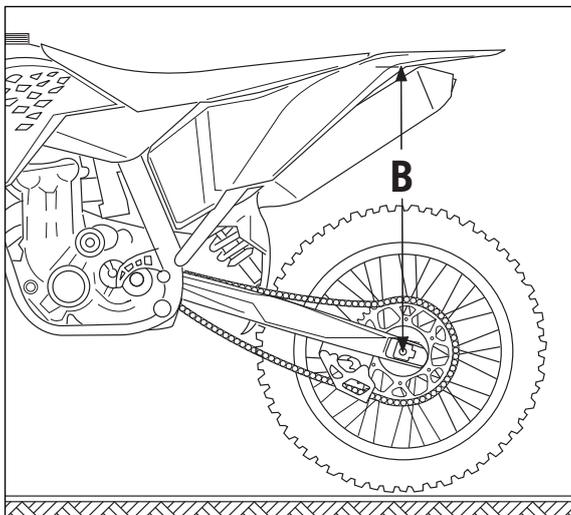
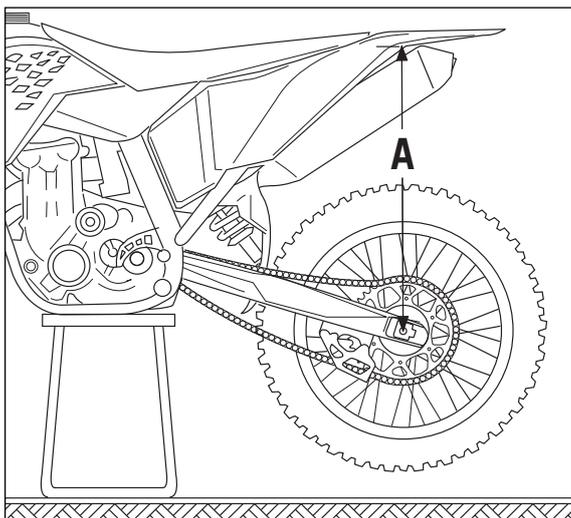
Typ WP Suspension 12.18.7E.01 5 mm
Typ WP Suspension 12.18.7E.03 6 mm



Ancrage de l'amortisseur

L'ancrage [3] pour l'amortisseur PDS sur le bras oscillant est traité au téflon et il ne faut ni le graisser ni employer un quelconque lubrifiant. Ces produits détruiraient la couche de téflon, ce qui réduirait considérablement la durée de vie.

Faire attention quand on nettoie avec un jet haute pression à ne pas diriger le jet sur l'ancrage.



Réglage de base de la partie-cycle en fonction du poids du pilote

Pour obtenir un comportement optimal de la machine et pour ne pas endommager la fourche, ni l'amortisseur, ni le bras oscillant, ni le cadre il faut adapter le réglage de base des suspensions au poids du pilote. Lorsqu'elles sont livrées, les machines KTM tout-terrain sont prévues pour un pilote de 75 à 85 kg (y compris son équipement complet). Si l'on n'est pas dans cette marge, il convient de modifier le réglage de base des suspensions en conséquence. Une petite différence de poids peut être compensée par un réglage de la précontrainte des ressorts. Une différence plus importante exige un changement des ressorts.

Réglage de l'amortisseur et contrôle du ressort

C'est l'enfoncement en charge qui indique si le ressort est approprié au pilote. Mais avant cela il faut absolument que l'enfoncement en statique soit correct.

Détermination de l'enfoncement en statique de l'amortisseur

L'enfoncement en statique doit être autant que possible de 33 mm exactement. Une variation de plus de 2 mm peut influencer le comportement de la machine de manière importante.

Procédure:

- Mettre la moto sur une béquille de manière à ce que la roue arrière ne touche plus le sol.
- Mesurer à la verticale la distance entre l'axe de roue arrière et un repère tracé par exemple sur le cache latéral. Noter cette valeur A.
- Remettre la moto sur ses roues.
- Une personne tient la moto bien verticale.
- On mesure alors à nouveau la distance entre l'axe de roue arrière et le repère précédent. C'est la valeur B.
- L'enfoncement en statique est la différence entre A et B.

EXEMPLE:

Moto sur la béquille (valeur A)600 mm
 Moto sur ses roues (valeur B)- 567 mm
 Enfoncement en statique33 mm

Si la valeur de l'enfoncement est inférieure, il faut augmenter la précontrainte du ressort de l'amortisseur. Si la valeur est supérieure, il faut réduire la précontrainte. Voir chapitre modification de la précontrainte du ressort de l'amortisseur.

Détermination de l'enfoncement de l'amortisseur en charge

- Quelqu'un tenant la moto en équilibre, le pilote tout équipé s'assied en position normale (les pieds sur les repose-pied). Faire jouer plusieurs fois les suspensions afin qu'elles prennent leur position d'équilibre.
- Une autre personne mesure alors la distance entre les deux points précédents, la moto étant donc en charge. C'est la valeur C.
- L'enfoncement en charge est la différence entre les valeurs A et C.

EXEMPLE:

Moto sur la béquille (valeur A)600 mm
 Moto sur ses roues avec le pilote dessus (valeur C)- 493 mm
 Enfoncement en charge107 mm

L'enfoncement en charge doit être de 102 à 112 mm.

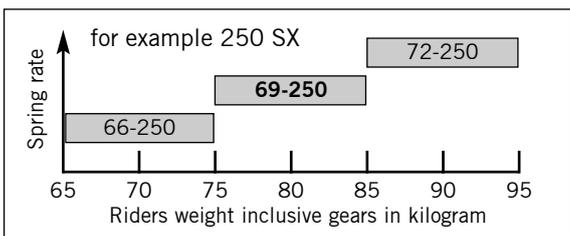
Si la valeur est inférieure à 102 mm, le ressort est trop dur (force du ressort trop importante). Si la valeur est supérieure à 112 mm, le ressort est trop souple (force du ressort trop faible).

La force du ressort est indiquée sur le côté de celui-ci (par ex. 69-250). Le type de l'amortisseur est frappé sur le devant de l'amortisseur, en haut.

Les illustrations permettent de déterminer quel ressort il faut monter. Le ressort standard est indiqué en gras.

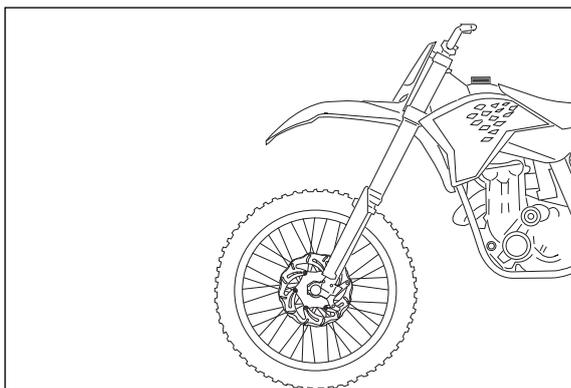
Si l'on change le ressort, il faut régler à nouveau l'enfoncement en statique pour qu'il soit de 33 mm (+/- 2 mm).

D'après notre expérience, l'amortissement à la compression peut rester tel qu'il est. Pour un ressort plus faible, l'amortissement à la détente peut être diminué de quelques crans; pour un ressort plus fort, il peut être augmenté de quelques crans.



| MODEL | SOFTER | STANDARD | HARDER |
|-----------------------|--------|---------------|--------|
| 12187E01 (125/150 SX) | 60-250 | 63-250 | 66-250 |
| 12187E03 (250 SX) | 66-250 | 69-250 | 72-250 |

TRAVAUX D'ENTRETIEN PARTIE-CYCLE ET MOTEUR »



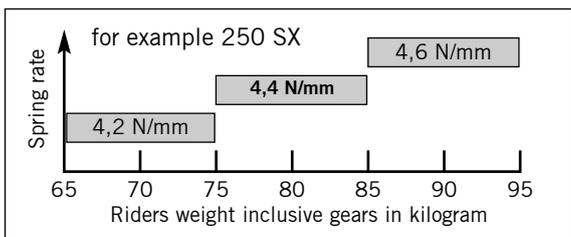
Vérification du réglage de base de la fourche

Pour des raisons diverses il n'est pas possible de déterminer avec précision la valeur de l'enfoncement en charge de la fourche. Si le poids du pilote ne correspond pas tout à fait à la norme, on peut compenser en modifiant la précontrainte des ressorts, comme sur l'amortisseur. Si toutefois la fourche talonne fréquemment (c'est-à-dire vient taper en bout de course), il faut absolument monter des ressorts plus durs afin que la fourche et le cadre ne soient pas endommagés.

Modification de la précontrainte de la fourche

Pour modifier la précontrainte des bras, il faut démonter ceux-ci en partie. Il existe des bagues de précontrainte de différentes épaisseurs (voir le catalogue de pièces détachées).

N.B.: WP Suspension règle très minutieusement la pression des ressorts au moyen d'entretoises. Les variations normales dans la fabrication sont compensées par des entretoises de tailles différentes. C'est ce qui peut expliquer que les ressorts des deux bras de fourche aient des entretoises différentes. Il ne faut donc pas mélanger les ressorts et les entretoises.

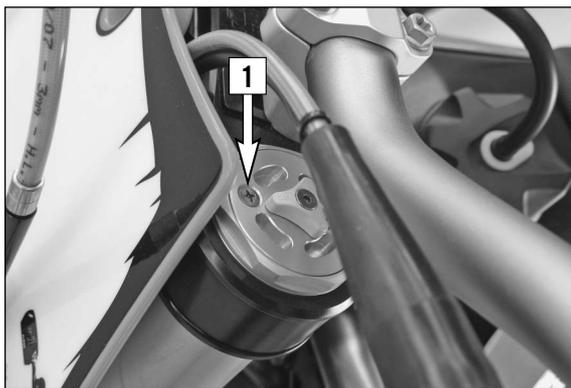


Remplacement des ressorts de fourche

Si le poids du pilote se situe en dessous de 75 kg ou au dessus de 85 kg; il faut changer les ressorts de fourche. Les illustrations permettent de déterminer quel ressort il faut monter. Le ressort standard est indiqué en gras. Le type de la fourche est frappé du côté intérieur de la fixation pour l'axe de roue avant. En cas d'incertitude il convient de s'adresser à un atelier KTM.

| MODEL | SOFTER | STANDARD | HARDER |
|-----------------------|-----------------|------------------------|-----------------|
| 12187E01 (125/150 SX) | 432.485.00.040W | 432.485.00.042W | 432.485.00.044W |
| 12187E03 (250 SX) | 432.485.00.042W | 432.485.00.044W | 432.485.00.046W |

D'après notre expérience, l'amortissement à la compression peut rester tel qu'il est. Pour un ressort plus faible, l'amortissement à la détente peut être diminué de quelques crans; pour un ressort plus fort, il peut être augmenté de quelques crans.

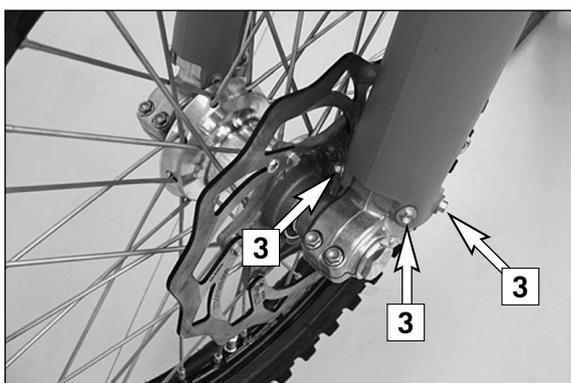


Vis de purge de la fourche

Après 5 heures d'utilisation en compétition il faut desserrer les vis de purge [1] de quelques tours afin de laisser échapper l'air qui pourrait créer une surpression. Pour cela, mettre la machine sur un support de manière à ce que la roue avant ne touche pas le sol. Si l'on utilise la moto principalement sur la route, il suffit d'effectuer ce travail lors des révisions périodiques.

! ATTENTION

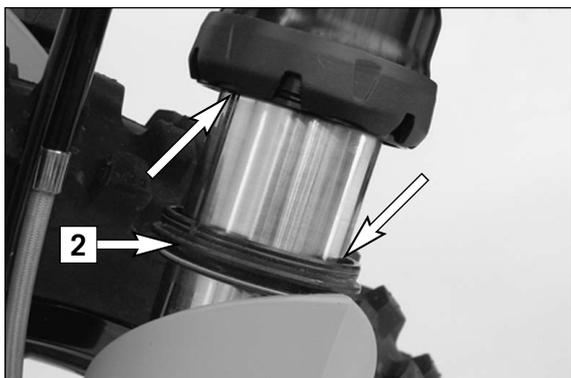
Une pression trop forte dans la fourche peut causer une fuite. Si la fourche fuit, il faut commencer par dévisser les vis de purge, avant que de faire changer les joints.



Nettoyage des cache-poussière de la fourche

Les cache-poussière [2] 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.

Retirer les vis de fixation [3] des protections de fourche et faire glisser celles-ci vers le bas. Sortir les cache-poussière de leur logement et les pousser vers le bas.

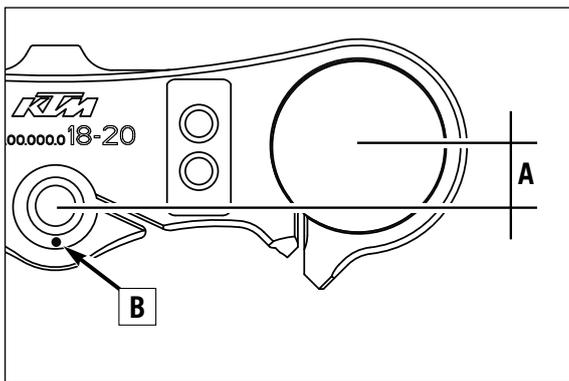


Nettoyer à fond les cache-poussière, les joints, les tubes et les plongeurs et bien les graisser avec un lubrifiant multi-usage en aérosol (Motorex Joker 440) ou avec de l'huile moteur. Enfoncer les cache-poussière à la main dans leur logement. Remettre les protections de fourche dans la bonne position, monter les vis et les serrer à 10 Nm.

⚠ 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.

TRAVAUX D'ENTRETIEN PARTIE-CYCLE ET MOTEUR »



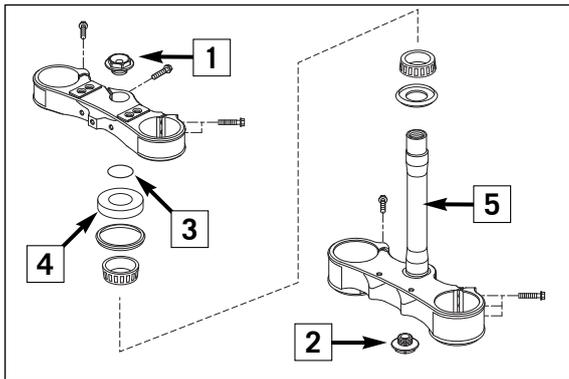
Modification du déport de fourche (de la chasse) *

Sur les modèles SX on peut régler le déport de la fourche [A] à 18 ou à 20 mm (centre des bras - centre du roulement de direction). Cela permet d'adapter encore mieux le comportement de la machine au caractère du circuit.

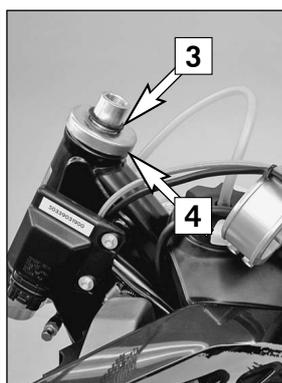
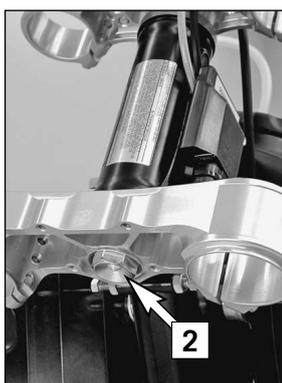
Le réglage apparaît quand on a enlevé la vis [1]. Si le repère [B] est situé vers l'avant, le déport est de 18 mm. Ce réglage permet une meilleure stabilité sur un circuit rapide.

Si le repère [B] est vers l'arrière, comme sur l'illustration, le déport est de 20 mm. Cela permet plus d'agilité dans les virages.

Lorsque la machine est livrée le déport est réglé à 20 mm.

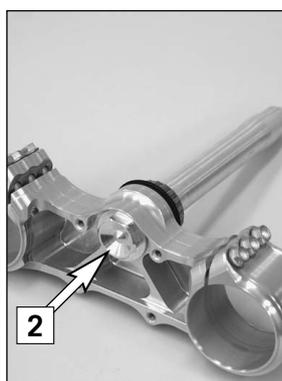
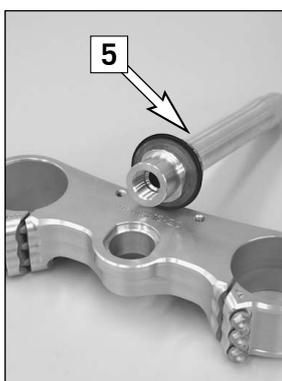


Pour régler le déport, déposer la roue avant ainsi que le garde-boue. Retirer la vis de la plaque de numéro. Enlever les vis de fixation du maître-cylindre de frein et fixer ce dernier avec un collier ou similaire au bras de fourche gauche afin que la durite de frein ne fasse pas un croc (voir illustration).



Dévisser les vis de fixation et sortir les bras de fourche des tés. Desserrer la vis à épaulement [2] du té inférieur de 2 tours. Enlever la vis [1] sur le té supérieur, desserrer la vis de fixation et poser le té supérieur sur la selle. Enlever le joint torique [3] et le joint de protection [4].

Avec un maillet en caoutchouc taper légèrement sur le té inférieur pour dégager la potence [5] de son roulement. Retirer de la colonne de direction le té inférieur et la potence.

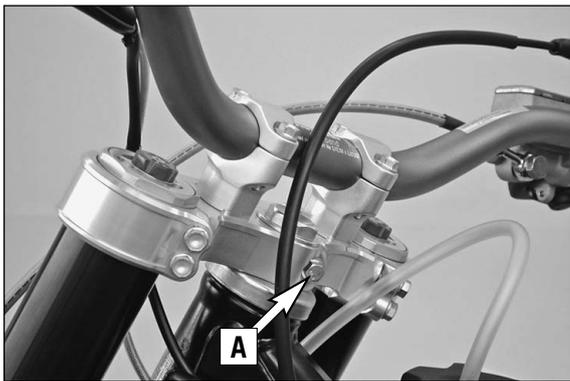


Enlever la vis à épaulement située sur le té inférieur et sortir la potence. Nettoyer soigneusement toutes les pièces. Faire tourner la potence de 180° avant de la remettre dans le té. Freiner la vis à épaulement (2) à la loctite 243 et la visser jusqu'en butée. Graisser les roulements de direction et les joints d'étanchéité.

⚠ ATTENTION

Il faut absolument freiner la vis à épaulement (2) à la loctite 243. Ne pas confondre cette vis (2) avec la vis en bout de potence (1).

TRAVAUX D'ENTRETIEN PARTIE-CYCLE ET MOTEUR »

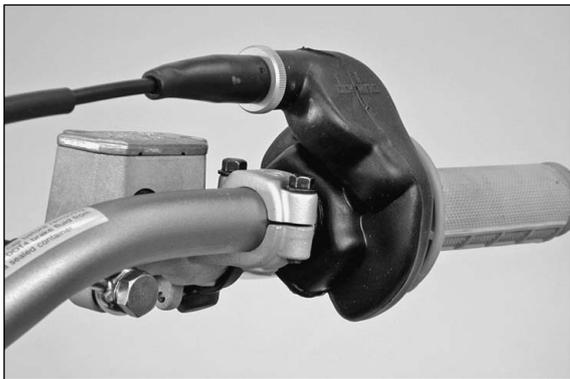


Monter le té inférieur, le roulement supérieur, le joint de protection, le joint torique, le té supérieur et la vis du haut.
Serrer la vis à épaulement du té inférieur à 60 Nm.
Monter les bras de fourche et serrer les vis de fixation sur le té inférieur en trois fois jusqu'à 12 Nm.

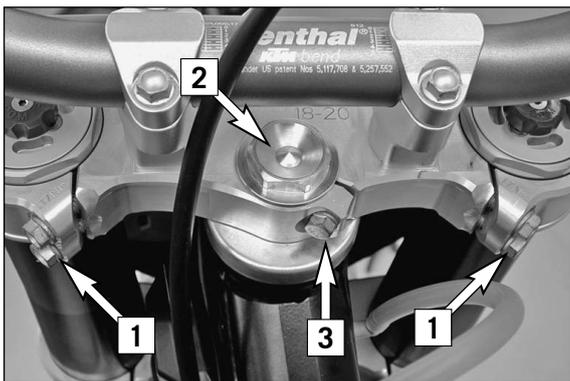
Régler les roulements de direction de manière à ce qu'ils n'aient pas de jeu (voir paragraphe Vérification et réglage des roulements de direction). La vis de fixation du milieu (A) doit être freinée à la loctite 243. Serrer les vis de fixation du té supérieur en 3 fois et jusqu'à 17 Nm.

⚠ ATTENTION

La vis de fixation du milieu (A) doit être freinée à la loctite 243.



Monter le garde-boue avant et serrer les vis à 10 Nm.
Monter le maître-cylindre de frein et serrer les vis à 10 Nm.
Monter la plaque de numéro.
Monter la roue avant (voir paragraphe dépose et pose de la roue avant).



Vérification et réglage des roulements de direction *

Il faut vérifier régulièrement le jeu de la direction. Pour vérifier, on cale la moto sous le cadre, de manière à ce que la roue avant ne porte plus. On secoue alors la fourche d'avant en arrière. Pour régler, on desserre les cinq vis de fixation [1] et [3] du té supérieur et l'on serre la vis en bout de potence [2] à 10 Nm. Avec un maillet en plastique, on tapote sur le té de manière à supprimer les contraintes. Resserrer les 5 vis.

17 Nm (vis 1)
Loctite 243 + 17 Nm (Vis 3)

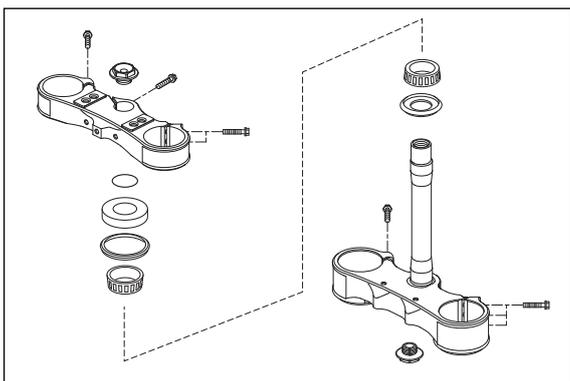
⚠ ATTENTION

- S'il y a du jeu dans les roulements de direction, la tenue de route s'en trouve affectée. Cela peut même aller jusqu'à une perte de contrôle du véhicule.
- Il faut freiner la vis centrale de fixation [3] à la loctite 243.

! ATTENTION

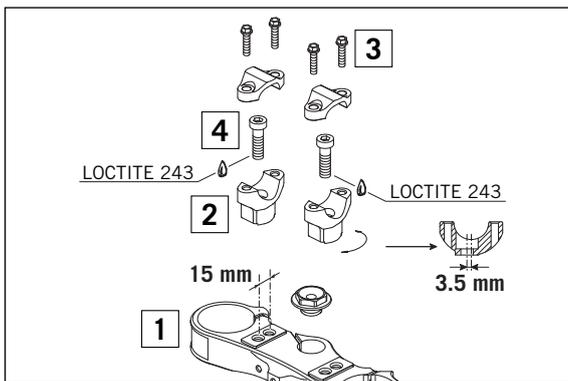
Si l'on roule quelque temps avec du jeu dans les roulements de direction, les roulements ainsi que leur logement dans la colonne se trouvent endommagés.

Les roulements de direction doivent être graissés au moins une fois par an (par exemple avec Motorex Long Term 2000).



Réglage de la position du guidon

Il existe une marge de réglage de 22 mm, ce qui permet de monter le guidon à sa main.

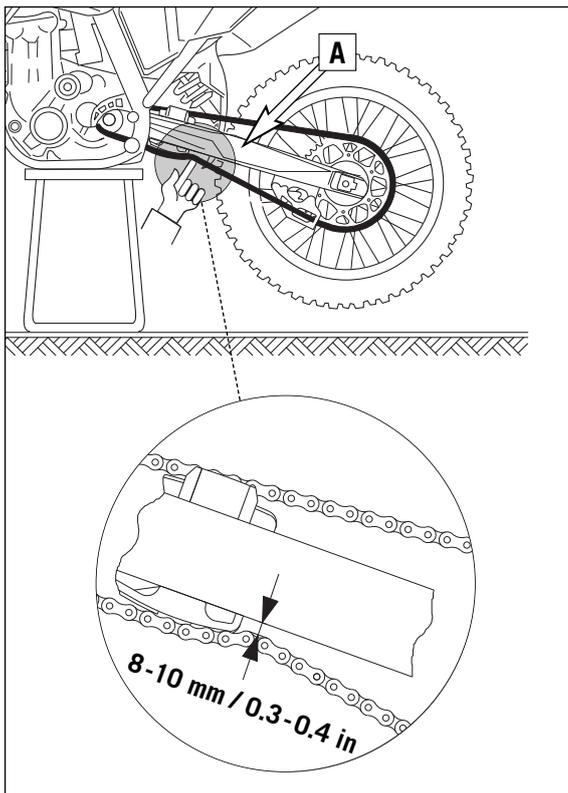


Sur le té supérieur de fourche [1] il y a deux perçages espacés de 15 mm. Les perçages sur le support de guidon [2] sont désaxés de 3,5 mm. Cela donne quatre possibilités de montage.

Enlever les vis [3] des demi-coquilles supérieures et les vis [4] du support de guidon. Choisir la position pour le support et serrer les vis [4] à 40 Nm. Mettre en place le guidon et les demi-coquilles et serrer les vis [3] à 20 Nm. L'espace entre le support de guidon et les demi-coquilles doit être le même vers l'avant et vers l'arrière.

⚠ ATTENTION

Les vis [4] devront être resserrées avec loctite 243.



Chaîne tension

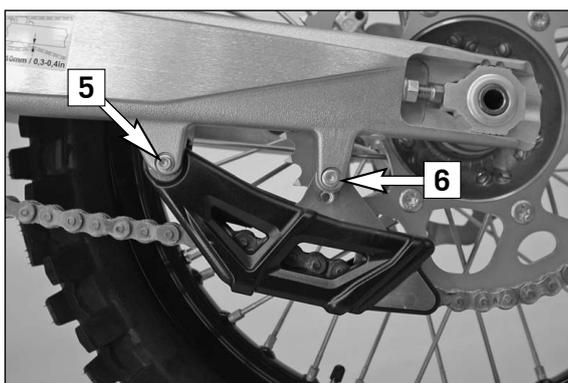
Pour contrôler la tension de la chaîne, caler la moto sous le cadre de manière à ce que la roue arrière ne porte plus sur le sol.

Pousser sur la chaîne vers le haut en bout de patin. La distance entre la chaîne et le bras oscillant doit être d'environ 8 - 10 mm. Le brin supérieur [A] doit alors être tendu (cf. illustration).

Corriger la tension si nécessaire.

⚠ ATTENTION

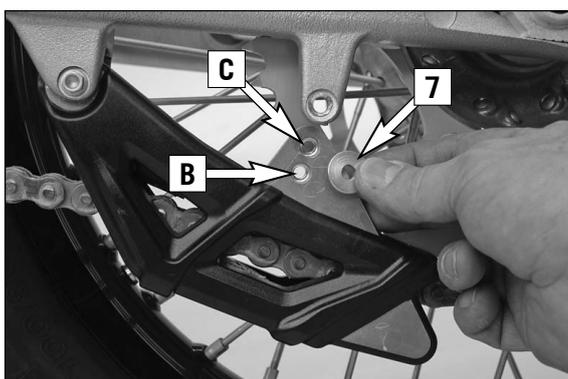
- Si la chaîne est trop tendue, les éléments de la transmission secondaire, à savoir la chaîne, le pignon, la couronne, les roulements en sortie de boîte et à la roue arrière subissent une contrainte supplémentaire. En plus d'une usure prématurée il peut même se produire une rupture de chaîne.
- Si en 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.



Adaptation du guide-chaîne au nombre de dents de la couronne

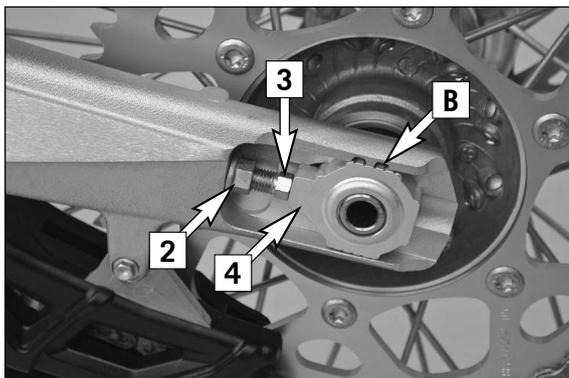
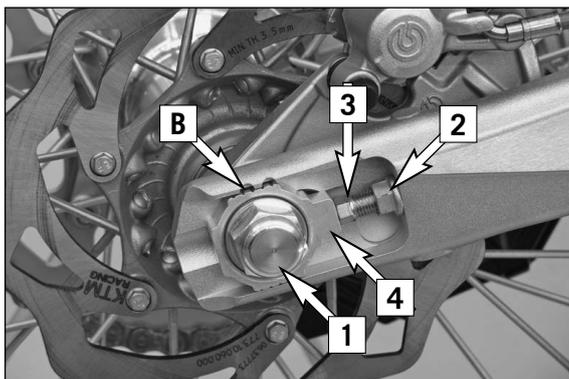
Etant donné le grand nombre de couronnes disponibles, il faut adapter la position du guide-chaîne. Jusqu'à 44 dents, la vis de fixation du guide doit se trouver dans le perçage du bas [B]. A partir de 45 dents, elle doit être mise dans le perçage du haut [C].

Retirer les deux vis de fixation du guide et déposer celui-ci du bras oscillant. Retourner le guide et faire sortir l'écrou de fixation arrière [5]. Le mettre dans l'autre perçage [6]. Pour cela il faut retourner l'écrou. Remettre le guide en place et serrer les vis.



Desserrer la vis [5] et retirer la vis [6]. Repousser le guide-chaîne vers le bas et mettre l'entretoise [7] dans le bon trou. Serrer les vis à 10 Nm.

TRAVAUX D'ENTRETIEN PARTIE-CYCLE ET MOTEUR »



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.

Afin que la roue arrière soit correctement positionnée, il convient qu'il y ait une correspondance entre les repères des tendeurs à droite et à gauche d'une part, et les repères [B] sur le bras d'autre part. Serrer les contre-écrous des vis de réglage.

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 80 Nm.

⚠ ATTENTION

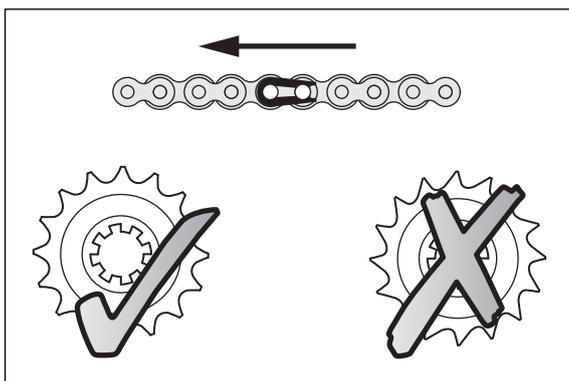
- Au cas où vous ne disposeriez pas de clé dynamométrique lors du montage, faites ajuster le couple de serrage dès que possible dans un atelier KTM. Une broche de roue mal serrée peut entraîner un défaut de tenue de route.
- Serrer l'écrou à épaulement au couple prescrit. Une broche mal serrée peut provoquer une instabilité de la machine.

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°.

! ATTENTION

Mettre les tendeurs de chaîne toujours de manière semblable.



Entretien de la chaîne

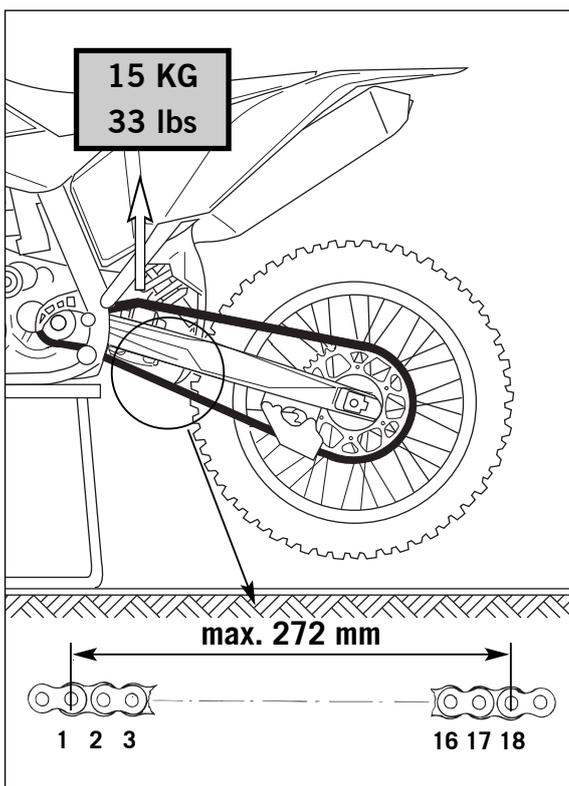
La durée de vie de la chaîne dépend en grande partie de l'entretien. Les chaînes sans joints toriques doivent être nettoyées régulièrement au pétrole, puis plongées dans de la graisse bouillante ou traitées avec un aérosol spécial (Motorex Chainlube 622).

⚠ 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.

! ATTENTION

L'attache rapide doit avoir son côté fermé vers l'avant dans le sens normal de rotation.



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

Usure de la chaîne

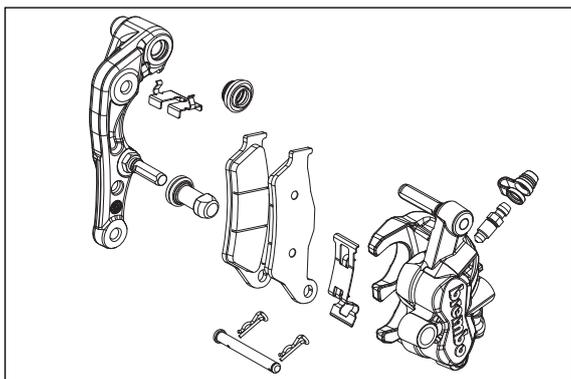
Pour mesurer l'usure de la chaîne, on procédera de la manière suivante: mettre la boîte de vitesses au point mort et tirer sur le brin supérieur de la chaîne vers le haut avec une force de 10 à 15 kg (cf. figure). Sur le brin inférieur, mesurer alors la distance existant entre 18 rouleaux. L'écart maximum autorisé est de 272 mm, et il implique le remplacement de la chaîne. Comme les chaînes ne s'usent pas toujours régulièrement, il convient d'effectuer la mesure en plusieurs endroits.

NOTA BENE:

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

! ATTENTION

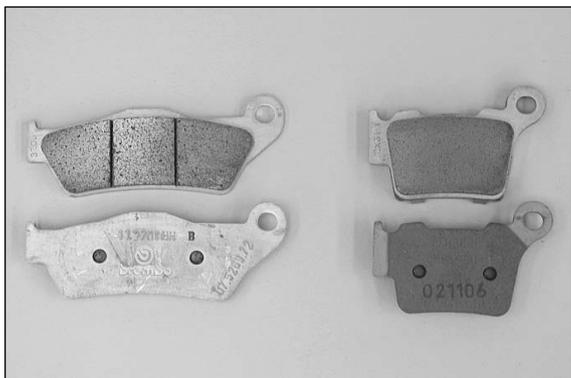
Freiner les vis de fixation de la couronne à la loctite et les serrer en croix. Couple de serrage des écrous 35 Nm. Couple de serrage des vis 50 Nm.



Remarques de principe concernant les freins à disque KTM

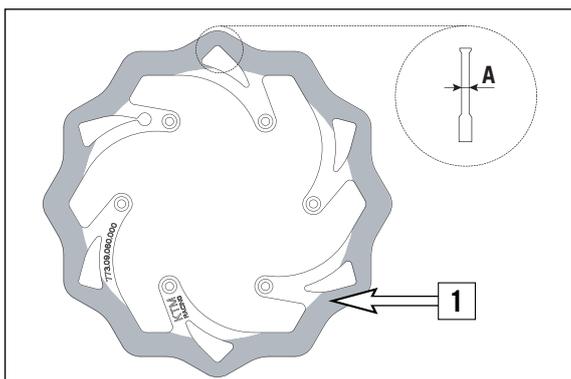
PINCES:

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.



PLAQUETTES:

Devant les plaquettes sont pourvues d'une garniture sinter TOSHIBA TT 2701 HHB et derrière d'une garniture sinter TOYO B 143 FF. Ces garnitures constituent la meilleure combinaison entre facilité du dosage, puissance de freinage et durée de vie. Le type de garniture est indiqué sur le côté postérieur des plaquettes et se trouve enregistré également dans la documentation d'homologation.

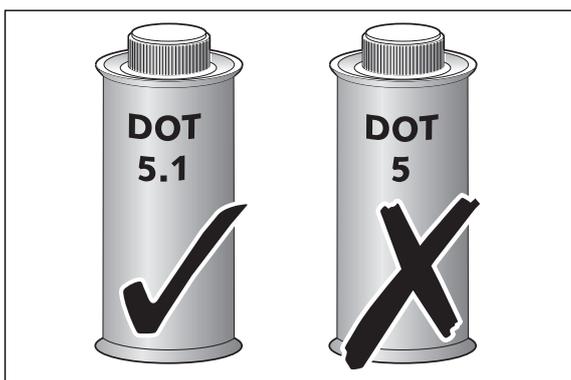


DISQUES DE FREIN:

L'usure réduit l'épaisseur des disques de frein au niveau de la piste de freinage [1]. L'épaisseur du disque de frein doit être au moins de 2,50 mm (avant) / 3,50 mm (arrière) à l'endroit le plus faible [A]. Vérifier l'épaisseur à plusieurs endroits.

⚠ ATTENTION

- Si le disque de frein fait moins de 2,50 mm (avant) / 3,50 mm (arrière), cela est un facteur de risque. Il faut faire remplacer le disque dès que la limite est atteinte.
- Il faut par principe faire effectuer les réparations sur les freins par un agent KTM.



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. 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.

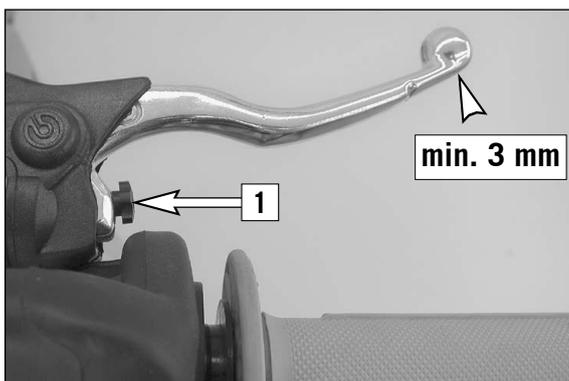
LIQUIDE DE FREIN:

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 changer le liquide de frein au moins une fois par an, et plus souvent si on lave fréquemment la machine. En effet, le liquide de frein absorbe l'eau, si bien qu'au bout de quelque temps il peut se former des bulles de vapeur quand on freine, ce qui remet en cause le freinage.



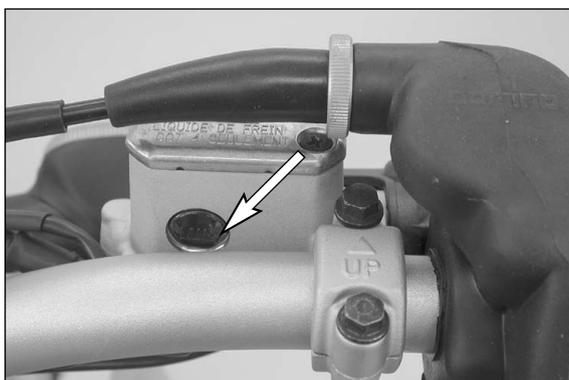
Réglage de la course à vide de la poignée de frein

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.

La poignée de frein doit présenter une course à vide d'au moins 3 mm. Si besoin est, tourner la vis de réglage 1.

! 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.

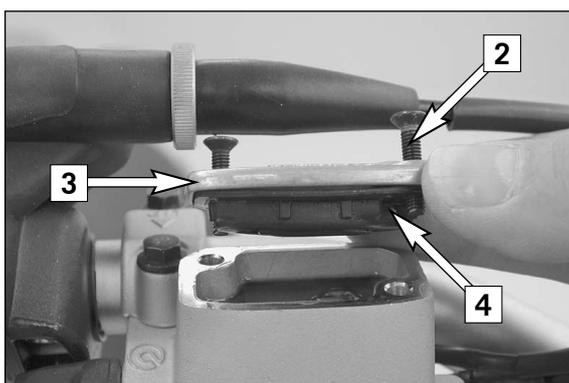


Vérification du niveau du liquide de frein avant

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.



Complément de liquide de frein à l'avant *

Enlever les vis [2] et le couvercle [3] avec la membrane [4].

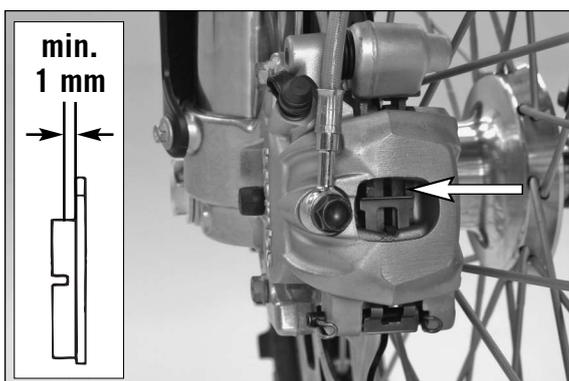
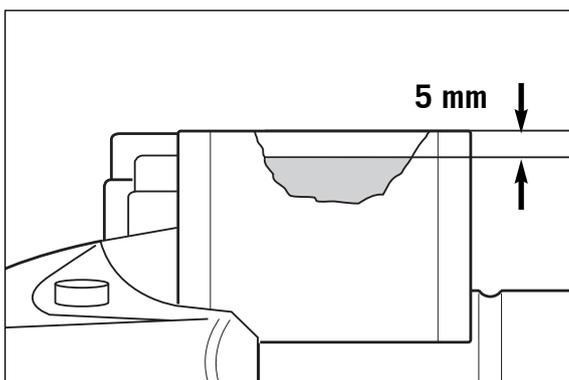
Mettre le maître-cylindre à l'horizontale et rajouter du liquide (Motorex Brake Fluid DOT 5.1) jusqu'à 5 mm du bord supérieur du bocal. Remettre la membrane, le couvercle et les vis. Nettoyer à l'eau le liquide qui aurait débordé ou que l'on aurait renversé.

! ATTENTION

- Ne jamais employer de liquide DOT 5. Il est constitué d'une base d'huile de silicone et sa couleur est pourpre. Les joints et les durites doivent être spéciaux pour ce liquide.
- Entreposer le liquide de frein hors de portée des enfants.
- Le liquide de frein peut provoquer des irritations de la peau. Eviter les projections sur la peau ou dans les yeux. En cas de projection dans les yeux, rincer à grande eau et consulter un médecin.

! ATTENTION

- Ne pas faire tomber de liquide de frein sur la peinture, qui se trouverait alors attaquée.
- N'utiliser que du liquide de frein propre et provenant d'un bidon bien fermé.



Vérification des plaquettes de frein à l'avant

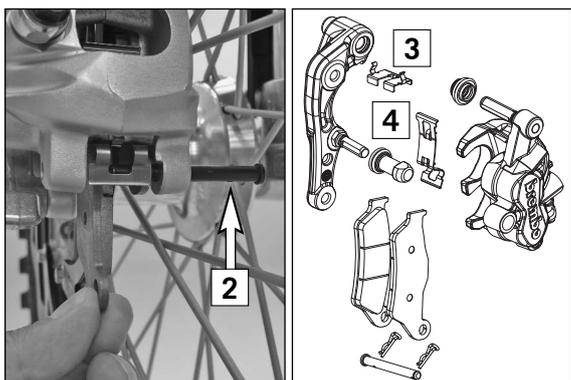
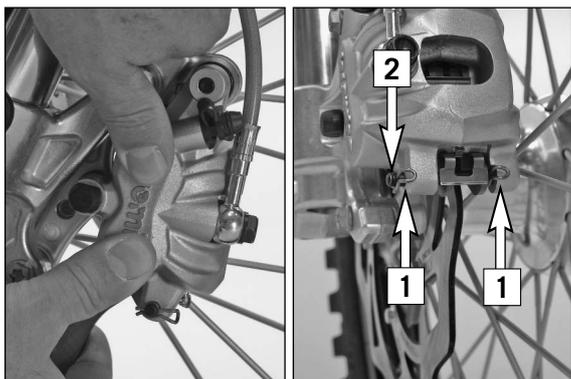
On contrôle les plaquettes par en dessous. L'épaisseur de la garniture ne doit pas être inférieure à 1 mm.

! 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 les plaquettes de frein sont renouvelées trop tard, si bien que la garniture est partiellement ou totalement usée, les parties en acier des plaquettes de frein frottent alors sur le disque de frein. Ceci fait que l'action des freins sera considérablement altérée et que le disque de frein sera détruit.



Remplacement des plaquettes à l'avant *

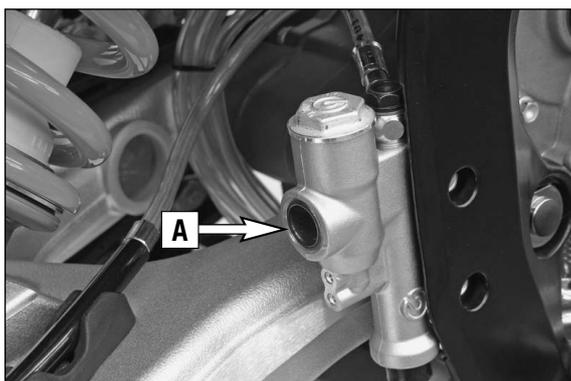
Pousser la pince vers le disque de manière à repousser les pistons à fond. Enlever les goupilles [1] du doigt d'arrêt [2], retirer celui-ci et sortir les plaquettes. Nettoyer la pince et son support à l'air comprimé, vérifier si les cache-poussière des tétons de guidage ne sont pas abîmés et graisser les tétons si besoin est.

Mettre la plaquette droite et la maintenir en place au moyen du doigt d'arrêt. Mettre la plaquette gauche et enfiler alors le doigt d'arrêt à fond. Remettre les goupilles.

Lors du montage des plaquettes, faire attention à ce que la tôle de guidage [3] de la pince et la lame de ressort [4] soient bien en place.

⚠ ATTENTION

- Il ne doit y avoir sur le disque ni huile ni graisse, qui réduiraient considérablement l'efficacité du freinage.
- Vérifier à la fin si les goupilles sont bien en place.
- Après avoir travaillé sur le Système de freinage il faut toujours actionner le levier ou la pédale de frein afin que les plaquettes prennent leur place contre le disque et que l'on sente le point d'attaque.



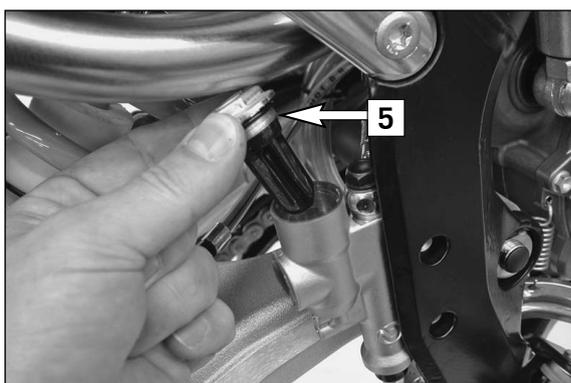
Vérification du niveau de liquide de frein à l'arrière

Le bocal de liquide de frein pour le disque arrière se trouve du côté droit juste près du maître-cylindre.

Quand la moto est bien droite, il ne doit pas y avoir de bulle d'air qui apparaisse dans le regard [A].

⚠ 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.



Compléter le niveau de liquide de frein à l'arrière *

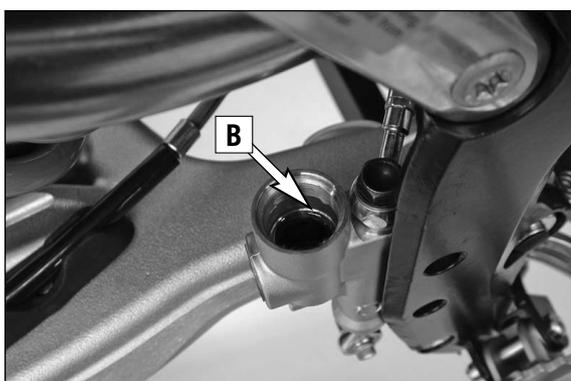
Dès qu'une bulle d'air apparaît dans le regard, il faut rajouter du liquide de frein. Pour cela il est conseillé d'enlever la vis [5]. Rajouter du liquide de frein DOT 5.1 (par ex. Motorex Brake Fluid DOT 5.1) jusqu'au repère [B] et remettre la vis. Laver à l'eau si l'on a renversé du liquide.

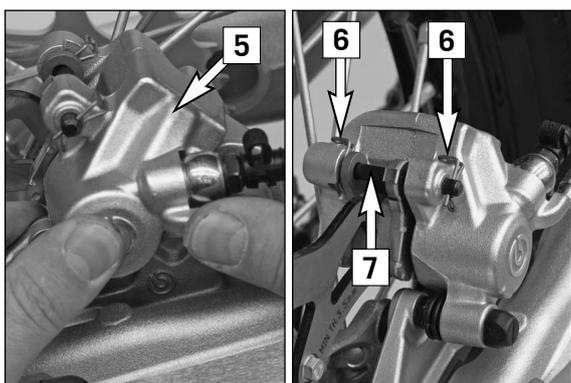
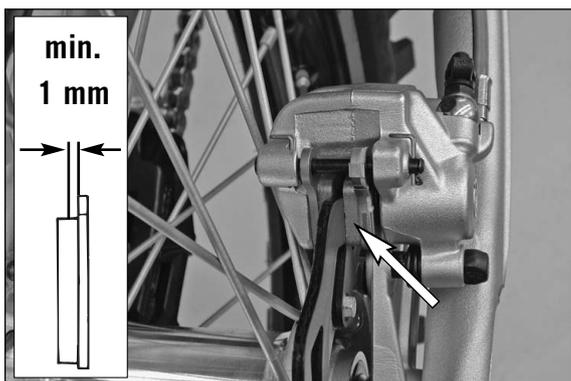
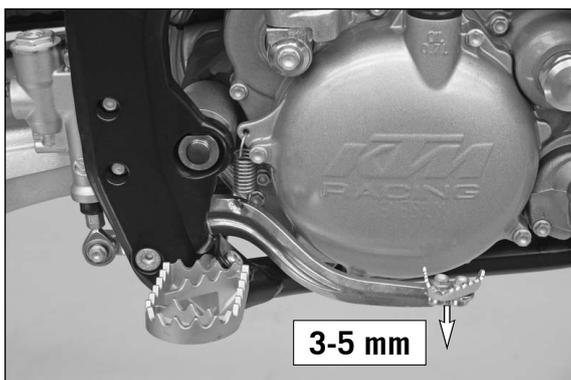
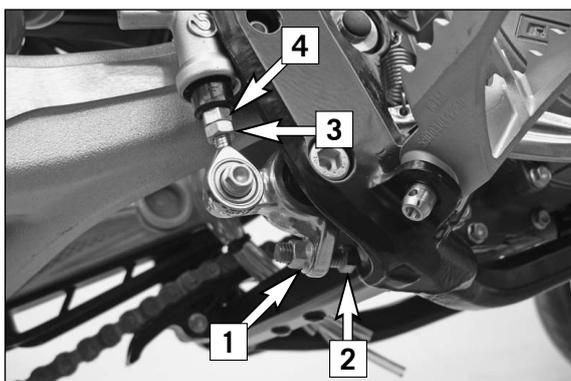
⚠ ATTENTION

- Ne jamais employer de liquide DOT 5 ! Il est constitué d'une base d'huile de silicone et sa couleur est pourpre. Les joints et les durites doivent être spéciaux pour ce liquide.
- Entreposer le liquide de frein hors de portée des enfants.
- Le liquide de frein peut provoquer des irritations de la peau. Eviter les projections sur la peau ou dans les yeux. En cas de projection dans les yeux, rincer à grande eau et consulter un médecin.

! ATTENTION

- Ne pas faire tomber de liquide de frein sur la peinture, qui se trouverait alors attaquée.
- N'utiliser que du liquide de frein propre et provenant d'un bidon bien fermé.





Réglage de la position de la pédale de frein *

Pour modifier la position de base de la pédale de frein, il faut desserrer le contre-écrou [1] et tourner dans un sens ou dans l'autre la vis de réglage [2]. A la suite de cette opération il faut impérativement régler la course à vide de la pédale. Cette course à vide doit être de 3 à 5 mm mesurés en bout de la pédale. C'est seulement après cette course à vide que la tige de piston doit faire bouger le piston dans le maître-cylindre (ce que l'on reconnaît à la résistance qui devient alors plus forte). Pour régler la course à vide, il faut débloquer le contre-écrou [3] et faire tourner la tige [4] dans un sens ou dans l'autre.

⚠ ATTENTION

S'il n'y a pas de course à vide à la pédale de frein, une pression s'établit dans le circuit, ce qui fait que les plaquettes se mettent à entrer en contact avec le disque. Il se produit alors un échauffement anormal qui peut même provoquer une absence totale de freinage.

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

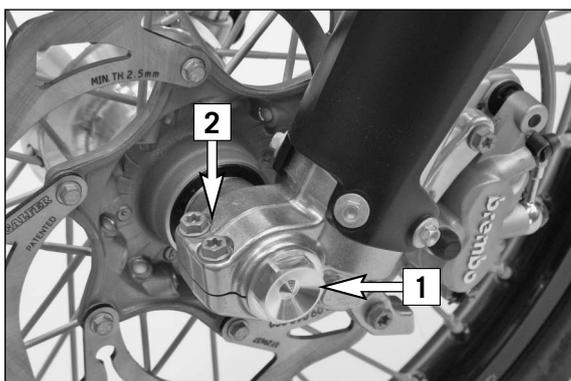
Si l'on attend trop pour changer les plaquettes et que, par exemple il n'y a plus de garniture, c'est le métal de la plaquette qui frotte contre le disque. Le freinage est alors inefficace et le disque est irrémédiablement endommagé.

Remplacement des plaquettes de frein à l'arrière *

Pousser la pince [5] vers la couronne afin d'amener le piston dans sa position de base. Enlever la goupille [6] et, en tapant avec un jet, chasser le doigt d'arrêt [7] vers la couronne. Sortir les plaquettes. Nettoyer la pince à fond à l'air comprimé et vérifier l'état du soufflet des tétons de guidage. Mettre en place la plaquette gauche dans la pince, la faire tenir avec le doigt d'arrêt [7]. Enfiler la plaquette droite et enfoncer le doigt jusqu'en butée. Remettre la goupille [6].

⚠ ATTENTION

- Il ne doit y avoir sur le disque ni huile ni graisse, qui réduiraient considérablement l'efficacité du freinage.
- Vérifier à la fin si les goupilles sont bien en place.
- Après avoir travaillé sur le système de freinage, il faut toujours actionner le levier ou la pédale de frein afin que les plaquettes prennent leur place contre le disque et que l'on sente le point d'attaque.



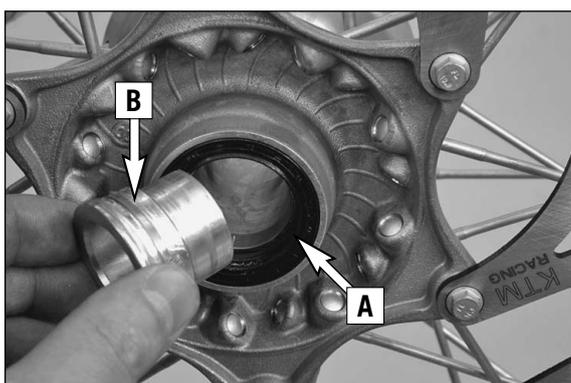
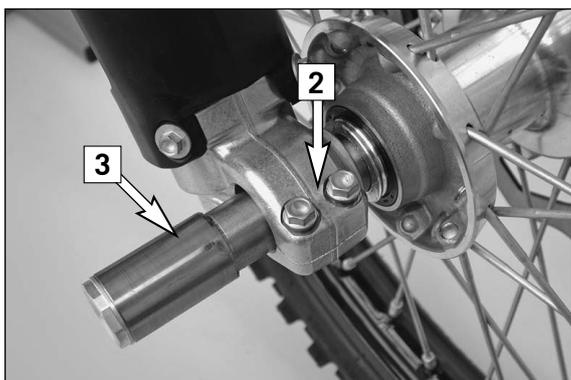
Dépose et pose de la roue avant

Pour déposer la roue avant, il faut caler la moto sous le cadre de manière à ce que la roue ne porte plus sur le sol.

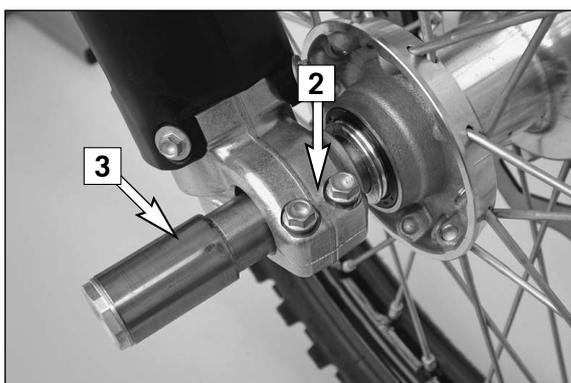
Desserrer la vis à épaulement [1] et les vis [2] au bas de la fourche. Desserrer la vis à épaulement d'environ 8 tours puis appuyer dessus avec la main de manière à faire sortir la broche. Retirer la vis. Maintenir la roue et sortir la broche. Dégager la roue de la fourche.

! ATTENTION

- Ne pas actionner le frein lorsque la roue est déposée.
- Toujours poser la roue avec le disque sur le dessus, sinon ce dernier peut être endommagé.



Avant de reposer la roue il convient de nettoyer les joints spi [A] et la surface de contact des entretoises [B]. Les graisser. Mettre les entretoises en place.



Pour la pose de la roue, présenter celle-ci dans la fourche, la mettre en position et enfiler l'axe [3].

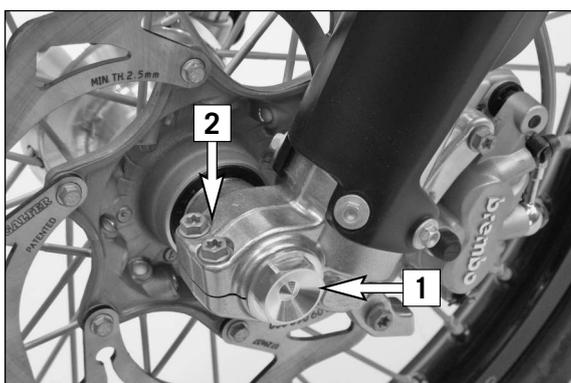
Mettre l'écrou à épaulement [1], serrer les vis de fixation [2] sur le bas de la fourche à droite pour empêcher l'axe de tourner et serrer l'écrou à épaulement à 45 Nm.

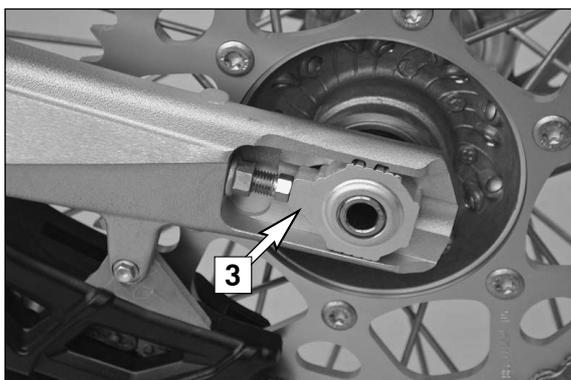
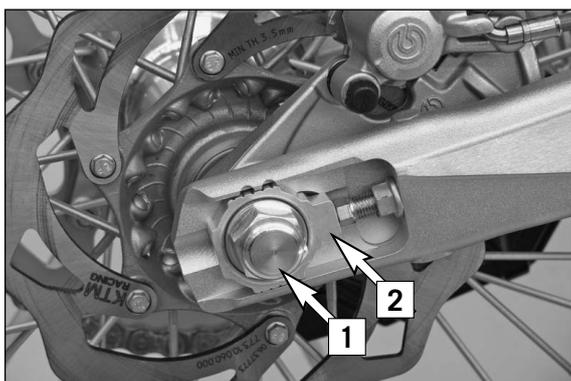
Desserrer les vis de fixation, descendre la moto de sa béquille, serrer le frein avant et actionner plusieurs fois la fourche avec vigueur pour que les bras se mettent en place.

Ensuite seulement serrer les vis de fixation au bas de chaque bras à 15 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.
- Il ne doit y avoir sur le disque ni huile ni graisse, qui réduiraient considérablement l'efficacité du freinage.
- Quand la roue est en place, toujours actionner le frein de manière à ce que les plaquettes prennent leur place.





Dépose et pose de la roue arrière

Caler la moto sous le cadre de manière à ce que la roue arrière ne porte plus sur le sol.

Dévisser l'écrou à épaulement [1], retirer le tendeur de chaîne [2] et sortir la broche [3] de manière à ce que la roue se laisse pousser vers l'avant. Faire descendre la chaîne de la couronne, retirer complètement la broche et sortir la roue du bras.

! ATTENTION

- Toujours poser la roue avec le disque sur le dessus, sinon ce dernier peut être endommagé.
- Ne pas actionner le frein lorsque la roue est déposée.
- 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.

La pose s'effectue en sens inverse. Avant de resserrer l'écrou à 80 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.
- 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.
- Serrer l'écrou à épaulement au couple prescrit. Une broche mal serrée peut provoquer une instabilité de la machine.

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.

- 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.
- La pression doit être vérifiée régulièrement lorsque le pneu est froid. 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.
- Les roues avant et arrière doivent être équipées de pneus aux dessins de même nature. Respecter l'homologation en ce qui concerne les pneus.
- 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.

PRESSIION

| | avant | arrière |
|--------------|---------|---------|
| Tout terrain | 1,0 bar | 1,0 bar |



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

- Si vous roulez avec des rayons desserrés, ceux-ci peuvent s'arracher et par conséquent déstabiliser la tenue de route 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 Nm.



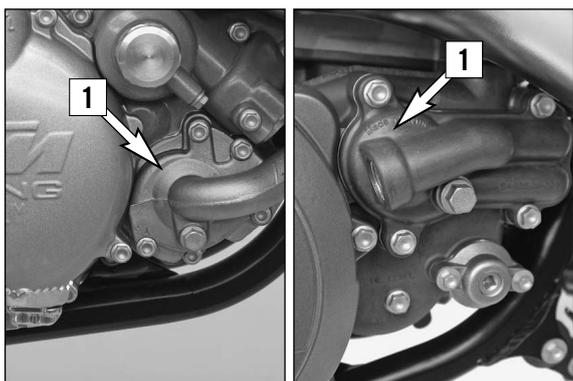
Circuit de refroidissement

La pompe à eau [1] située dans le moteur brasse le liquide de refroidissement. C'est le vent relatif qui assure le refroidissement. Plus la vitesse est faible, moins le refroidissement est efficace. De même un radiateur encrassé est moins performant.

La surpression qui apparaît lorsque le liquide chauffe est réglée par un système de soupape dans le bouchon du radiateur [2]. On peut atteindre une température de 120° C sans gêner le fonctionnement.

⚠ ATTENTION

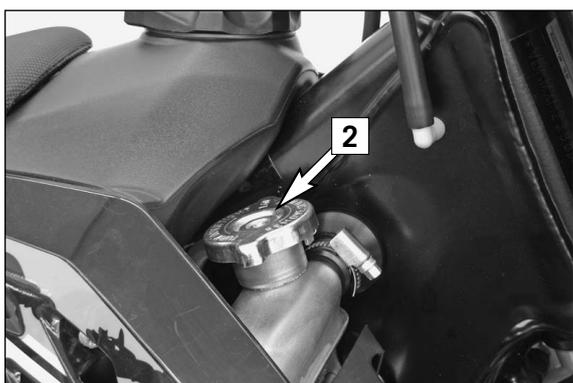
- Il est préférable de vérifier le niveau de liquide de refroidissement lorsque le moteur est froid. Lorsque le moteur est chaud, il faut recouvrir le bouchon [2] d'un chiffon et ouvrir lentement de manière à ce que la pression puisse s'échapper. Attention à ne pas s'ébouillanter!
- Ne pas débrancher les durites quand le moteur est chaud. La vapeur et le liquide de refroidissement, qui est bouillant, pourraient provoquer des brûlures graves.
- Si l'on se brûle, faire couler immédiatement de l'eau froide sur la partie du corps en question.
- Le liquide de refroidissement est toxique. Ne pas laisser à la portée de enfants.
- En cas d'ingurgitation, consulter aussitôt un médecin.
- Si du liquide de refroidissement gicle dans les yeux, rincer aussitôt à l'eau et consulter un médecin.



Le liquide de refroidissement est composé de 50% d'antigel et 50% d'eau distillée. Il faut néanmoins qu'il protège jusqu'à au moins -25°C. Ce mélange, à côté de ses propriétés antigel, protège également contre la corrosion, c'est pourquoi il ne faut pas le remplacer par de l'eau uniquement.

! ATTENTION

Il est nécessaire d'employer un antigel de qualité et d'une marque (Motorex Anti Freeze) connue. Un antigel de basse qualité peut provoquer de la corrosion et la formation de mousse.

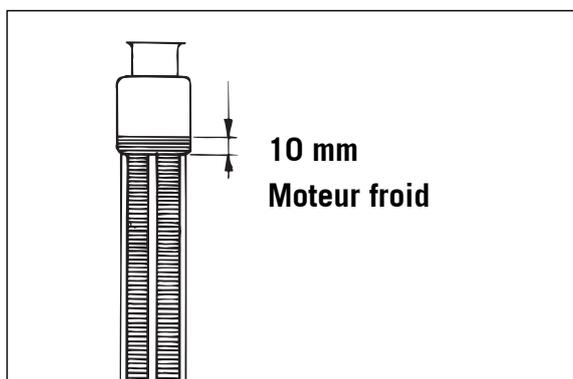


Contrôle du niveau de liquide de refroidissement

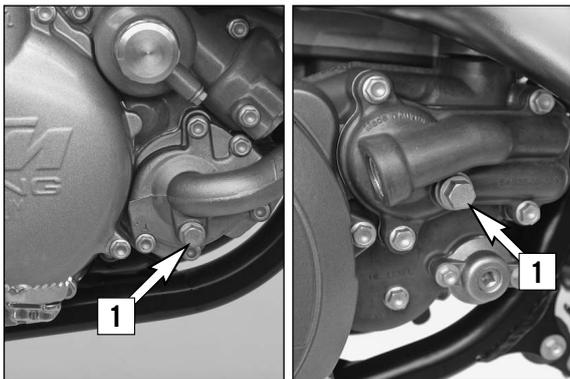
Lorsque le moteur est froid, le niveau du liquide de refroidissement doit se situer à environ 10 mm au dessus des lamelles (Cf. figure).

⚠ 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.

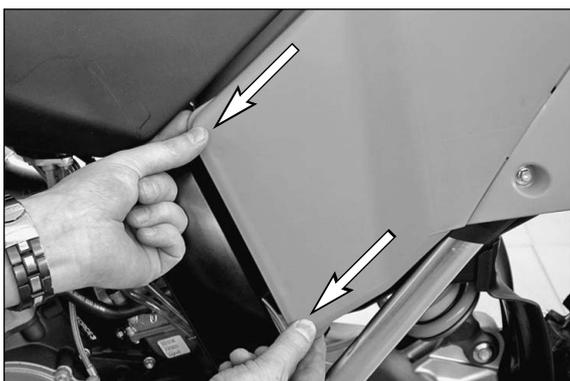


TRAVAUX D'ENTRETIEN PARTIE-CYCLE ET MOTEUR »



Purge du circuit de refroidissement

On peut vidanger le circuit en enlevant le bouchon [1] situé à la partie avant du cylindre. Pour purger le circuit, mettre du liquide de refroidissement jusqu'à environ 10 mm au dessus des ailettes du radiateur. Vérifier à nouveau le niveau après avoir roulé un peu.



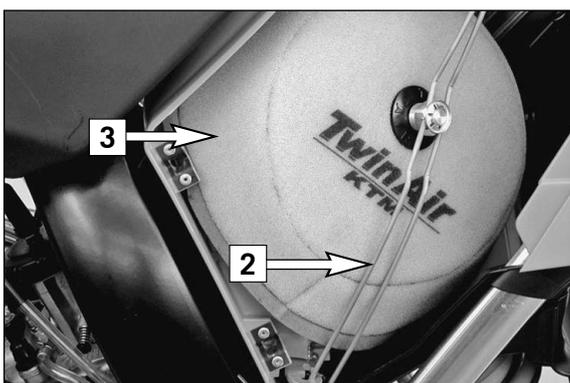
Nettoyage du filtre à air *

Le filtre à air doit être nettoyé avant chaque course et selon l'importance de la poussière soulevée. Pour cela soulever le couvercle (voir illustration) et le tirer vers l'avant.

Décrocher la fixation [2] en bas et la repousser sur le côté de manière à pouvoir sortir du boîtier le filtre [3] avec son support [4].

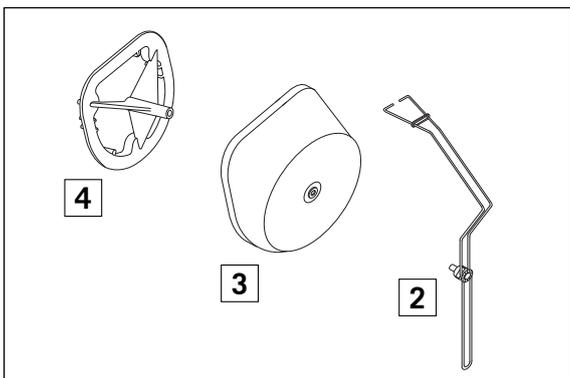
! ATTENTION

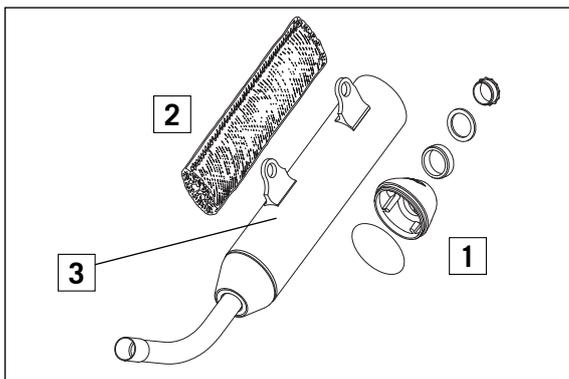
- Ne pas nettoyer la cartouche à l'essence ou au pétrole, car ces produits attaquent la mousse. KTM recommande les produits de la société Motorex (Dirt Bio Remover et Liquid Bio Power).
- Ne jamais utiliser la machine sans son filtre à air. la poussière et la saleté qui rentrent occasionnent une usure prématurée et peuvent provoquer des dommages.
- Si le filtre est mal positionné, de la poussière et de la saleté peuvent entrer dans le moteur et y causer des dégâts.



Nettoyer la cartouche dans le produit spécial (Motorex Twin Air Dirt Bio Remover) et bien la faire sécher. La presser seulement et ne pas la tordre. Lorsque la cartouche est sèche, l'enduire d'une huile spéciale de haute qualité (Motorex Twin Air Liquid Bio Power). Nettoyer également le boîtier. Vérifier l'état et la position de la pipe d'admission.

Positionner le filtre sur son support et enfiler le tout dans le boîtier en faisant attention au centrage. Maintenir en place avec la fixation.





Echappement *

Les pots d'échappement qui possèdent un embout [1] démontable sont bourrés avec de la fibre de verre. Il convient de faire vérifier ce bourrage régulièrement par un atelier KTM. (voir Tableau de graissage et d'entretien). Avec le temps ce bourrage passe par les trous du tube percé et disparaît. Le pot « bouffe » la fibre. A côté de l'augmentation de bruit, c'est aussi la courbe de puissance qui se modifie. De la bourre prévue pour les différents types d'échappement est disponible chez les agents KTM.

Pour changer le bourrage [2] il faut retirer l'embout et sortir le tube extérieur [3]. Fixer la bourre neuve sur le tube intérieur au moyen d'un ruban adhésif et enfiler le tube extérieur par dessus. Monter l'embout. Il faut veiller à ce que l'embout soit bien fixé. Le pot d'échappement doit être positionné de manière telle qu'il n'y ait aucune contrainte. Ensuite seulement serrer toutes les vis de fixation.

⚠ ATTENTION

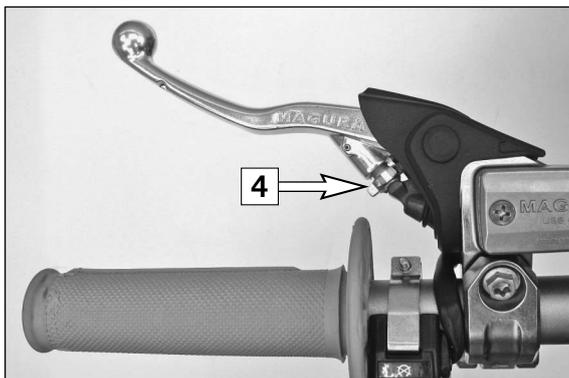
Les pièces constituant le système d'échappement sont brûlantes. Attendre qu'elles aient refroidi avant de les démonter.

Réglage de la position de base de la poignée d'embrayage (125/150)

La vis de réglage [4] 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. Lorsque la vis de réglage est tournée dans le sens des aiguilles d'une montre, le levier de frein à main se rapproche du guidon. Lorsque la vis de réglage est tournée dans le sens des aiguilles d'une montre, le levier de frein à main s'éloigne du guidon.

! ATTENTION

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

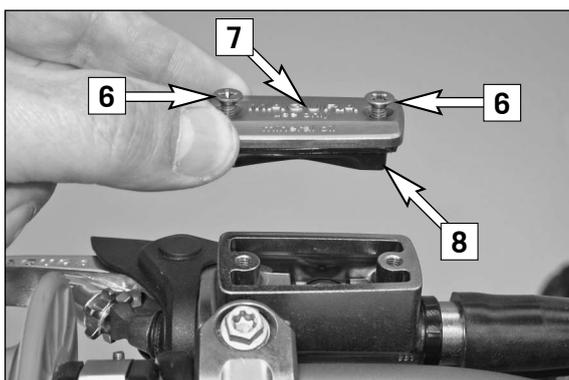
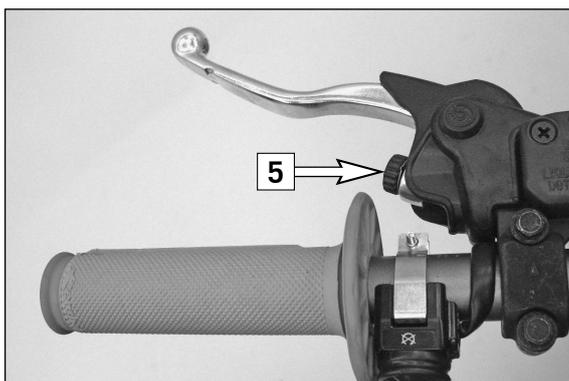


Réglage de la position de base de la poignée d'embrayage (250)

La vis de réglage [5] 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 inverse de celui des aiguilles d'une montre, la poignée se rapproche du guidon. Quand on tourne dans le sens des aiguilles d'une montre, la poignée s'éloigne 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 (125/150)

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 [6] et déposer le couvercle [7] avec la membrane caoutchouc [8]. Lorsque le maître-cylindre est bien à l'horizontale le niveau d'huile doit se situer à 4 mm sous le bord supérieur. Si nécessaire, rajouter du liquide hydraulique biologiquement dégradable SAE 10 (Motorex Kupplungsfluid 75). Il est disponible chez les agents KTM

! ATTENTION

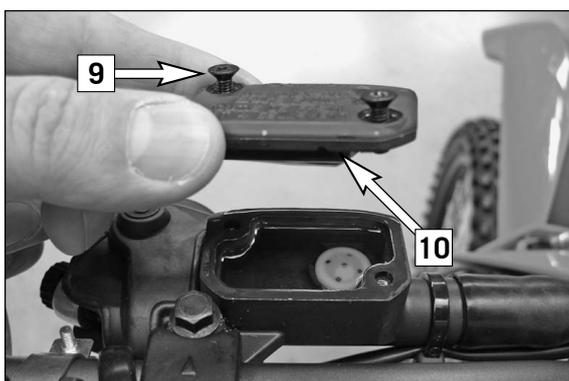
KTM utilise pour l'embrayage hydraulique des modèles 125/150 du liquide hydraulique biodégradable sur base minérale. Ce liquide ne doit être mélangé à aucun autre. Toujours utiliser du liquide d'origine KTM (disponible chez les agents de la marque), qui est garant d'un fonctionnement optimal de la commande d'embrayage. Sur ces modèles il ne faut jamais utiliser de liquide de frein.

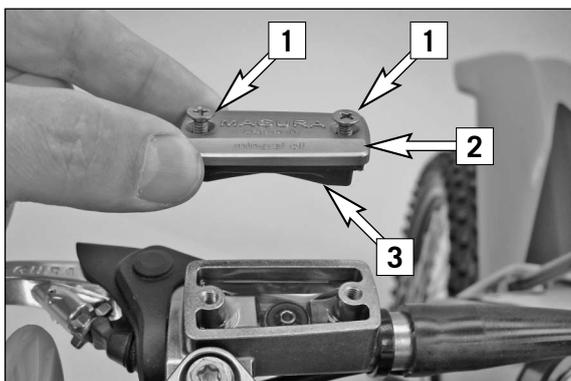
Contrôle du niveau d'huile de l'embrayage hydraulique (250)

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 [9] et déposer le couvercle avec la membrane caoutchouc [10]. Lorsque le maître-cylindre est bien à l'horizontale le niveau d'huile doit se situer à 4 mm sous le bord supérieur. Si nécessaire, rajouter du liquide de frein DOT 5.1 (Motorex Brake Fluid 5.1).

! ATTENTION

Sur les modèles 250 les commandes d'embrayage sont fournies par Brembo. Elles sont remplies de liquide de frein DOT 5.1. Il ne faut en aucun cas utiliser du liquide hydraulique. C'est la condition pour obtenir un fonctionnement optimal de la commande. Ce liquide de frein est disponible chez les agents KTM.

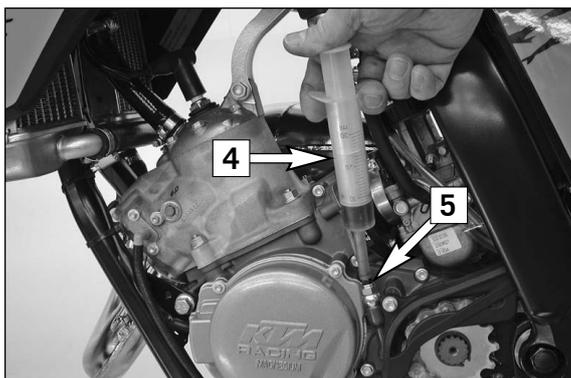




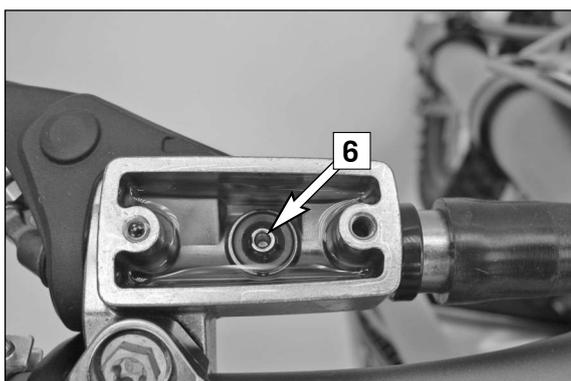
Purge de l'embrayage hydraulique *

Lorsque le point d'attaque à la poignée d'embrayage n'est pas net il faut purger la commande d'embrayage. Une seringue est nécessaire (Outil spécial). Il convient de faire attention car pour les modèles 125/150 SX on utilise du liquide hydraulique Motorex Kupplungsfluid75 et pour les modèles 250 SX du liquide de frein Motorex DOT 5.1. On peut se procurer ces deux éléments chez les agents KTM.

Tourner le guidon de manière à ce que le maître-cylindre soit dans la position horizontale. Enlever les vis [1] et retirer le couvercle [2] avec la membrane [3].



Remplir la seringue [4] avec le liquide approprié (voir Caractéristiques techniques Moteur). Enlever la vis de purge [5] sur le cylindre récepteur et mettre la seringue en place.



Injecter du liquide dans le circuit jusqu'à ce qu'il n'y ait plus de bulles qui sortent par l'orifice [6] du maître-cylindre. Retirer au fur et à mesure du liquide du bocal du maître-cylindre afin d'éviter qu'il ne déborde.

Quand la purge est terminée, retirer la seringue et remettre la vis de purge. Corriger le niveau dans le bocal et remettre le couvercle (voir ci-dessus).

TRAVAUX D'ENTRETIEN PARTIE-CYCLE ET MOTEUR »

Réglage du carburateur *

Principe concernant le réglage de base du carburateur

Le réglage de base du carburateur correspond à une altitude d'environ 500 m au-dessus du niveau de la mer et à une température de l'air d'environ 20° C. Il a été réalisé pour une utilisation principalement en tout-terrain et avec du supercarburant tel qu'on en trouve en Europe, c'est-à-dire d'un indice d'octane de 95.

Proportions du mélange huile deux-temps / supercarburant: **1:40 (125/150 SX), 1:60 (250 SX)**

Généralités concernant les modifications de réglage

On part toujours du réglage d'origine du carburateur. (Le réglage d'origine fait par l'usine est prévu pour le rodage. Après la période de rodage il faut régler le carburateur comme il est dit dans la documentation. Cf. annexe) On suppose que le filtre à air est propre, que l'échappement et le carburateur sont en bon état. L'expérience montre qu'on peut se contenter de jouer sur le gicleur principal, le gicleur de ralenti et l'aiguille. Changer les autres éléments apporte peu.

RÈGLE GÉNÉRALE: Température ou altitude élevée > il faut appauvrir le mélange air/essence
Température basse ou altitude peu élevée > il faut enrichir le mélange air/essence

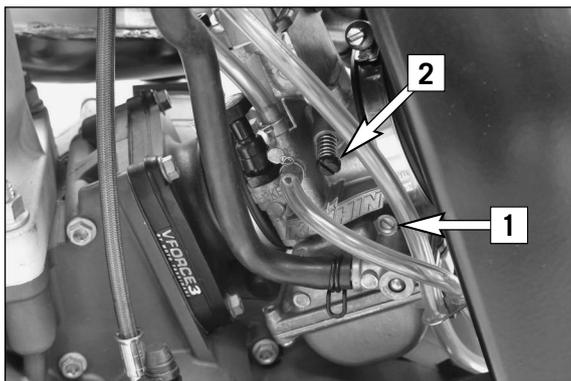
ATTENTION

- **N'employer que du supercarburant d'un indice d'octane de 95 mélangé à une huile 2-temps de qualité. Ne pas employer de carburant contenant du méthanol, de l'alcool ou des additifs à base d'alcool. Un tel carburant peut endommager le moteur et amène l'extinction de la garantie.**
- **Employer uniquement de l'huile 2-temps de qualité produite par une grande marque (par exemple Motorex Cross Power 2T).**
- **Un manque d'huile provoque une usure prématurée du moteur. Trop d'huile provoque un dégagement de fumée et l'encrassement de la bougie et le système de valve à l'échappement.**
- **Lorsqu'on appauvrit le mélange, il faut procéder avec précaution et descendre dans les gicleurs point par point, afin d'éviter que le moteur chauffe et serre.**

NOTA BENE: Si, malgré le réglage effectué, le moteur ne tourne pas correctement, il faut rechercher la cause au niveau de la mécanique et vérifier l'allumage.

Notions fondamentales concernant l'usure du carburateur

Du fait des vibrations du moteur, le boisseau, l'aiguille, le pointeau et le puits d'aiguille ont une usure rapide. Cette usure cause des dysfonctionnements au niveau du carburateur, par exemple un enrichissement du mélange. C'est pourquoi il faut changer ces pièces au bout de 100 heures d'utilisation. Le corps du carburateur, le porte-gicleur et l'axe du flotteur doivent être remplacés au bout de 200 heures d'utilisation.



Définitions:

Mélange trop riche:

Il y a trop d'essence par rapport à la quantité d'air.

Mélange trop pauvre:

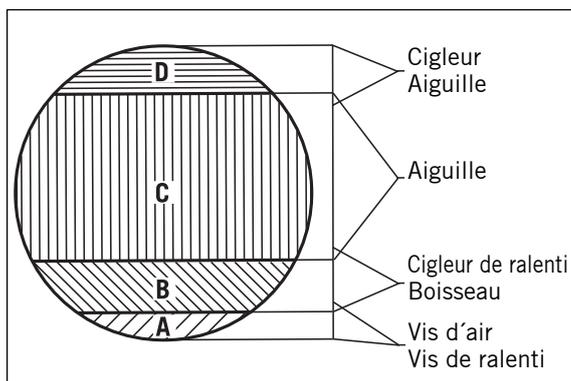
Il y a trop peu d'essence par rapport à la quantité d'air.

Ralenti A

Fonctionnement du moteur lorsque le boisseau est fermé. Cette plage de fonctionnement est influencée par la position de la vis d'air [1] et de la vis de ralenti [2]. Les réglages s'effectuent seulement lorsque le moteur est chaud. Au moyen de la vis de ralenti, on élève légèrement le régime du moteur. Quand on tourne dans le sens des aiguilles d'une montre, on fait augmenter le régime; quand on tourne dans le sens contraire de celui des aiguilles d'une montre, on baisse le régime. Au moyen de la vis d'air, rechercher le régime le plus régulier (réglage de base de la vis d'air voir caractéristiques techniques moteur). Quand ce régime est atteint, dévisser la vis de ralenti pour revenir à un régime moins rapide.

Montée en régime B

Comportement du moteur lorsqu'on ouvre le boisseau. Ce comportement dépend du gicleur de ralenti et de la coupe du boisseau. Si malgré un bon réglage du ralenti et du régime intermédiaire le moteur ne prend pas ses tours de manière franche et qu'il fume beaucoup, et si d'autre part la puissance arrive de manière brutale à haut régime, c'est que le carburateur est réglé trop riche, que le niveau de cuve est trop haut ou que le pointeau ne fait pas étanchéité.



Régime intermédiaire C

Fonctionnement du moteur lorsque le boisseau est en partie ouvert. Ce fonctionnement dépend uniquement de l'aiguille (forme et position). Il est influencé en bas par le réglage du ralenti, en haut par le choix du gicleur principal. Si la montée en régime, lorsque le boisseau est à demi-ouverture, se fait sur un rythme de 4-temps ou avec un manque de puissance, il faut descendre l'aiguille d'un cran. Si le moteur cliquette à l'accélération, en particulier au régime de puissance maximale, il faut monter l'aiguille.

Si les symptômes décrits précédemment apparaissent en bas du régime intermédiaire, il faut régler plus pauvre la plage de ralenti en cas de rythme de 4-temps et la régler plus riche en cas de cliquettement.

Pleine ouverture D

Fonctionnement lorsque le boisseau est ouvert complètement (pleins gaz). Ce fonctionnement est influencé par le gicleur principal et l'aiguille. Si l'isolant d'une bougie neuve est très clair ou blanc après que le moteur a fonctionné quelques instants à plein régime, ou si le moteur cliquette, il faut monter un gicleur principal plus gros. Si l'isolant est marron foncé ou couvert de suie, il faut mettre un gicleur plus petit.

TRAVAUX D'ENTRETIEN PARTIE-CYCLE ET MOTEUR »

| AIGUILLE TYPE | 125/150 SX INCIDENCE | |
|------------------|-------------------------|-------------|
| | PLUS RICHE | PLUS PAUVRE |
| NOZH | ←————→ | |
| NOZI | ←————→ | |
| NOZJ | ←————→ | |

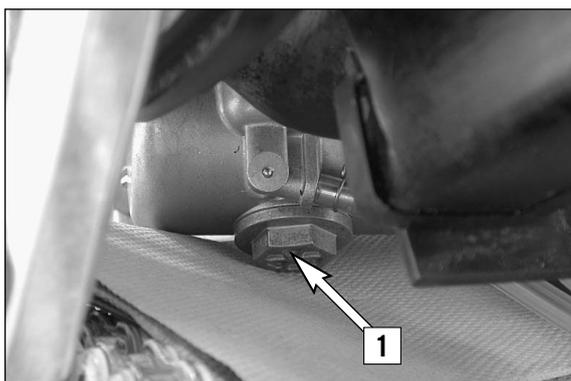
| AIGUILLE TYPE | 250 SX INCIDENCE | |
|------------------|---------------------|-------------|
| | PLUS RICHE | PLUS PAUVRE |
| N1EF | ←————→ | |
| N1EG | ←————→ | |
| N1EH | ←————→ | |
| N1EI | ←————→ | |
| N1EJ | ←————→ | |

Explication du tableau - Exemple

Pour une position du boisseau située entre "ferme" et "ouvert de 1/4", l'aiguille N1EJ donne en mélange plus pauvre de 2 points par rapport à l'aiguille N1EH. Pour les autres positions d'ouverture, il n'y a pas de différence.

! ATTENTION

Faire attention aux caractéristiques de l'aiguille quand on change celle-ci. Le tableau de réglage du carburateur indique quels gicleurs employer sur les différents modèles.



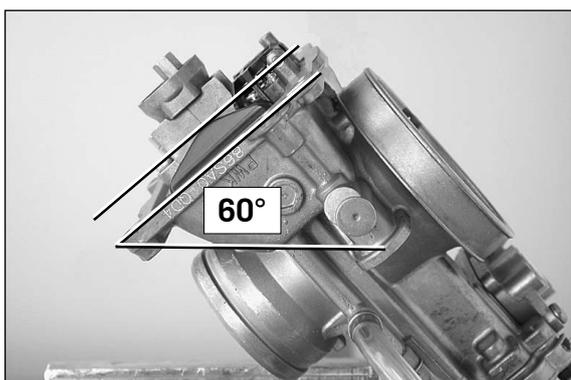
Vider la cuve du carburateur

Chaque fois qu'on a lavé la machine à l'eau il faut vider la cuve du carburateur, afin d'éliminer l'eau qui aurait pu entrer. En effet, s'il y a de l'eau dans la cuve le moteur ne fonctionne pas correctement.

Effectuer cette opération lorsque le moteur est froid. Fermer le robinet d'essence et mettre un chiffon sous le carburateur pour absorber l'essence qui va couler. Enlever le bouchon [1] et le nettoyer à l'air comprimé. Remettre le bouchon avec son joint, ouvrir le robinet et vérifier l'étanchéité.

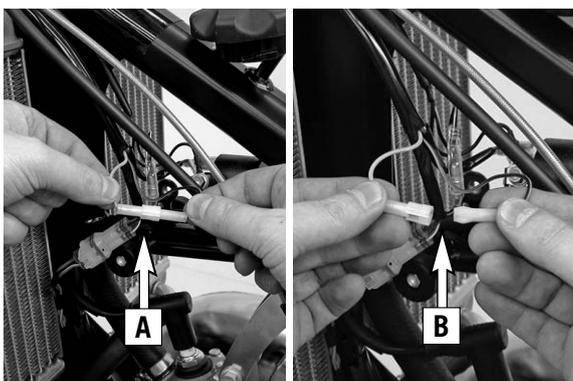
⚠ ATTENTION

- L'essence est facilement inflammable et elle est nocive. Il faut donc faire très attention.
- Ne jamais travailler sur le circuit d'alimentation près d'une flamme ou en fumant. Toujours laisser refroidir le moteur auparavant.
- Essuyer aussitôt l'essence qui pourrait couler.
- Un chiffon imbibé s'enflamme également rapidement.
- En cas d'ingurgitation ou de gouttes dans les yeux, consulter aussitôt un médecin.
- Les restes de carburant doivent être éliminés en respectant la réglementation en vigueur.



Contrôle du niveau de cuve *

Mettre le carburateur Keihin en biais (environ 60°) de manière à ce que le ressort du pointeau ne soit pas écrasé. Dans cette position le bord du flotteur doit être parallèle au plan de joint de la cuve (Cf. Illustration).



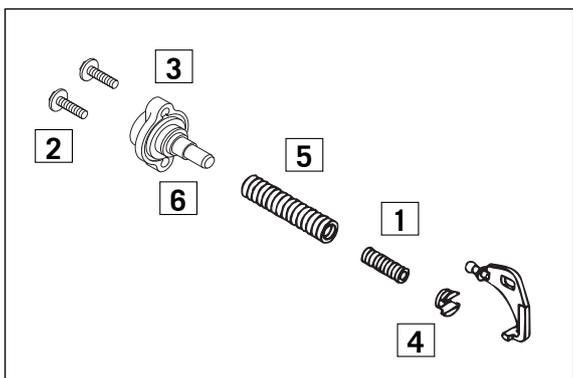
Détermination du comportement moteur par la courbe d'allumage (125/150/250)

Dans le boîtier de commande électronique sont enregistrées deux courbes d'allumage (Performance et Soft). Quand la machine est livrée, c'est la courbe Performance qui est activée. En débranchant tout simplement une prise sous le réservoir, on peut activer la courbe Soft.

Pour changer la courbe d'allumage, déposer la selle et le réservoir.

- A) Performance (plus de puissance au moteur): prise raccordée.
- B) Soft (plus de souplesse): prise débranchée.

Il est également possible de changer la courbe d'allumage en roulant, grâce à un interrupteur au guidon (Power Parts).



Détermination du comportement moteur par le ressort auxiliaire (250)

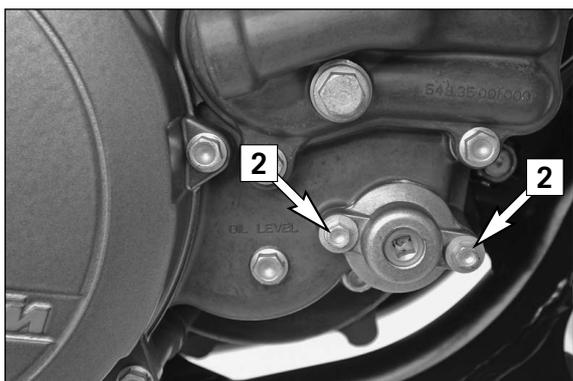
On peut modifier le caractère du moteur en jouant sur la force du ressort auxiliaire [1]. Lorsque la machine est livrée, elle est pourvue d'un ressort prévu pour une conduite facile (la puissance arrive progressivement).

Si l'on préfère que la puissance vienne avec encore plus de souplesse ou au contraire que le moteur soit plus agressif, on peut monter un des ressort auxiliaires joints à la livraison.

Ressort pour une conduite facile (monté à la livraison)
N° de référence 546.37.072.300, touche de peinture JAUNE

Ressort auxiliaire pour encore plus de souplesse (fourni à part)
N° référence 548.37.072.100, touche de peinture VERTE

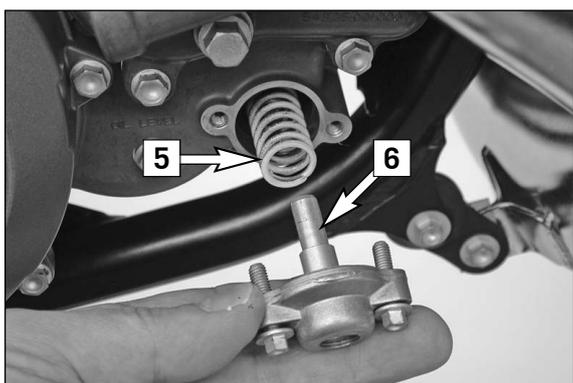
Ressort pour un caractère agressif (fourni à part)
N° de référence 548.37.072.000, touche de peinture ROUGE



Incliner la moto à environ 45° vers la gauche. Retirer les deux vis [2]. Déposer le couvercle [3] et sortir du carter d'embrayage les ressorts avec le porte-ressort [4]. Séparer de l'embout les deux ressorts, mettre en place le ressort auxiliaire désiré [1] ainsi que le ressort principal [5]. Enfiler le tout à travers le couvercle d'embrayage de manière à ce que la fente de l'embout (4) prenne bien sur le levier. Vérifier le joint torique dans le couvercle et monter ce dernier de manière à ce que la vis d'appui [6] pour le ressort prenne sa place dans le ressort auxiliaire.

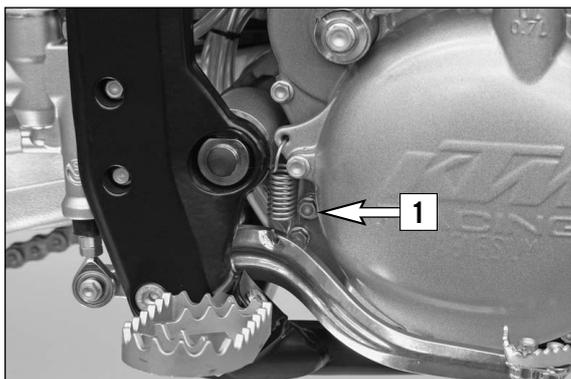
! ATTENTION

La vis [6] sur laquelle appuie l'autre bout du ressort ne doit surtout pas être tournée, sinon le comportement du moteur est moins bon.



On peut agir sur le comportement du moteur par une interaction de la courbe d'allumage, du ressort auxiliaire (seulement 250 SX) et de l'échappement. Le tableau suivant donne des exemples de combinaisons. D'autres combinaisons sont possibles en fonction de l'effet recherché.

| 250 SX 2009 | | | | | |
|-------------------------------------|--|--|----------------------|---|---|
| Puissance moteur | -- | - | standard | + | ++ |
| Souplesse | ++ | + | standard | - | -- |
| Courbe d'allumage | soft | soft | performance | performance | performance |
| Ressort auxiliaire (250/300) | vert | jaune | jaune | jaune | rouge |
| Echappement | EXC standard | EXC standard | EXC standard | 250 SX | 250 SXS |
| Utilisation | circuit très difficile: très sélectif, très dur, très peu de traction, très fatigant | circuit difficile: sélectif, peu de traction, fatigant | circuit moyen | circuit facile: de la traction, piste bien préparée, spéciale de moto-cross | circuit spécial: sable profond, très rapide, piste très bien préparée |

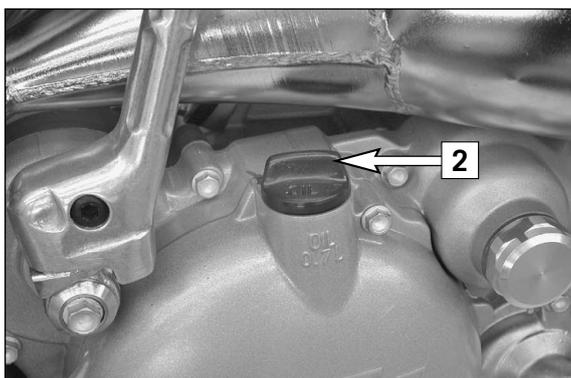


Niveau d'huile de boîte (125/150)

Pour contrôler le niveau de l'huile dans la boîte, il faut enlever la vis [1] située sur le carter d'embrayage. Lorsque la machine est bien d'aplomb, l'huile doit légèrement sortir par le trou. Si nécessaire, enlever le bouchon [2] de remplissage et rajouter de l'huile (par exemple Motorex Top Speed 4T 15W50).

! ATTENTION

Trop peu d'huile ou de l'huile de mauvaise qualité a pour effet une usure prématurée de la boîte et de l'embrayage. N'utilisez que des huiles de marque (par exemple Motorex Top Speed 4T 15W50).



Vidange de la boîte (125/150) *

Pour vidanger la boîte de vitesses il faut d'abord faire chauffer le moteur puis mettre la machine sur une surface horizontale. Enlever les bouchons [3] et [4] et laisser la vieille huile s'écouler dans un récipient. Nettoyer les aimants des bouchons et remettre ces derniers avec un joint neuf.

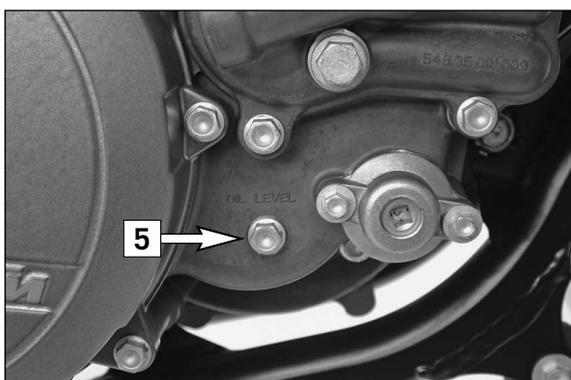
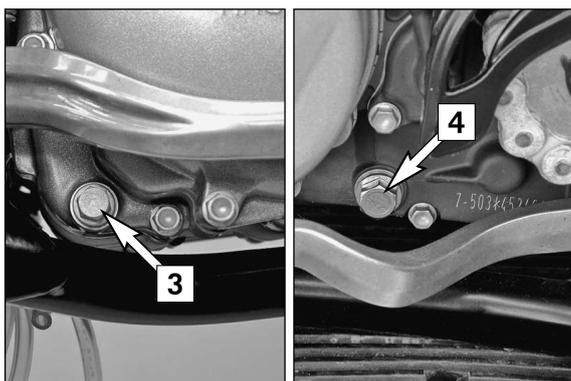
M12x1,5 20 Nm

M10x1 15 Nm

Remplir avec 0,7 litre d'huile (par exemple Motorex Top Speed 4T 15W50). Remettre le bouchon [2] et vérifier l'étanchéité.

! ATTENTION

Trop peu d'huile ou de l'huile de mauvaise qualité a pour effet une usure prématurée de la boîte et de l'embrayage. N'utilisez que des huiles de marque (par exemple Motorex Top Speed 4T 15W50).

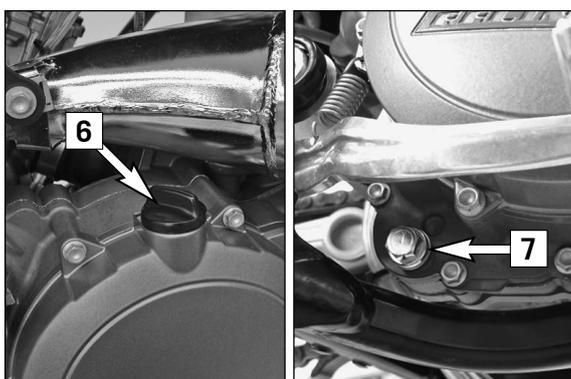


Niveau d'huile de boîte (250)

Pour contrôler le niveau de l'huile dans la boîte, il faut enlever la vis [5] située sur le carter d'embrayage. Lorsque la machine est bien d'aplomb, l'huile doit légèrement sortir par le trou. Si nécessaire, enlever le bouchon [6] de remplissage et rajouter de l'huile (par exemple Motorex Top Speed 4T 15W50).

! ATTENTION

Trop peu d'huile ou de l'huile de mauvaise qualité a pour effet une usure prématurée de la boîte et de l'embrayage. N'utilisez que des huiles de marque (par exemple Motorex Top Speed 4T 15W50).



Vidange de la boîte (250) *

Avant de vidanger la boîte, il faut faire chauffer le moteur, puis mettre la machine sur une surface horizontale. Enlever le bouchon de vidange [7] et recueillir l'huile qui s'écoule. Nettoyer l'aimant du bouchon et remettre celui-ci en place avec un joint.

M12x1,5 20 Nm

Remplir avec 0,7 l d'huile (par exemple Motorex Top Speed 4T 15W50). Remettre le bouchon [6] et vérifier l'étanchéité.

! ATTENTION

Trop peu d'huile ou de l'huile de mauvaise qualité a pour effet une usure prématurée de la boîte et de l'embrayage. N'utilisez que des huiles de marque (par exemple Motorex Top Speed 4T 15W50).

NETTOYAGE »

Nettoyer régulièrement la machine afin que les éléments en plastique gardent leur brillant.

Le mieux est d'utiliser une éponge et de l'eau chaude, à laquelle on ajoute un détergent ordinaire. On peut préalablement enlever les plus grosses salissures avec un jet d'eau pas trop puissant.

! ATTENTION

Quand on utilise un nettoyeur haute pression, faire attention à ne pas diriger le jet sur les composants électriques, les prises de raccordement, les câbles, les roulements, le carburateur etc. En effet, en raison de la pression l'eau rentre alors dans ces éléments, les empêche de bien fonctionner et peut même provoquer leur destruction.

- Avant tout lavage il faut boucher le tuyau d'échappement pour éviter que de l'eau n'y pénètre.
- Pour nettoyer le moteur on utilisera un produit ordinaire tel qu'on en trouve dans le commerce. Les parties très sales seront frottées 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 machine aura refroidi, on huilera ou graissera toutes les articulations. Traiter la chaîne avec une graisse spéciale.
- Afin d'éviter les problèmes électriques il convient de traiter le bouton de masse, les contacteurs et les raccords avec un aérosol spécial.

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 après chaque utilisation.
- Traiter le moteur, le carburateur, le bras oscillant et toutes les parties zinguées et non peintes (à l'exception des disques de frein) avec un produit anticorrosion 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.

STOCKAGE »

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

- nettoyage complet (voir chapitre Nettoyage)
- vidange de la boîte
- vérifier le niveau du liquide de refroidissement et sa teneur en antigel
- faire chauffer le moteur, fermer le robinet d'essence et laisser tourner le moteur jusqu'à ce qu'il s'arrête de lui-même. On évite ainsi que se forment des dépôts dans les gicleurs
- Enlever la bougie et verser environ 5 cm³ d'huile moteur dans le cylindre. Faire tourner au démarreur pendant 5 secondes pour répartir l'huile puis remettre la bougie.
- vidanger le réservoir en utilisant un bidon adéquat
- vérifier la pression des pneus
- graisser les articulations des leviers, pédales etc. ainsi que la chaîne
- 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 brièvement le moteur d'une machine stockée. En effet, le moteur ne chauffe alors pas assez et la vapeur d'eau se condense et fait rouiller l'embellage, les roulements et l'échappement.

REMISE EN SERVICE APRÈS STOCKAGE

- Remettre de l'essence fraîche dans le réservoir et positionner le robinet d'essence sur ON
- Effectuer le contrôle habituel de mise en service (Cf. conseils d'utilisation)
- Bref essai en roulant avec prudence

REMARQUE: 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.

CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES – PARTIE-CYCLE 125/150/250 SX 2009»

| PARTIE-CYCLE | 125 SX | 150 SX | 250 SX |
|----------------------------------|--|----------------------------|----------------------------|
| Cadre | Cadre en tube d'acier au chrome-molybdène | | |
| Fourche | WP – Up Side Down 4860 MXMA CC (Multi Adjuster Closed Cartridge) | | |
| Débattement avant/arrière | 300/335 mm | | |
| Suspension arrière | WP PDS 5018 DCC (Progressive Damping System) | | |
| Frein avant | disque Ø 260 mm percé, pince flottante | | |
| Frein arrière | disque Ø 220 mm percé, pince flottante | | |
| Disques de frein | usure limite 2,50 mm (avant) / 3,50 mm (arrière) | | |
| Pneu avant | Bridgestone M59 80/100-21" | Bridgestone M59 80/100-21" | Bridgestone M59 80/100-21" |
| Pression tout -terrain | 1,0 bar | | |
| Pneu arrière | Bridgestone M70 100/90-19" | Bridgestone M70 100/90-19" | Bridgestone M70 110/90-19" |
| Pression tout -terrain | 1,0 bar | | |
| Réservoir | 8 Litre | | |
| Démultiplication secondaire | 13:50 | 14:50 | 13:48 |
| Chaîne | 5/8 x 1/4 " | | |
| Couronnes livrables | 38, 40, 42, 45, 48, 49, 50, 51, 52 | | |
| Angle de la colonne de direction | 63° | 63° | 63,5° |
| Empattement | 1471 ± 10 mm | 1471 ± 10 mm | 1475 ± 10 mm |
| Hauteur de selle à vide | 985 mm | | |
| Garde au sol à vide | 390 mm | 390 mm | 385 mm |
| Poids sans carburant | 90,8 kg | 90,8 kg | 95,4 kg |

RÉGLAGES DE BASE – FOURCHE

| | 125/150 SX | 250 SX |
|-----------------------------|--------------------------------|--------------------------------|
| | WP 4860 MXMA CC 14.18.7E.01 | WP 4860 MXMA CC 14.18.7E.03 |
| Amortissement à la compress | 15 crans | 12 crans |
| Amortissement à la détente | 21 crans | 20 crans |
| Ressort | 432.485.00.042W | 432.485.00.044W |
| Qualité d'huile | SAE 5 | SAE 5 |

RÉGLAGES DE BASE – AMORTISSEUR

| | 125/150 SX | 250 SX |
|-----------------------------|--------------------------------|--------------------------------|
| | WP 5018 PDS DCC 12.18.7E.01 | WP 5018 PDS DCC 12.18.7E.03 |
| Amortissement à la compress | | |
| Low speed | 15 crans | 15 crans |
| High speed | 1 tour | 1,5 tours |
| Amortissement à la détente | 23 crans | 22 crans |
| Ressort | 63-250 | 69-250 |
| Précontrainte du ressort | 5 mm | 6 mm |

CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES – PARTIE-CYCLE 125/150/250 SX 2009»

| COUPLES DE SERRAGE – PARTIE-CYCLE | | |
|--|--------------|---------------------|
| Vis à épaulement, broche avant | M24x1,5 | 45 Nm |
| Vis pince avant | M8 | Loctite 243 + 25 Nm |
| Vis disques frein | M6 (10.9) | 14 Nm |
| Vis de fixation de té supérieur de fourche | M8 (10.9) | 17 Nm |
| Vis de fixation de té inférieur de fourche | M8 (10.9) | 12 Nm |
| Vis tube de fourche supérieur | M8x25 (10.9) | Loctite 243 + 17 Nm |
| Vis colonne de direction (supérieur) | M20x1,5 | 10 Nm |
| Vis colonne de direction (inférieur) | M20x1,5 | Loctite 243 + 60 Nm |
| Vis de fixation de l'axe de roue avant | M8 (10.9) | 15 Nm |
| Ecrou à épaulement, broche arrière | M20x1,5 | 80 Nm |
| Ecrou d'axe de bras oscillant | M16x1,5 | 100 Nm |
| Vis bride de serrage de guidon | M8 (10.9) | 20 Nm |
| Vis du support de guidon | M10 (10.9) | Loctite 243 + 40 Nm |
| Vis amortisseur supérieur | M12 (10.9) | Loctite 243 + 80 Nm |
| Vis amortisseur inférieur | M12 (10.9) | Loctite 243 + 80 Nm |
| Vis à tête fraisée arrière de cadre | M8 (10.9) | Loctite 243 + 35 Nm |
| Ecrous à épaulement des vis de la couronne | M8 | Loctite 243 + 35 Nm |
| Vis loint à rotule pédale de frein | M6 (10.9) | 10 Nm |
| Vis fixation moteur | M10 (10.9) | 60 Nm |
| Tirant moteur | M8 (10.9) | 33 Nm |
| Vis de la bague l'amortisseur | M6 | 8 Nm |
| Vis de rayon | M4,5 / M5 | 5 Nm |
| Autres vis partie-cycle | M6 | 10 Nm |
| | M8 | 25 Nm |
| | M10 | 45 Nm |
| Autres ecrous partie-cycle | M6 | 15 Nm |
| | M8 | 30 Nm |
| | M10 | 50 Nm |

CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES – MOTEUR 125/150/250 SX 2009»

| MOTEUR | 125 SX | 150 SX | 250 SX |
|---|---|------------------------------------|--|
| Type | Monocylindre 2-temps à refroidissement liquide avec control valve à l'échappement et valve d'admission | | |
| Cylindrée | 124,8 cm ³ | 143,6 cm ³ | 249 cm ³ |
| Alésage/Course | 54 / 54,5 mm | 56 / 58,4 mm | 66,4 / 72 mm |
| Carburant | Super carburant sans plomb d'indice d'octane 95 mélange à l'huile 2-temps de haute qualité (Motorex Cross Power 2T) | | |
| Mélange | 1:40 | 1:40 | 1:60 |
| | si on utilise des huiles 2-temps de haute qualité (Motorex Cross Power 2T) | | |
| Roulements d'embielage | 1 roulement à billes / 1 roulement à rouleaux | | |
| Tête de bielle | roulement à aiguilles | | |
| Pied de bielle | roulement à aiguilles | | |
| Piston | aluminium moulé | | |
| Segment | 2 segments de section trapézoïdale | 2 segments de section trapézoïdale | 2 segments de section carrée |
| Valeur „X“ <small>(bord supérieur piston - bord supérieur cylindre)</small> | 0,0 mm | 0,0 mm | 0,0 + 0,1 mm |
| Point d'allumage | 1,4 mm avant pmh | 1,4 mm avant pmh | 1,9 mm avant pmh |
| Bougie | NGK BR9 ECMVX | NGK BR9 ECMVX | NGK BR8 ECM |
| Ecartement des électrodes | 0,60 mm | | |
| Valeur „Z“ <small>(hauteur de la valve à l'échappement)</small> | 43,5 mm | 43,1 mm | 47,5 mm |
| Valve à l'échappement début d'action | - | - | 5500/min |
| Valve à l'échappement fin d'action | - | - | 7000/7500/7900/min (ressort auxiliaire rouge/jaune/vert) |
| Transmission primaire | Pignosà taille droite | | |
| Demultiplication primaire | 23 : 73 | 23 : 73 | 26 : 72 |
| Pignons livrables | 13/14 pour chaîne 5/8 x 1/4" | | |
| Embrayage | Multidisque en bain d'huile, fonctionnement hydraulique | | |
| | Motorex Hydraulic-Fluid 75 | Motorex Hydraulic-Fluid 75 | Motorex Brake Fluid DOT 5.1 |
| Boîte | à crabots, 6 rapports | à crabots, 6 rapports | à crabots, 5 rapports |
| Rapports de boîte | | | |
| 1 ^{ère} | 13 : 32 „1S32“ | 13 : 32 „1S32“ | “1S14” 14 : 28 “1S28” |
| 2 ^{ème} | „2S15“ 15 : 30 „2S30“ | „2S15“ 15 : 30 „2S30“ | “2S15” 15 : 24 “2S24” |
| 3 ^{ème} | „3S17H“ 17 : 28 „3S28H“ | „3S17H“ 17 : 28 „3S28H“ | “3S18” 18 : 24 “3S24” |
| 4 ^{ème} | „4S20H“ 20 : 28 „4S28“ | „4S20H“ 20 : 28 „4S28“ | “4S21” 21 : 24 “4S24” |
| 5 ^{ème} | „5S19H“ 19 : 23 „5S23H“ | „5S19H“ 19 : 23 „5S23H“ | “5S22” 22 : 21 “5S21” |
| 6 ^{ème} | „6S22H“ 22 : 24 „6S24H“ | „6S22H“ 22 : 24 „6S24H“ | |
| Huile de boîte | 0,7 Liter Motorex Top Speed 4T 15W50 | | |
| Pignons livrables | 13 dents / 14 dents pour chaîne 5/8 x 1/4" | | |
| Liquide de refroidissement | 1,2 litres, 50% d'antigel, 50% d'eau distillée, au minimum -25 °C | | |
| Allumage | KOKUSAN 2K-1 | KOKUSAN 2K-1 | stator 2K-1 / rotor 2K-2 |
| Carburateur | A boisseau Keihin PWK, réglage voir tableau | | |
| Filtre à air | Cartouche en mousse imprégnée | | |

| RÉGLAGE DE BASE DU CARBURATEUR | | | |
|--------------------------------|--------------------|--------------------|--------------------|
| | 125 SX | 150 SX | 250 SX |
| Carburateur type | Keihin PWK-S 38 AG | Keihin PWK-S 38 AG | Keihin PWK 36 S AG |
| Référence du carburateur | AQ7 | AQ8 | FK0180 |
| Cycleur principal | 182 (180, 185) | 182 (180, 185) | 158 (155, 160) |
| Cycleur de ralenti | 42 (40, 45) | 42 (40, 45) | 42 (40) |
| Cycleur de starter | 85 | 85 | 85 |
| Aiguille | NOZI (NOZH, NOZJ) | NOZI (NOZH, NOZJ) | N1E1 (N1EH) |
| Position de l'aiguille | 3 | 2 | 3 |
| Boisseau | 7 | 6,5 | 6,5 |
| Vis d'air dévissée de | 1,5 tours | 1,5 tours | 1 tour |

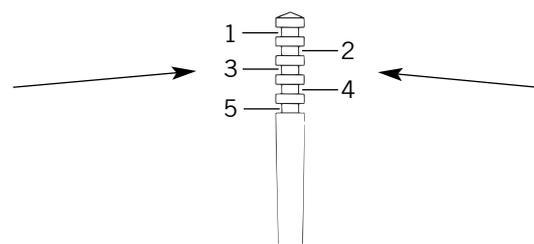
CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES – MOTEUR 125/150/250 SX 2009»

| COUPLES DE SERRAGE – MOTEUR | | |
|---|------------------------|----------------------|
| Vis à épaulement – culasse (125/150 SX) | M7 | 18 Nm |
| Vis à épaulement – culasse (250 SX) | M8 | 27 Nm |
| Écrous épaulement – embase (125/150 SX) | M8 | 30 Nm |
| Écrous épaulement – embase (250 SX) | M10 | 35 Nm |
| Écrou du volant | M12x1 | 60 Nm |
| Écrou de pignon en bout de vilebrequin (125/150 SX) | M16x1,5 (pas à gauche) | Loctite 243 + 130 Nm |
| Écrou de pignon en bout de vilebrequin (250 SX) | M18x1,5 (pas à gauche) | Loctite 270 + 150 Nm |
| Écrou de la noix d'embrayage (125/150 SX) | M18x1,5 | Loctite 243 + 130 Nm |
| Écrou de la noix d'embrayage (250 SX) | M18x1,5 | Loctite 270 + 100 Nm |
| Vis des différents carters | M6 | 10 Nm |
| Bouchon de vidange | M12x1,5 | 20 Nm |
| Bouchon de vidange (125/150 SX) | M10x1 | 15 Nm |
| Bouchon de vidange couvercle de pompe à eau | M10x1 | 15 Nm |
| Vis à épaulement couvercle de pompe à eau | M6 | Loctite 243 + 10 Nm |
| Rotor de pompe à eau | M5 | Loctite 243 + 6 Nm |
| Carter moteur et couvercle d'embrayage | M6 | 10 Nm |
| Vis à épaulement du carter d'allumage | M5 | 5 Nm |
| Bougie | M14x1,25 | 25 Nm |
| Vis à épaulement de l'allumage | M5 | Loctite 243 + 6 Nm |
| Vis à épaulement du kick | M8 | Loctite 243 + 25 Nm |
| Vis à épaulement du sélecteur | M6 (10.9) | Loctite 243 + 14 Nm |
| Autres vis | M5 | 6 Nm |
| | M6 | 10 Nm |
| | M8 | 25 Nm |
| | M10 | 45 Nm |

VERGASERTABELLE » CARBURETOR TABLE

| VERGASERREGULIERUNG CARBURETOR SETTING KEIHIN PWK-S 38 AG | | 125 SX 2009 | | | | | |  |
|---|--|--------------------------------|-------------------------------|-------------------------------|--|-------------------------------|--------------------------------|---|
| MEERESHÖHE ALTITUDE ↓ | TEMPERATUR TEMPERATURE → | -20°C bis -7°C -2°F to 20°F | -6°C bis 5°C 19°F to 41°F | 6°C bis 15°C 42°F to 60°F | 16°C bis 24°C 61°F to 78°F | 25°C bis 36°C 79°F to 98°F | 37°C bis 49°C 99°F to 120°F | |
| 3000 m 10000 ft ↑ | LSO ASO LD IJ NADEL NEEDLE POS POS HD MJ | 1,5 42 NOZI 3 182 | 2 42 NOZI 3 182 | 2,5 40 NOZI 2 180 | 2,5 38 NOZJ 2 178 | 3 38 NOZK 1 175 | | |
| 2301 m 7501 ft ↑ | LSO ASO LD IJ NADEL NEEDLE POS POS HD MJ | 1,5 42 NOZI 4 185 | 1,5 42 NOZI 3 182 | 2 42 NOZI 3 182 | 2,5 40 NOZI 2 180 | 2,5 38 NOZJ 2 178 | 3 38 NOZK 1 175 | |
| 2300 m 7500 ft ↑ | LSO ASO LD IJ NADEL NEEDLE POS POS HD MJ | 1,5 45 NOZH 4 188 | 1,5 42 NOZI 4 185 | 1,5 42 NOZI 3 182 | 2 42 NOZI 3 182 | 2,5 40 NOZI 2 180 | 2,5 38 NOZJ 2 178 | |
| 1500 m 5000 ft ↑ | LSO ASO LD IJ NADEL NEEDLE POS POS HD MJ | 1,5 48 NOZG 4 190 | 1,5 45 NOZH 4 188 | 1,5 42 NOZI 4 185 | 1,5 42 NOZI 3 182 | 2 42 NOZI 3 182 | 2,5 40 NOZI 2 180 | |
| 750 m 2500 ft ↑ | LSO ASO LD IJ NADEL NEEDLE POS POS HD MJ | 1,5 48 NOZF 5 192 | 1,5 48 NOZG 4 190 | 1,5 45 NOZH 4 188 | 1,5 42 NOZI 4 185 | 1,5 42 NOZI 3 182 | 2 42 NOZI 3 182 | |
| 300 m 1000 ft ↑ Meeresniveau Sea level | LSO ASO LD IJ NADEL NEEDLE POS POS HD MJ | 1 48 NOZF 5 192 | 1,5 48 NOZG 4 190 | 1,5 45 NOZH 4 188 | 1,5 42 NOZI 4 185 | 1,5 42 NOZI 3 182 | 2 42 NOZI 3 182 | |

LSO = Luftregulierschraube offen
LD = Leerlaufdüse
POS = Nadel Clip Position von oben
HD = Hauptdüse



ASO = Air screw open from fully-seated
IJ = Idling jet
POS = Needle clip position from top
MJ = Main jet

NICHT FÜR STRASSENBETRIEB

NICHT FÜR SANDSTRECKEN

Schieber: 7 mit Ausschnitt
Kraftstoff: Super Bleifrei ROZ 95

NOT FOR HIGHWAY USE AND SAND TRACKS

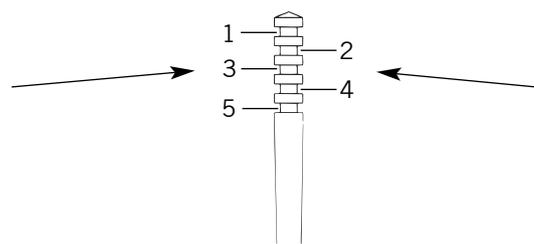
Throttle: 7 with cut
Fuel: unleaded fuel with at least RON 95
USA = Premium PON 91

| VERGASER – GRUNDEINSTELLUNG FÜR SANDSTRECKEN | 125 SX | CARBURETOR BASIC SETTING FOR SAND TRACKS |
|--|--------------------|---|
| Vergasertyp | Keihin PWK-S 38 AG | Carburetor type |
| Luftregulierschraube offen (Umdrehungen) | 1,5 | Air screw open from fully-seated (turns) |
| Leerlaufdüse | 45 | Idling jet |
| Düsenadel | NOZH | Needle |
| Nadelposition von oben | 4 | Needle clip position from top |
| Hauptdüse | 208 | Main jet |
| Wenn der Motor unruhig läuft, ist eine kleinere Hauptdüse einzusetzen. | | If the engine is hezitating, apply a smaller main jet |

VERGASERTABELLE » CARBURETOR TABLE

| VERGASERREGULIERUNG CARBURETOR SETTING KEIHIN PWK-S 38 AG | | 150 SX 2009 | | | | | |  |
|---|--|--------------------------------|-------------------------------|-------------------------------|--|-------------------------------|--------------------------------|---|
| MEERESHÖHE ALTITUDE ↓ | TEMPERATUR TEMPERATURE → | -20°C bis -7°C -2°F to 20°F | -6°C bis 5°C 19°F to 41°F | 6°C bis 15°C 42°F to 60°F | 16°C bis 24°C 61°F to 78°F | 25°C bis 36°C 79°F to 98°F | 37°C bis 49°C 99°F to 120°F | |
| 3000 m 10000 ft ↑ 2301 m 7501 ft | LSO ASO LD IJ NADEL NEEDLE POS POS HD MJ | 1,5 42 NOZI 2 182 | 2 42 NOZI 2 182 | 2 40 NOZI 2 180 | 2,5 40 NOZJ 1 178 | 3 38 NOZK 1 175 | | |
| 2300 m 7500 ft ↑ 1501 m 5001 ft | LSO ASO LD IJ NADEL NEEDLE POS POS HD MJ | 1,5 42 NOZI 3 185 | 1,5 42 NOZI 2 182 | 2 42 NOZI 2 182 | 2 40 NOZI 2 180 | 2,5 40 NOZJ 1 178 | 3 38 NOZK 1 175 | |
| 1500 m 5000 ft ↑ 751 m 2501 ft | LSO ASO LD IJ NADEL NEEDLE POS POS HD MJ | 1,5 45 NOZH 3 188 | 1,5 42 NOZI 3 185 | 1,5 42 NOZI 2 182 | 2 42 NOZI 2 182 | 2 40 NOZI 2 180 | 2,5 40 NOZJ 1 178 | |
| 750 m 2500 ft ↑ 301 m 1001 ft | LSO ASO LD IJ NADEL NEEDLE POS POS HD MJ | 1,5 48 NOZG 4 190 | 1,5 45 NOZH 3 188 | 1,5 42 NOZI 3 185 | 1,5 42 NOZI 2 182 | 2 42 NOZI 2 182 | 2 40 NOZI 2 180 | |
| 300 m 1000 ft ↑ Meeresniveau Sea level | LSO ASO LD IJ NADEL NEEDLE POS POS HD MJ | 1,5 48 NOZF 5 192 | 1,5 48 NOZG 4 190 | 1,5 45 NOZH 3 188 | 1,5 42 NOZI 3 185 | 1,5 42 NOZI 2 182 | 2 42 NOZI 2 182 | |

LSO = Luftregulierschraube offen
LD = Leerlaufdüse
POS = Nadel Clip Position von oben
HD = Hauptdüse



ASO = Air screw open from fully-seated
IJ = Idling jet
POS = Needle clip position from top
MJ = Main jet

NICHT FÜR STRASSEN BETRIEB

NICHT FÜR SANDSTRECKEN

Schieber: 6,5 mit Ausschnitt
Kraftstoff: Super Bleifrei ROZ 95

NOT FOR HIGHWAY USE AND SAND TRACKS

Throttle: 6.5 with cut

Fuel: unleaded fuel with at least RON 95

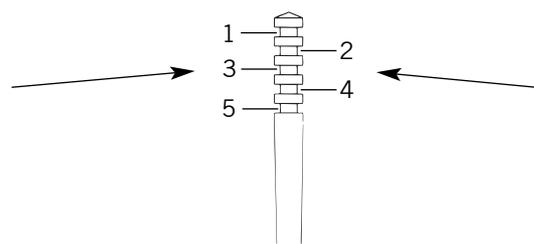
USA = Premium PON 91

| VERGASER – GRUNDEINSTELLUNG FÜR SANDSTRECKEN | 150 SX | CARBURETOR BASIC SETTING FOR SAND TRACKS |
|--|--------------------|---|
| Vergasertyp | Keihin PWK-S 38 AG | Carburetor type |
| Luftregulierschraube offen (Umdrehungen) | 1,5 | Air screw open from fully-seated (turns) |
| Leerlaufdüse | 45 | Idling jet |
| Düsenadel | NOZH | Needle |
| Nadelposition von oben | 3 | Needle clip position from top |
| Hauptdüse | 208 | Main jet |
| Wenn der Motor unruhig läuft, ist eine kleinere Hauptdüse einzusetzen. | | If the engine is hezitating, apply a smaller main jet |

VERGASERTABELLE » CARBURETOR TABLE

| VERGASERREGULIERUNG CARBURETOR SETTING KEIHIN PWK 36 S AG | | 250 SX 2009 | | | | | | KTM |
|---|--|--------------------------------|------------------------------|------------------------------|--|-------------------------------|--------------------------------|------------|
| MEERESHÖHE ALTITUDE ↓ | TEMPERATUR TEMPERATURE → | -20°C bis -7°C -2°F to 20°F | -6°C bis 5°C 19°F to 41°F | 6°C bis 15°C 42°F to 60°F | 16°C bis 24°C 61°F to 78°F | 25°C bis 36°C 79°F to 98°F | 37°C bis 49°C 99°F to 120°F | |
| 3000 m 10000 ft ↑ | LSO ASO LD IJ NADEL NEEDLE POS POS HD MJ | 1 42 N1EI 3 158 | 1 40 N1EI 3 158 | 1 38 N1EI 2 155 | 2 38 N1EJ 2 152 | 2,5 38 N1EJ 1 150 | | |
| 2300 m 7500 ft ↑ | LSO ASO LD IJ NADEL NEEDLE POS POS HD MJ | 1 42 N1EH 3 160 | 1 42 N1EI 3 158 | 1 40 N1EI 3 158 | 1 38 N1EI 2 155 | 2 38 N1EJ 2 152 | 2,5 38 N1EJ 1 150 | |
| 1500 m 5000 ft ↑ | LSO ASO LD IJ NADEL NEEDLE POS POS HD MJ | 1 45 N1EH 4 162 | 1 42 N1EH 3 160 | 1 42 N1EI 3 158 | 1 40 N1EI 3 158 | 1 38 N1EI 2 155 | 2 38 N1EJ 2 152 | |
| 750 m 2500 ft ↑ | LSO ASO LD IJ NADEL NEEDLE POS POS HD MJ | 1 45 N1EG 4 165 | 1 45 N1EH 4 162 | 1 42 N1EH 3 160 | 1 42 N1EI 3 158 | 1 40 N1EI 3 158 | 1 38 N1EI 2 155 | |
| 300 m 1000 ft ↑ Meeresniveau Sea level | LSO ASO LD IJ NADEL NEEDLE POS POS HD MJ | 0,75 48 N1EF 5 168 | 1 45 N1EG 4 165 | 1 45 N1EH 4 162 | 1 42 N1EH 3 160 | 1 42 N1EI 3 158 | 1 40 N1EI 3 158 | |

LSO = Luftregulierschraube offen
LD = Leerlaufdüse
POS = Nadel Clip Position von oben
HD = Hauptdüse



ASO = Air screw open from fully-seated
IJ = Idling jet
POS = Needle clip position from top
MJ = Main jet

NICHT FÜR STRASSENBETRIEB

NICHT FÜR SANDSTRECKEN

Schieber: 6,5 mit Ausschnitt
Kraftstoff: Super Bleifrei ROZ 95

NOT FOR HIGHWAY USE AND SAND TRACKS

Throttle: 6.5 with cut
Fuel: unleaded fuel with at least RON 95
USA = Premium PON 91

FRANCAIS

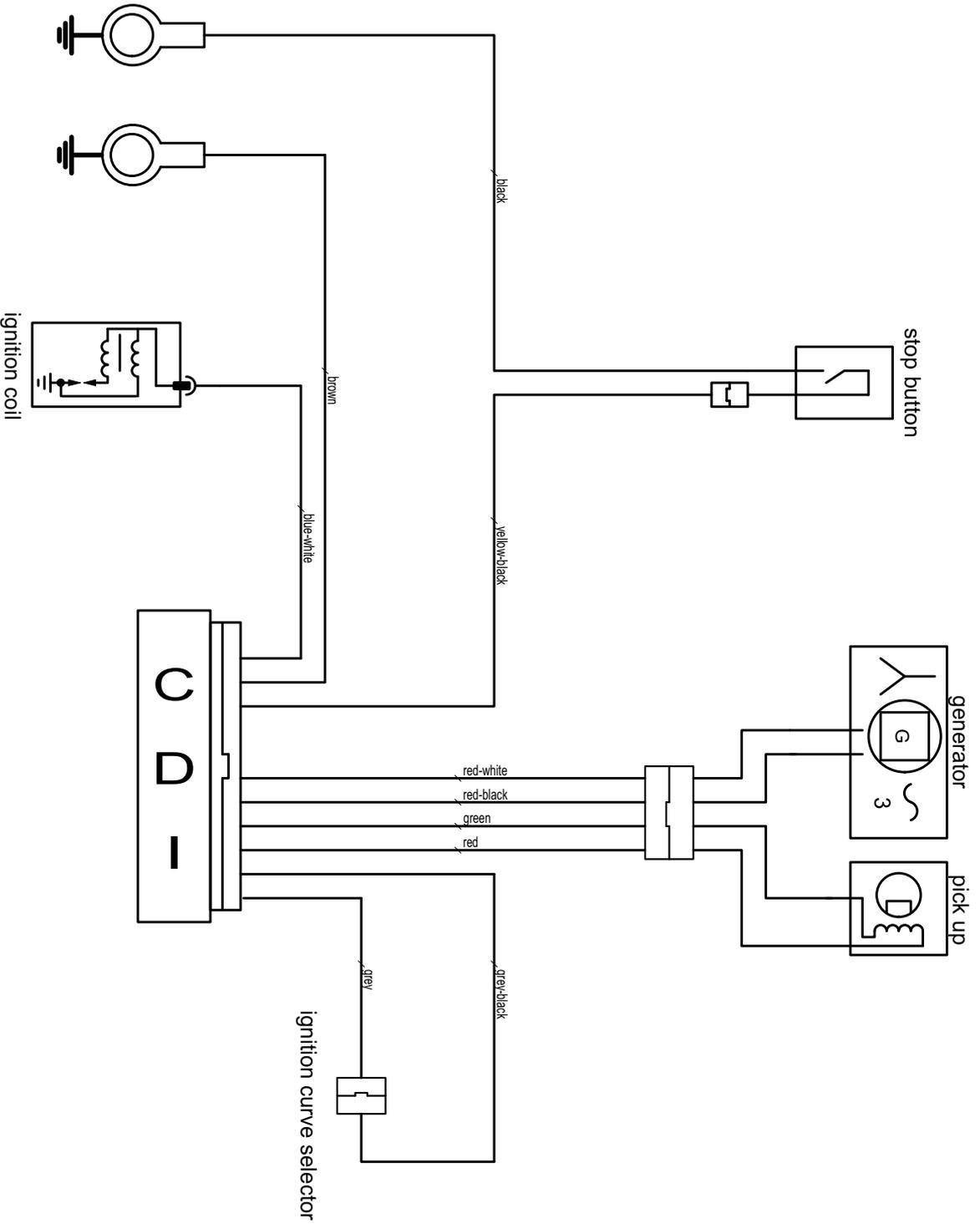
| VERGASER – GRUNDEINSTELLUNG FÜR SANDSTRECKEN | 250 SX | CARBURETOR BASIC SETTING FOR SAND TRACKS |
|--|--------------------|---|
| Vergasertyp | Keihin PWK 36 S AG | Carburetor type |
| Luftregulierschraube offen (Umdrehungen) | 1 | Air screw open from fully-seated (turns) |
| Leerlaufdüse | 45 | Idling jet |
| Düsenadel | NOZG | Needle |
| Nadelposition von oben | 4 | Needle clip position from top |
| Hauptdüse | 175 | Main jet |
| Wenn der Motor unruhig läuft, ist eine kleinere Hauptdüse einzusetzen. | | If the engine is hezitating, apply a smaller main jet |

SCHALTPLAN » WIRING DIAGRAM »



125/150/250 SX 2009

CDI harness 548.39.032.300



SCHALTPLAN » WIRING DIAGRAMM »

| ENGLISH | DEUTSCH | ITALIANO |
|----------------------|-------------------------|-----------------------|
| CABLE COLOURS | KABELFARBEN | CAVO COLORATO |
| bl: black | bl: schwarz | bl: nero |
| br: brown | br: braun | br: marrone |
| bu: blue | bu: blau | bu: blu |
| gn: green | gn: grün | gn: verde |
| gr: grey | gr: grau | gr: grigio |
| or: orange | or: orange | or: arancione |
| pi: pink | pi: rosa | pi: rosa |
| pu: purple | pu: violett | pu: violetto |
| re: red | re: rot | re: rosso |
| wh: white | wh: weiß | wh: bianco |
| ye: yellow | ye: gelb | ye: giallo |
| ENGLISH | FRANCAIS | ESPANOL |
| CABLE COLOURS | COULEUR DE CABLE | COLOR DE CABLE |
| bl: black | bl: noir | bl: negro |
| br: brown | br: brun | br: marron |
| bu: blue | bu: bleu | bu: azul |
| gn : green | gn: vert | gn: verde |
| gr: grey | gr: gris | gr: gris |
| or: orange | or: orange | or: naranja |
| pi: pink | pi: rose | pi: rosado |
| pu: purple | pu: violet | pu: violeta |
| re: red | re: rouge | re: rojo |
| wh: white | wh: blanc | wh: blanco |
| ye: yellow | ye: jaune | ye: amarillo |

| | Page |
|--|------|
| Adaptation du guide-chaîne au nombre de dents de la couronne | .20 |
| Ajustement de la tension de la chaîne | .21 |
| Amortissement à la compression de l'amortisseur | .8 |
| Ancrage de l'amortisseur | .15 |
| Arrêt et béquillage | .12 |
| Bouton de masse | .6 |
| Bouchon de réservoir | .6 |
| Caractéristiques techniques - partie-cycle | .37 |
| Caractéristiques techniques - moteur | .39 |
| Cache du radiateur pour la saison froide | .28 |
| Carburant | .12 |
| Chaîne tension | .20 |
| Circuit de refroidissement | .28 |
| Complément de liquide de frein à l'avant | .23 |
| Compléter le niveau de liquide de frein à l'arrière | .24 |
| Conseils d'utilisation | .10 |
| Conseils d'utilisation et d'avertissement pour mise en marche | .9 |
| Contrôle du niveau de liquide de refroidissement | .28 |
| Contrôle du niveau d'huile de l'embrayage hydraulique (125/150) | .30 |
| Contrôle du niveau d'huile de l'embrayage hydraulique (250) | .30 |
| Conservation pour l'usure d'hiver | .36 |
| Démarrage moteur froid | .11 |
| Démarrage moteur chaud | .11 |
| Démarrage | .11 |
| Dépose et pose de la roue avant | .26 |
| Dépose et pose de la roue arrière | .27 |
| Détermination de l'enfoncement en statique de l'amortisseur | .16 |
| Détermination de l'enfoncement de l'amortisseur en charge | .16 |
| Détermination du comportement moteur par la courbe d'allumage | .34 |
| Détermination du comportement moteur par le ressort auxiliaire (250) | .34 |
| Echappement | .30 |
| Entretien de la chaîne | .21 |
| Emplacement des numéros de série | .5 |
| Freinage | .12 |
| Kick | .7 |
| Levier d'embrayage | .5 |
| Levier de frein à main | .5 |
| Modification de la prétension du ressort du montant de suspension | .15 |
| Modification de la précontrainte de la fourche | .17 |
| Modification du déport de fourche (de la chasse) | .18 |
| Nettoyage | .36 |
| Nettoyage du filtre à air | .29 |
| Numéro de cadre | .5 |
| Niveau d'huile de boîte (125/150) | .35 |
| Niveau d'huile de boîte (250) | .35 |
| Organes de commande | .5 |
| Passage des vitesses, Conduite | .12 |
| Pédale de frein principal | .7 |
| Plan de graissage et d'entretien | .13 |
| Starter | .6 |
| Selecteur | .7 |
| Schema de cablage | .44 |

| | Page |
|---|------|
| Stockage | .36 |
| Travaux d'entretien partie-cycle et moteur | .15 |
| Remède quand le moteur est noyé | .11 |
| Réglage de base de la partie-cycle en fonction du poids du pilote | .16 |
| Réglage de l'amortisseur et contrôle du ressort | .16 |
| Remplacement des ressorts de fourche | .17 |
| Réglage de la position du guidon | .19 |
| Réglage de la course à vide de la pignone de frein | .23 |
| Remarques de principe concernant les freins à disque KTM | .22 |
| Remplacement des plaquettes à l'avant | .24 |
| Réglage de la position de la pédale de frein | .25 |
| Remplacement des plaquettes de frein à l'arrière | .25 |
| Réglage de la position de base de la poignée d'embrayage | .30 |
| Réglage du carburateur | .32 |
| Réglage de la détente de la fourche | .7 |
| Réglage de la compression de la fourche | .7 |
| Réglage de la détente de l'amortisseur | .8 |
| Remarques concernant la mise en service | .8 |
| Rodage | .9 |
| Robinets d'essence | .6 |
| Type et numéro de moteur | .5 |
| Nettoyage des caches-poussière de la fourche | .17 |
| Usure de la chaîne | .21 |
| Vérification du niveau du liquide de frein avant | .23 |
| Vérification des plaquettes de frein à l'avant | .23 |
| Vérification du niveau de liquide de frein à l'arrière | .24 |
| Vérification des plaquettes de frein à l'arrière | .25 |
| Vérification du réglage de base de la fourche | .17 |
| Vis de purge de la fourche | .17 |
| Vérifier la tension des rayons | .28 |
| Vérifications avant chaque mise en service | .10 |
| Vider la cuve du carburateur | .33 |
| Vérification et réglage des roulements de direction | .19 |
| Vidange de la boîte (125/150) | .35 |
| Vidange de la boîte (250) | .35 |
| Pneus, pression | .27 |
| Purge du circuit de refroidissement | .29 |
| Purge de l'embrayage hydraulique | .31 |



3211347fr



KTM Group Partner

5/2008 FOTO: MITTERBAUER



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