

KTM
SPORTMOTORCYCLES

BEDIENUNGSANLEITUNG

OWNERS HANDBOOK

MANUALE D'USO

MANUEL D'UTILISATION

MANUAL DE INSTRUCCIONES

2001



IMPORTANT

IL EST RECOMMANDE DE LIRE CE MANUAL D'UTILISATION COMPLETEMENT ET ATTENTIVEMENT AVANT DE SE SERVIR POUR LA PREMIERE FOIS DE LA MOTO.

PORTER UNE ATTENTION SPECIALE AUX PARAGRAPHES MARQUES DE LA MANIERE 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.

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

Numéro de cadre

Numéro de moteur

Cachet du concessionnaire

LA SOCIÉTÉ KTM SPORTMOTORCYCLE AG SE RÉSERVE LE DROIT DE MODIFIER SANS PRÉAVIS ET SANS AVOIR À SE JUSTIFIER LES ÉQUIPEMENTS, LES DONNÉES TECHNIQUES, LES COULEURS, LES MATÉRIAUX, LES SERVICES ET TOUT AUTRE CHOSE SEMBLABLE. ELLE PEUT MÊME OPÉRER DES SUPPRESSIONS SANS REMPLACEMENT. ELLE PEUT ÉGALEMENT ARRÊTER LA FABRICATION DE CERTAINS MODÈLES SANS ANNONCE PRÉALABLE. ELLE NE PEUT ÊTRE RESPONSABLE DES COQUILLES D'IMPRESSION.

Cher client, cher ami,

vous venez de faire l'acquisition d'une KTM; permettez-nous de vous féliciter pur votre choix et de vous remercier pour votre confiance.

Vous voilà en possession d'une machine de sport moderne qui vous procurera beaucoup de plaisir si vous lui accordez le soin et l'attention nécessaires. **Même si cela prend du temps, il faut absolument lire attentivement ce manuel d'utilisation avant la première mise en service, afin de se familiariser avec l'utilisation et les caractéristiques de la machine. C'est le meilleur moyen d'adapter la moto à vos besoins et d'éviter toute blessure. De plus la brochure contient des informations importantes quant à l'entretien.** Lors de son impression, elle rendait compte de l'état de développement le plus avancé du modèle. Il se peut néanmoins que des améliorations aient encore été apportées depuis.

Ce manuel est un élément important de la moto. Il convient de le transmettre au nouveau propriétaire lors de la cession de la machine.

Peut-être faites-vous partie de ces motards qui possèdent de bonnes connaissances techniques et peuvent ainsi réaliser eux-mêmes, grâce à cette brochure, nombre de travaux d'entretien. Si ce n'était pas le cas, il serait préférable de faire effectuer les opération marquées d'une * dans le chapitre "Travaux d'entretien partie-cycle et moteur" par un atelier KTM, au bénéfice de votre propre sécurité.

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. Il est absolument nécessaire de faire effectuer les révisions par un atelier KTM.

Les ateliers KTM sont à votre écoute. Ils bénéficient en cas de besoin de l'aide de l'importateur.

La moto en tout-terrain est un sport merveilleux et nous espérons que vous pouvez en profiter pleinement. Toutefois elle peut être source de problèmes avec l'environnement et de conflits avec certaines personnes. Une attitude responsable permettra d'éviter au maximum ces désagréments. Afin de ne pas hypothéquer l'avenir du sport motocycliste, il convient d'utiliser la machine dans un cadre légal et de respecter à la fois l'environnement et les droits d'autrui.

Nous vous souhaitons un maximum de plaisir !



La certification ISO 9001 du système de qualité de la KTM Sportmotorcycle AG est le début d'une amélioration continue de notre plan de qualité pour un meilleur avenir.

KTM SPORTMOTORCYCLE AG
5230 MATTIGHOFEN, AUSTRIA

SOUS RÉSERVE DE MODIFICATIONS DANS LA CONCEPTION ET LA RÉALISATION.

SOMMAIRE

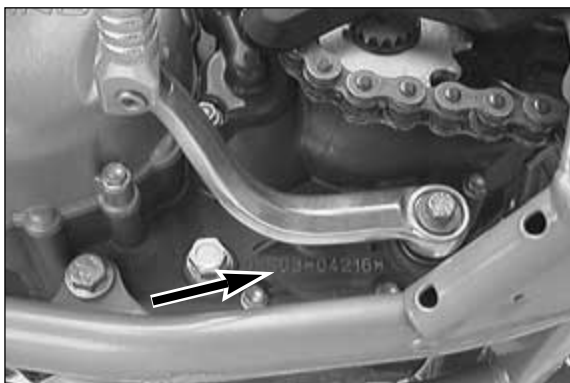
	Page		Page
EMPLACEMENT DES NUMEROS DE SERIE	4	Complément le liquide de frein à l'avant	19
Numéro de cadre	4	Vérification des plaquettes de frein à l'avant	19
Type et numéro de moteur (125/200)	4	Remplacement des plaquettes à l'avant	19
Type et numéro de moteur (250/300/380)	4	Réglage de la position de la pédale de frein	20
ORGANES DE COMMANDE	4	Vérification du niveau de liquide de frein à l'arrière	20
Levier d'embrayage	4	Compléter le niveau de liquide de frein à l'arrière	20
Levier de frein à main	4	Vérification des plaquettes de frein à l'arrière	21
Témoins	5	Remplacement des plaquettes de frein à l'arrière	21
compteur digital	5	Dépose et pose de la roue avant	21
Odometer (EXC USA)	5	Dépose et pose de la roue arrière	22
Compteur, témoins (EXC - AUS)	5	Pneus, pression	23
Bouton de masse (SX)	5	Vérifier la tension des rayons	23
Commodo (EXC)	6	Changer les piles du compteur digital	23
Bouton de phare (EXC - USA)	6	Vérification/réglage du capteur	25
Bouton de clignotants	6	Remplacement d'une ampoule de phare (H4)	26
Bouton d'arrêt d'urgence (AUS)	6	Circuit de refroidissement	26
Bouchon de réservoir	6	Cache du radiateur pour la saison froide	27
Carburant	7	Contrôle du niveau de liquide de refroidissement	27
Robinet d'essence	7	Purge du circuit de refroidissement	27
Starter	7	Nettoyage du filtre à air	28
Sélecteur	8	Echappement	28
Kick	8	Vider la cuve du carburateur	28
Pédale de frein principal	8	Réglage du carburateur	29
Réglage de la compression de la fourche	8	Contrôle du niveau de cuve	30
Réglage de la détente de la fourche	8	Contrôle du niveau d'huile de l'embrayage hydraulique	30
Réglage de la compression de l'amortisseur	9	Purge de l'embrayage hydraulique	30
Réglage de la détente de l'amortisseur	9	Niveau d'huile de boîte (125/200)	31
Antivol de direction	9	Vidange de la boîte (125/200)	31
Béquille latérale	9	Niveau d'huile de boîte (250/300/380)	31
CONSEILS D'UTILISATION	10	Vidange de la boîte (250/300/380)	31
PLAN DE GRAISSAGE ET D'ENTRETIEN	12	NETTOYAGE	32
TRAVAUX D'ENTRETIEN PARTIE-CYCLE ET MOTEUR	14	CONSERVATION POUR L'USURE D'HIVER	32
Réglage de la position de base de la poignée d'embrayage	14	STOCKAGE	32
Vérification et réglage des roulements de direction	14	Remise en service apres stockage	32
Vis de purge de la fourche	15	CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES - PARTIE-CYCLE (125/200)	33
Nettoyage des cache-poussière de la fourche	15	CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES - MOTEUR (125/200)	34
Réglage de la position du guidon	15	CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES - PARTIE-CYCLE (250/300/380)	36
Modification de la prétension du ressort du montant de suspension	16	CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES - MOTEUR (250/300/380)	37
Ancrage de l'amortisseur	16	INDEX ALPHA'BÉTIQUE	39
Chaîne tension	16	SCHEMA DE CABLAGE, CARBURATEUR	appendice
Ajustement de la tension de chaîne	17		
Entretien de la chaîne	17		
Usure de la chaîne	17		
Remarques de principe concernant les freins à disque KTM	18		
Réglage de la course à vide de la poignée de frein	18		
Vérification du niveau du liquide de frein avant	19		



EMPLACEMENT DES NUMEROS DE SERIE

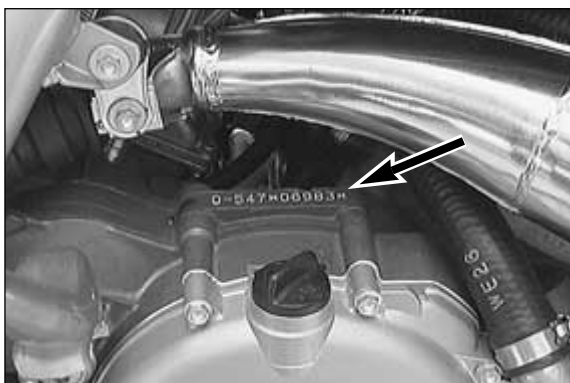
Numéro de cadre

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 (125/200)

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.



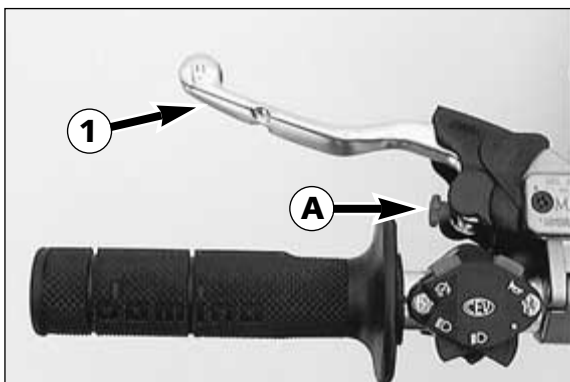
Type et numéro de moteur (250/300/380)

Le numéro du moteur et son type sont frappés à droite sur le carter, devant le kick. Noter ces numéros sur la page 1.

ORGANES DE COMMANDE

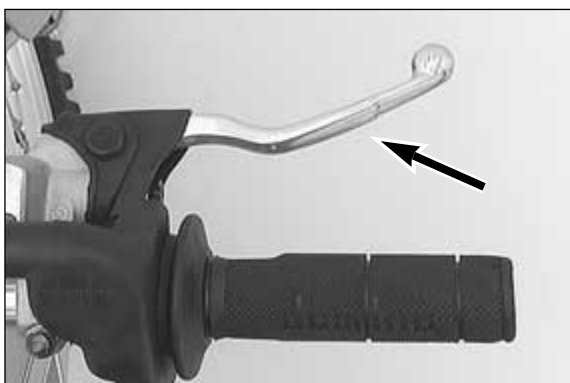
Levier d'embrayage

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



Levier de frein à main

Le levier de frein à main est monté à droite du guidon.



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.



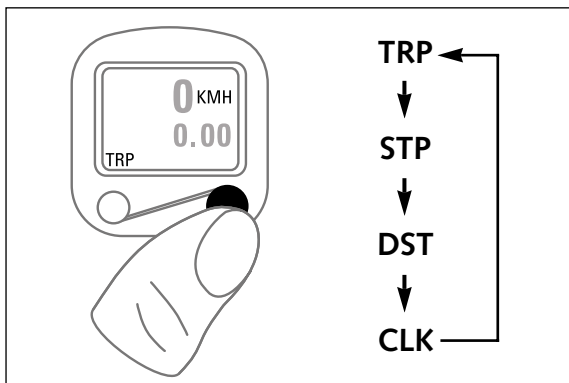
Temoins



Le témoin vert **1** s'allume avec les clignotants et clignote à leur rythme.



Le témoin bleu **2** s'allume lorsque le feu de route est allumé.



Compteur digital

Certains modèles sont équipés d'un compteur digital **3**.

KMH = vitesse, affiche jusqu'à 200 km/h (est toujours indiquée)

A côté de l'indication de vitesse, on peut opter pour un des affichages suivants :

TRP = kilométrage journalier à 10 m

STP = Chronomètre, au max. 10 h

DST = Distance totale, jusqu'à 99999 km

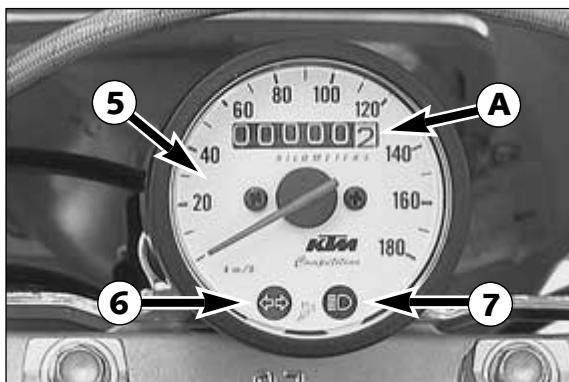
CLK = Temps en heures et minutes

Pour le changement de piles et les réglages de base, voir "entretien".



Odometer (EXC USA)

Der Odometer ist ein Meilenzähler und kann mit dem Stellrad **4** auf 0 gestellt werden.

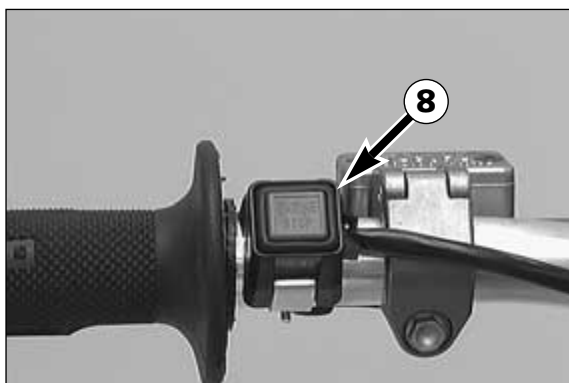


Compteur, témoins (EXC - Aus)

Le compteur kilométrique **A** dans l'ensemble compteur **5** indique la somme globale du kilométrage parcouru.

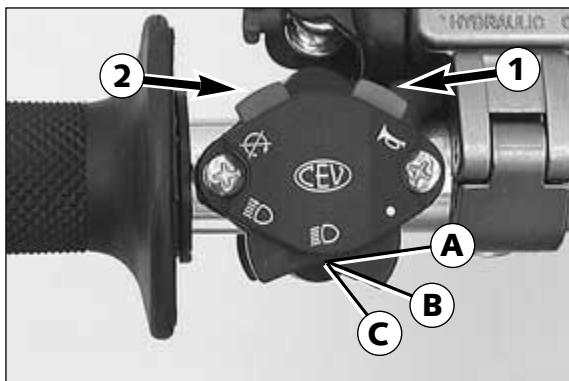
Le témoin vert **6** s'allume avec les clignotants et clignote à leur rythme.

Le témoin bleu **7** s'allume lorsque le feu de route est allumé.



Bouton de masse (SX)

Le bouton de masse **8** permet d'arrêter le moteur. Il met l'allumage en court-circuit.



Commodo (EXC)

Le bouton d'éclairage a 2 ou 3 positions

Ⓐ = pas d'éclairage (certains modèles ne permettent pas qu'on éteigne le phare).

Ⓑ = feu de croisement (code)

Ⓒ = feu de route (phare)

Le bouton ❶ sert à actionner le klaxon. Le bouton de masse rouge ❷ sert à arrêter le moteur. Appuyer sur le bouton jusqu'à l'arrêt du moteur.



Bouton de phare (EXC USA)

Sur ce modèle on allume le phare en tirant sur le bouton ❸.



Bouton de clignotants

↶ = clignotant gauche

↷ = clignotant droit



Bouton d'arrêt d'urgence (Australie)

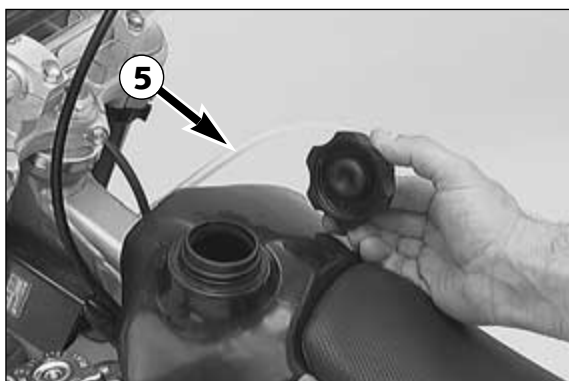
Le bouton d'arrêt d'urgence ❹ se trouve près de la poignée de gaz. Il est conçu avant tout comme élément de sécurité en cas d'urgence. Normalement le circuit doit être fermé.



Dans cette position le circuit d'allumage est court-circuité. Le moteur s'arrête immédiatement. Il ne peut pas redémarrer.



Dans cette position le circuit d'allumage est fermé, le moteur doit démarrer si on le lance.

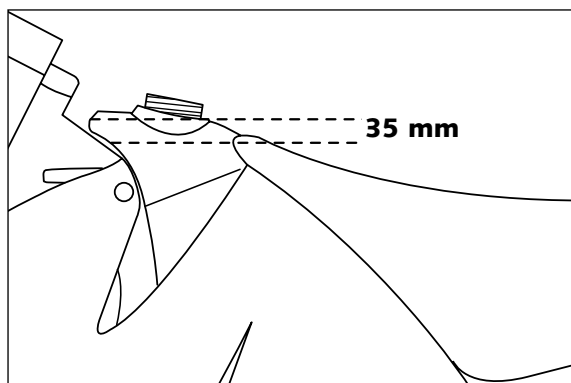


Bouchon de réservoir

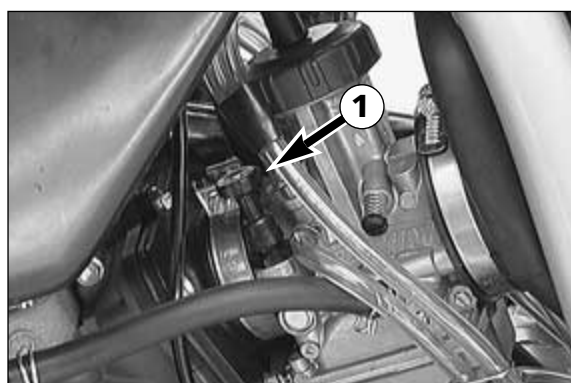
Ouverture : Tourner le bouchon dans le sens inverse de celui des aiguilles d'une montre.

Fermeture : Mettre le bouchon, le faire tourner dans le sens des aiguilles d'une montre.

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



	OFF	ON	RES
SX			
MXC EXC			



Carburant

125-380: Super carburant sans plomb d'un indice d'octane de 95 mélangé à l'huile 2-temps haute qualité. **Mélange 1:40 - 1:60**

Ne pas effectuer le mélange à l'avance.

KTM recommande Shell Advance Racing X.



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 RENSERSEUR D'ESSENCE SUR L'ÉCHAPPEMENT OU LE MOTEUR TANT QUE LA MACHINE EST CHAUDE. ESSUYER AUSSIÔT LES ÉCLABOUSSURES. EN CAS D'INGESTION OU D'ÉCLABOUSSURE DANS LES YEUX, IL FAUT CONSULTER AUSSIÔT UN MÉDECIN.



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.
- 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.
- SI LA MACHINE EST ÉQUIPÉE D'UN POT À CATALYSE, IL NE FAUT JAMAIS UTILISER D'ESSENCE AU PLOMB, QUI DÉTRUIRAIT LE POT.
- LE CARBURANT AUGMENTE DE VOLUME AVEC LA TEMPÉRATURE. NE PAS REMPLIR LE RÉSERVOIR À RAS BORD (Cf. FIGURE).

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.

RES Cette réserve n'est utilisée que si l'on passe sur la position RES. Ne pas oublier de revenir en position ON après avoir fait le plein.

Réserve sur le réservoir de 8,5 litres :1,3 litre

Réserve sur le réservoir de 11 litres :1,7 litre



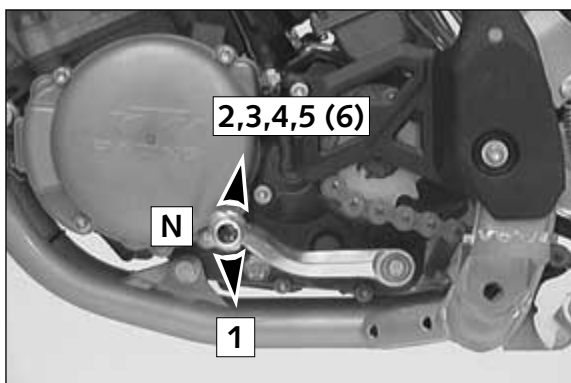
ATTENTION



LORSQU'ON ARRÊTE LE MOTEUR, IL FAUT FERMER LE ROBINET D'ESSENCE, SINON LE CARBURATEUR PEUT DÉBORDER ET L'ESSENCE RENTRER DANS LE MOTEUR.

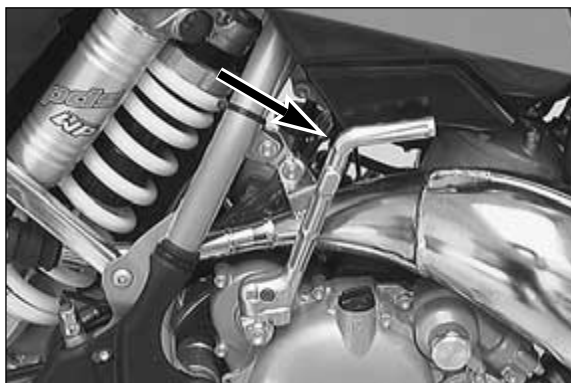
Starter

Lorsqu'on tire le bouton de starter ❶ 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

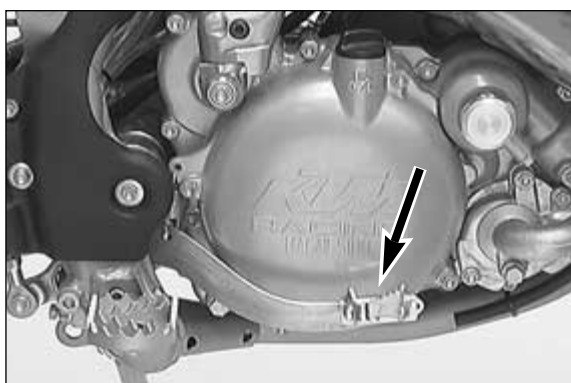
Le kick se trouve sur la droite du moteur. Il est repliable.



ATTENTION



- TOUJOURS METTRE DES BOTTES POUR DÉMARRER LE MOTEUR. EN EFFET, ON PEUT DÉRAPER OU IL PEUT Y AVOIR DES RETOURS SI LE COUP DE KICK N'EST PAS ASSEZ ÉNERGIQUE.
- IL FAUT APPUYER SUR LE KICK AVEC VIGUEUR ET SUR TOUTE SA COURSE, SANS DONNER DE GAZ. SI L'ON FAIT PREUVE DE PEU DE VIGUEUR ET QU'ON DONNE DES GAZ, ON FACILITE LE RETOUR DE KICK.



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).



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.

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 ❶ situées à l'extrémité inférieure de chaque bras de fourche.

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.

Type White Power 0518V70116 crans

Type White Power 0518V70216 crans

Type White Power 0518V70314 crans

Type White Power 0518V70414 crans

Réglage de la détente de la fourche

L'amortissement hydraulique à la détente détermine le comportement de la fourche quand elle se détend.

Le système d'amortissement à la détente se règle avec la molette ❷.

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.

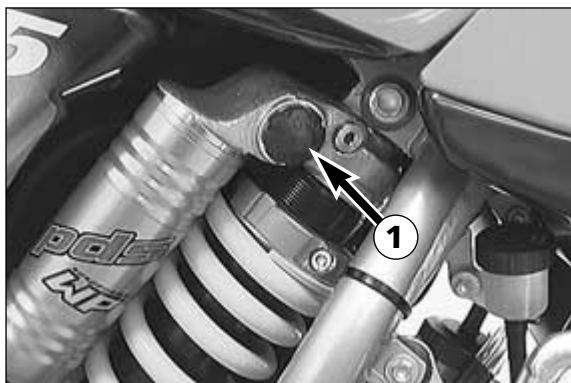
- Revenir en arrière d'un nombre de crans correspondant au type de fourche.

Type White Power 0518V70116 crans

Type White Power 0518V70212 crans

Type White Power 0518V70312 crans

Type White Power 0518V70412 crans



Réglage de la compression de l'amortisseur

L'amortissement à la compression peut se régler avec le bouton ❶. Plus le chiffre est élevé, plus l'amortissement est important.

RÉGLAGE DE BASE:

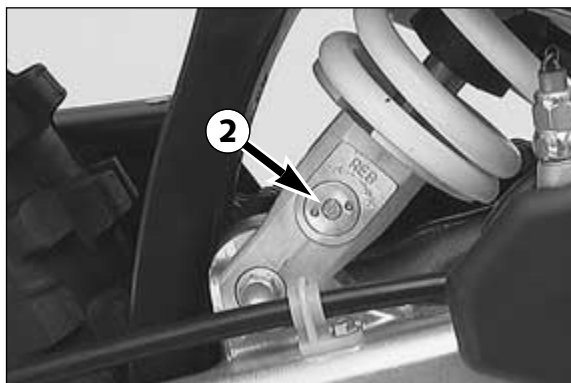
Type White Power 1218V728	5 crans
Type White Power 1218V729	5 crans
Type White Power 1218V730	5 crans
Type White Power 1218V731	5 crans



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.



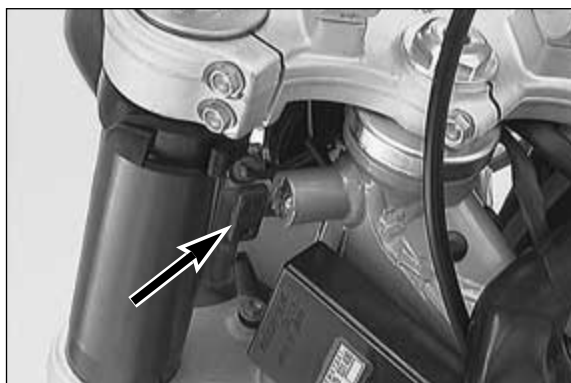
Réglage de la détente de l'amortisseur

L'amortissement à la détente peut se régler au vis de réglage ❷ (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.

Type White Power 1218V728	25 crans
Type White Power 1218V729	23 crans
Type White Power 1218V730	25 crans
Type White Power 1218V731	25 crans



Antivol de direction

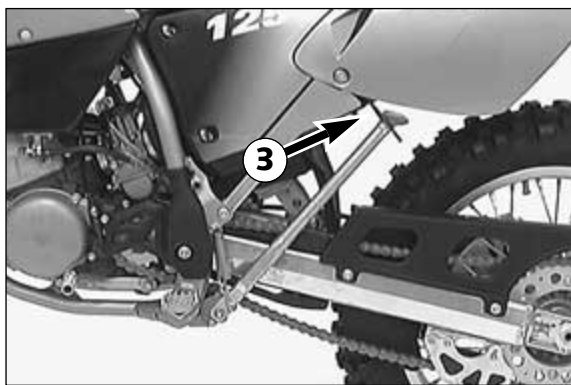
L'antivol placé sur la colonne de direction permet de bloquer le véhicule. Pour fermer, tourner le guidon complètement à droite, introduire la clé, la tourner vers la gauche, l'enfoncer, la tourner vers la droite et la retirer.



ATTENTION



NE JAMAIS LAISSER LA CLEF DANS LA SERRURE D'ANTIVOL. LORSQUE L'ON AMÈNE LA FOURCHE EN BUTÉE À GAUCHE, LA CLEF PEUT ÊTRE TORDUE.



Béquille latérale

Avec le pied appuyer la béquille sur le sol et faire porter dessus le poids de la moto.

Faire attention à ce que le sol soit dur et que la moto tienne bien. Quand on roule entout-terrain on peut fixer la béquille en plus avec le caoutchouc ❸.



ATTENTION



- LA BÉQUILLE LATÉRALE EST CONÇUE UNIQUEMENT POUR SUPPORTER LE POIDS DE LA MOTO. SI L'ON S'ASSIED SUR LA MOTO ET FAIT PORTER À LA BÉQUILLE CE POIDS SUPPLÉMENTAIRE, ELLE PEUT S'ABÎMER AINSI QUE LE CADRE ET LA MOTO PEUT TOMBER.
- AVANT DE DÉMARRER, TOUJOURS VÉRIFIER SI LA BÉQUILLE EST RELEVÉE JUSQU'EN BUTÉE. SI ELLE ACCROCHE AUSOL, ON PEUT PERDRE LE CONTRÔLE DE LA MACHINE.

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.
- 6 **CÂBLES**
Vérifier la course à vide de la poignée et de la pédale de frein.
- 7 **LIQUIDE DE RÉFROIDISSEMENT**
Vérifier le niveau lorsque le moteur est froid.
- 8 **EQUIPEMENT ÉLECTRIQUE**
Quand le moteur tourne, vérifier le fonctionnement du phare, du feu rouge, du stop, des clignotants, des témoins, des bouton d'arrêt d'urgence et du klaxon.
- 9 **CHARGEMENT**
Si vous avez des bagages, vérifier leur fixation.



ATTENTION



- IL FAUT TOUJOURS REVÊTIR UN ÉQUIPEMENT ADÉQUAT. UN PILOTE SÉRIeux PORTE TOUJOURS UN CASQUE, DES BOTTES, DES GANTS ET UN BLOUSON, QUE CE SOIT POUR UNE ÉTAPE D'UNE JOURNÉE OU POUR UN SIMPLE PETIT TOUR. LES VÊTEMENTS DOIVENT ÊTRE DE COULEUR VIVE, AFIN QUE L'ON SOIT VU SUFFISAMMENT TÔT PAR LES AUTRES USAGERS DE LA ROUTE. IL EST ÉVIDENT QUE LE PASSAGER DOIT AUSSI AVOIR UN BON ÉQUIPEMENT.
- NE PAS ROULER APRÈS AVOIR CONSOMMÉ DE L'ALCOOL.
- 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.

Remarques concernant la mise en service

- S'assurer que les „PRÉPARATION DE LA MOTO“ (cf. carnet de révision) ont été effectués par votre agent KTM.
- 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.
- On ne peut emmener un passager que si la machine est équipée et réceptionnée pour cela. Le passager doit se tenir aux poignées ou au pilote, et mettre ses pieds sur les repose-pieds.
- 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.



ATTENTION



REMARQUES IMPORTANTES CONCERNANT LES MODÈLES SX, EXC:

- CES MODÈLES NE SONT PREVUS ET CONSTRUITS QUE POUR UNE PERSONNE. IL EST INTERDIT D'EMMENER UN PASSAGER.
- CES MODÈLES NE CORRESPONDENT PAS NON PLUS AUX RÈGLEMENTATIONS 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.
- DURANT LES 500 PREMIERS KILOMÈTRES OU LES 5 PREMIÈRES HEURES D'UTILISATION, ON NE ROULERA PAS À PLEIN RÉGIME.

Démarrage moteur froid

- 1 Ouvrir le robinet d'essence
- 2 Mettre l'allumage.
- 3 Mettre la boîte de vitesses au point mort
- 4 Mettre le starter
- 5 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.
- 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.
- 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.

! 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.

Démarrage moteur chaud

- 1 Ouvrir le robinet d'essence
- 2 Mettre l'allumage et mettre le bouton d'arrêt d'urgence sur la bonne position.
- 3 Mettre la boîte de vitesses au point mort
- 4 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. Démonter et sécher 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.

⚠ ATTENTION ⚠

- AVANT DE DÉMARRER, VÉRIFIER TOUJOURS SI LA BÉQUILLE CENTRALE ET LA BÉQUILLE LATÉRALE SONT COMPLÈTEMENT RELEVÉES. SI UNE BÉQUILLE TRAÎNE SUR LE SOL, ON PEUT PERDRE LE CONTRÔLE DE LA MACHINE.
- TOUJOURS METTRE LE PHARE QUAND ON ROULE, AFIN D'ÊTRE VU SUFFISAMMENT TÔT PAR LES AUTRES USAGERS.
- POUR ROULER EN TOUT-TERRAIN IL EST PRÉFÉRABLE D'UTILISER L'ÉLASTIQUE FIXÉ AU FILTRE À AIR POUR BIEN MAINTENIR LA BÉQUILLE LATÉRALE.

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'enlever 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 ⚠

- RESPECTEZ LE CODE DE LA ROUTE, ROULEZ DE MANIÈRE DÉFENSIVE POUR PRÉVOIR LES DANGERS SUFFISAMMENT TÔT.
- ADAPTEZ VOTRE VITESSE AUX CIRCONSTANCES ET À VOS POSSIBILITÉS.
- ROULEZ PRUDEMMENT SUR LES ROUTES OU SUR UN TERRAIN QUE VOUS NE CONNAISSEZ PAS.
- 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.
- 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'OUVRIRE EN GRAND.
- NE JAMAIS DESCENDRE UNE VITESSE À PLEIN RÉGIME. IL SE PRODUIRAIT UN SURRÉGIME QUI POURRAIT ENDOMMAGER LE MOTEUR. D'AUTRE PART, LE BLOCAGE DE LA ROUE ARRIÈRE POURRAIT FACILEMENT FAIRE PERDRE LE CONTRÔLE DE LA MACHINE.
- 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 de l'avant et de l'arrière. Sur le sable, le mouillé ou un sol glissant, on freinera principalement de l'arrière. Toujours bien doser, car des roues qui bloquent déstabilisent la moto et conduisent à la chute. Descendre les vitesses en fonction du ralentissement. Dans les grandes descentes, utiliser le frein moteur.

Descendre une à deux vitesses en prenant garde toutefois de ne pas effectuer de surrégime. Ainsi on aura moins à freiner et les freins ne chaufferont pas.

⚠ 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.

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 ⚠

- NE PAS ABANDONNER LA MACHINE TANT QUE LE MOTEUR TOURNE.
- LES DÉGAGEMENTS DE CHALEUR PEUVENT ÊTRE INTENSES TANT AU NIVEAU DU MOTEUR, QUE DE L'ÉCHAPPEMENT, QUE DU RADIATEUR, QUE DES DISQUES DE FREIN, QUE DES AMORTISSEURS. ON FERA DONC ATTENTION AVANT D'Y TOUCHER ET ON GARERA LA MACHINE DE MANIÈRE À ÉVITER TOUT CONTACT FORTUIT.

! 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.
- LA BÉQUILLE LATÉRALE EST CONÇUE UNIQUEMENT POUR SUPPORTER LE POIDS DE LA MOTO. SI L'ON S'ASSIED SUR LA MOTO ET FAIT PORTER À LA BÉQUILLE CE POIDS SUPPLÉMENTAIRE, ELLE PEUT S'ABÎMER AINSI QUE LE CADRE ET LA MOTO PEUT TOMBER.

Une moto propre fait économiser temps et argent!		1ère révision après 10 heures ou 1000 Km	après 20 heures ou 2000 km	après 4000 km ou 1x par an
MOTEUR	Vérifier le niveau de boîte		●	
	Vidanger la boîte	●		●
	Vérifier la bougie, régler les électrodes	●	●	
	Changer la bougie			●
CARBURATEUR	Vérifier état et étanchéité pipe et manchon de carbu			●
	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 niveau dans maître-cylindre d'embrayage	●	●	●
	Nettoyer filtre à air et boîtier			●
	Vérifier état et position des fils électriques			●
	Vérifier réglage du phare			●
	Vérifier fonctionnement circuit électrique (code/phare, stop, clignotants, témoins, éclairage compteur, klaxon, coupe-circuit, commodos)	●		●
	Vérifier niveau liquide de frein, épaisseur des plaquettes, disques	●		●
	Vérifier état et étanchéité durites de frein	●		●
FREINS	Vérifier état, course à vide pédale et poignée de frein, régler	●		●
	Vérifier serrage vis circuit de frein	●		●
	Vérifier fonctionnement et étanchéité fourche et amortisseur	●		●
	Nettoyer les cache-poussière			●
PARTIE-CYCLE	Purger les bras de fourche			●
	Vérifier l'ancrage du bras oscillant			●
	Vérifier/régler les roulements de direction	●		●
	Vérifier serrage de toutes les vis partie-cycle (tés, écrous et vis des broches, ancrage bras, amortisseur)	●		●
	Vérifier tension des rayons et voile des jantes			●
ROUES	Vérifier état et pression des pneus	●		●
	Vérifier état chaîne, pignon, couronne, guides; tension chaîne	●		●
	Graisser la chaîne	●		●
	Vérifier le jeu des roulements de roue	●		●

TRAVAUX D'ENTRETIEN IMPORTANTS RECOMMANDÉS POUVANT ÊTRE DEMANDÉS EN SUPPLÉMENT!

	au moins 1x par an	Tous les 2 ans ou 20000 km
Vérifier fonctionnement valve à l'échappement	●	
Entretien complet de la fourche	●	
Entretien complet de l'amortisseur		●
Nettoyer et graisser roulements de direction et caches	●	
Nettoyer et régler le carburateur	●	
Remplacer la fibre de verre du pot terminal	●	
Traiter les raccords et contacteurs électriques avec un aérosol	●	
Remplacer l'huile de l'embrayage hydraulique	●	
Remplacer le liquide de frein	●	

EN USAGE COMPÉTITION IL FAUT FAIRE LA RÉVISION DES 4000 KM APRÈS CHAQUE COURSE! IL NE FAUT PAS DÉPASSER LA RÉVISION DE PLUS DE 5 HEURES OU DE 500 KM. LES RÉVISIONS DANS LES ATELIERS KTM NE REMPLACENT PAS LES CONTRÔLES ET L'ENTRETIEN PAR LE!

Vérifications et travaux d'entretien importants à effectuer par le pilote

	Avant chaque utilisation	Après chaque lavage	En utilisation tout-terrain	1x par an
Vérifier niveau huile de boîte	●			
Vérifier niveau liquide de frein	●			
Vérifier état des garnitures de frein	●			
Vérifier fonctionnement de l'éclairage	●			
Vérifier fonctionnement du klaxon	●			
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		●		
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				●

TRAVAUX D'ENTRETIEN PARTIE-CYCLE ET MOTEUR



ATTENTION



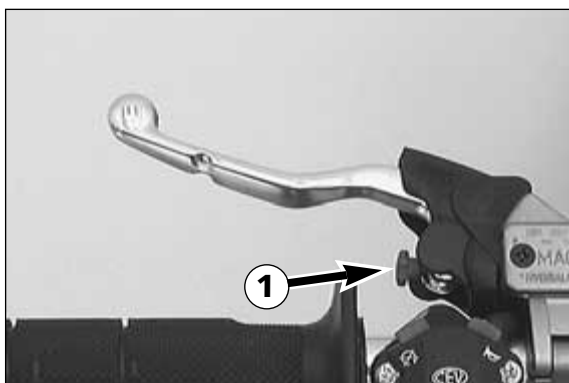
TOUS LES REGLAGES ET TRAVAUX D'ENTRETIEN MARQUES D'UN ASTERISQUE * NECESSITENT DES CONNAISSANCES SPECIALES. POUR VOTRE SECURITE, IL EST PREFERABLE DE LES FAIRE EFFECTUER PAR UN ATELIER KTM.



ATTENTION



- AUTANT QUE POSSIBLE NE PAS EMPLOYER DE NETTOYER HAUTE PRESSION POUR NETTOYER LA MACHINE, CAR DE L'EAU POURRAIT ALORS PÉNÉTRER DANS LES ROUEMENTS, LE CARBURATEUR, LES CONNEXIONS ÉLECTRIQUES, ETC.
- 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'INCRUSTENT DANS LE CADRE ET L'ÉCROU SE DESSERRE. IL FAUT EMPLOYER DES ÉCROUS AUTO-BLOQUANTS.
- 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.



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

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

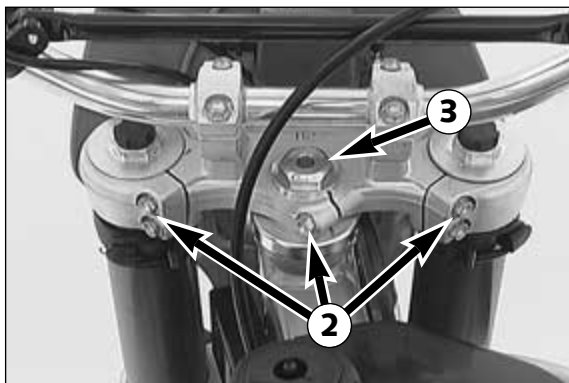
Lorsqu'on tourne la vis dans le sens des aiguilles d'une montre, la poignée se rapproche du guidon. Quand on tourne dans le sens inverse de celui des aiguilles d'une montre, la poignée s'éloigne du guidon



ATTENTION



LA PLAGE DE RÉGLAGE EST LIMITÉE. TOURNER LA VIS SEULEMENT AVEC LES DOIGTS ET NE PAS FORCER.



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 5 vis ② du té supérieur et l'on resserre l'écrou ③ jusqu'à supprimer le jeu. Ne pas serrer l'écrou à fond, ce qui endommagerait les roulements. Avec un maillet en plastique, on tapote sur le té de manière à supprimer les contraintes. Resserrer les 5 vis (20 Nm).



ATTENTION



S'IL Y A DU JEU DANS LES ROUEMENTS DE DIRECTION, LA TENUE DE ROUTE S'EN TROUVE AFFECTÉE. CELA PEUT MÊME ALLER JUSQU'À UNE PERTE DE CONTRÔLE DU VÉHICULE.

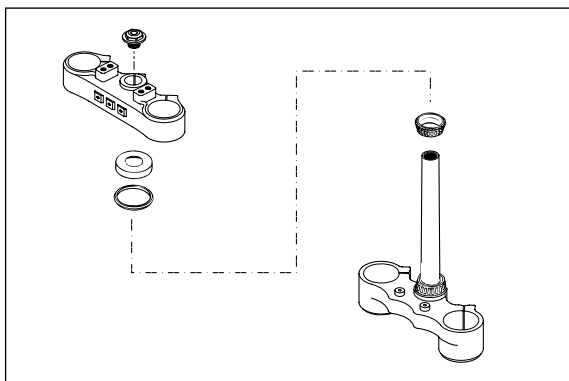


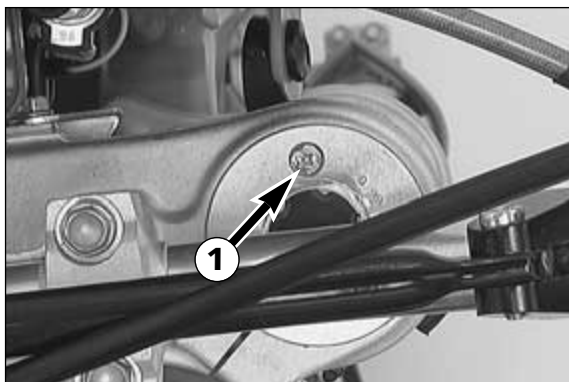
ATTENTION



SI L'ON ROULE QUELQUE TEMPS AVEC DU JEU DANS LES ROUEMENTS DE DIRECTION, LES ROUEMENTS 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 Shell Advance Grease).



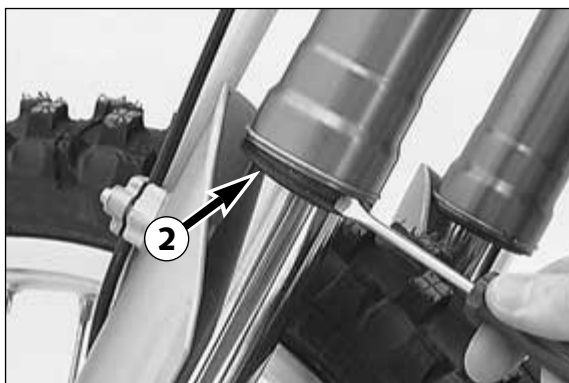


Vis de purge de la fourche

Après 5 heures d'utilisation en compétition il faut desserrer les vis de purge ❶ 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 !

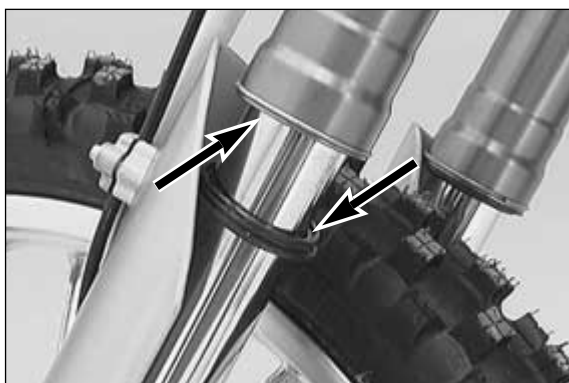
UNE PRESSION TROP FORTE DANS LA FOURCHE PEUT CAUSER UNE FUITE. SI LA FOURCHE FUIT, IL FAUT COMMENCER PAR DÉVISSER LES VIS DE PURGE, AVANT QUE DE FAIRE CHANGER LES JOINTS.



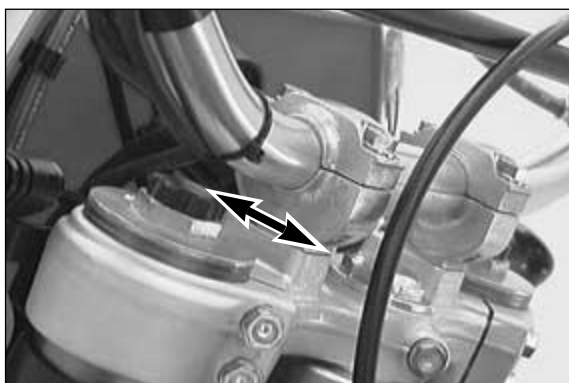
Nettoyage des cache-poussière de la fourche

Les cache-poussière ❷ ont pour but d'essuyer la poussière et la saleté qui se déposent sur les tubes de fourche. Avec le temps la saleté peut toutefois passer derrière le cache-poussière. Si on ne l'enlève pas, c'est l'étanchéité des joints spi qui peut être remise en cause.

Avec un tournevis faire sortir les cache-poussière de leur logement et les pousser vers le bas.



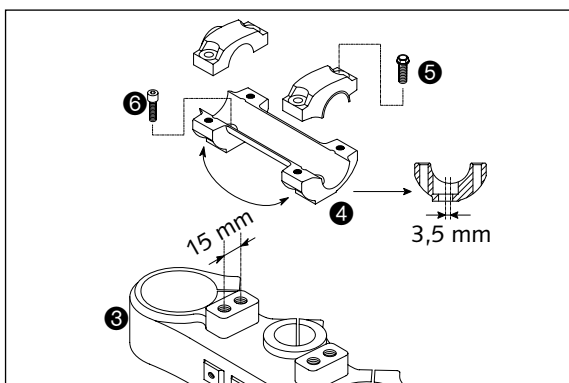
Nettoyer à fond les cache-poussière, les tubes plongeurs et les tubes extérieurs et bien les lubrifier avec un aérosol au silicone ou avec de l'huile moteur. A la main, renfoncer les cache-poussière dans leur logement.



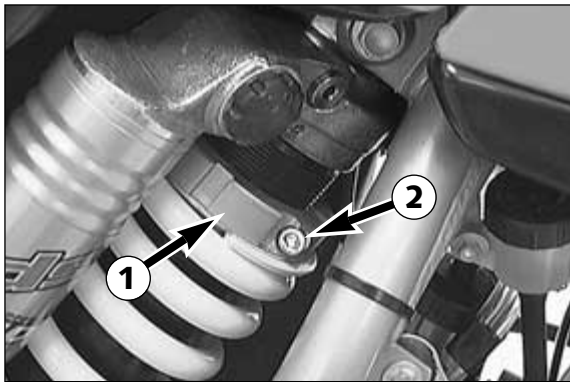
Réglage de la position du guidon

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 ❸ il y a deux percages espacés de 15 mm. Les percages sur le support de guidon ❹ sont désaxés de 3,5 mm. Cela donne quatre possibilités de montage.



Enlever les vis ❶ des demi-coquilles supérieures et les vis ❷ du support de guidon. Choisir la position pour le support et serrer les vis ❷ à 40 Nm. Mettre en place le guidon et les demi-coquilles et serrer les vis ❶ 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.



Modification de la prétension du ressort du montant de suspension

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

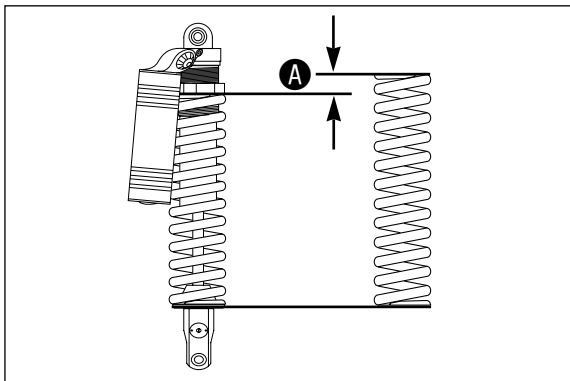
REMARQUE:

– Avant de modifier la prétension 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 ❶, la prétension varie d'environ 1,75 mm.

Desserrer la vis de fixation ❷ 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 prétension; dans le sens des aiguilles d'une montre on augmente la prétension.

Une fois le réglage effectué, resserrer la vis de fixation ❷ à 8 Nm.

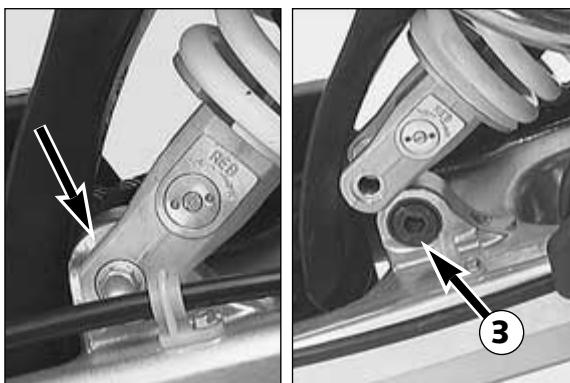


VALEURS DE RÉGLAGE DE LA PRÉTENSION A :

prétension minimale 4 mm

PRÉTENSION STANDARD 6 mm

prétension maximale 10 mm



Ancrage de l'amortisseur

L'ancrage ❸ 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.

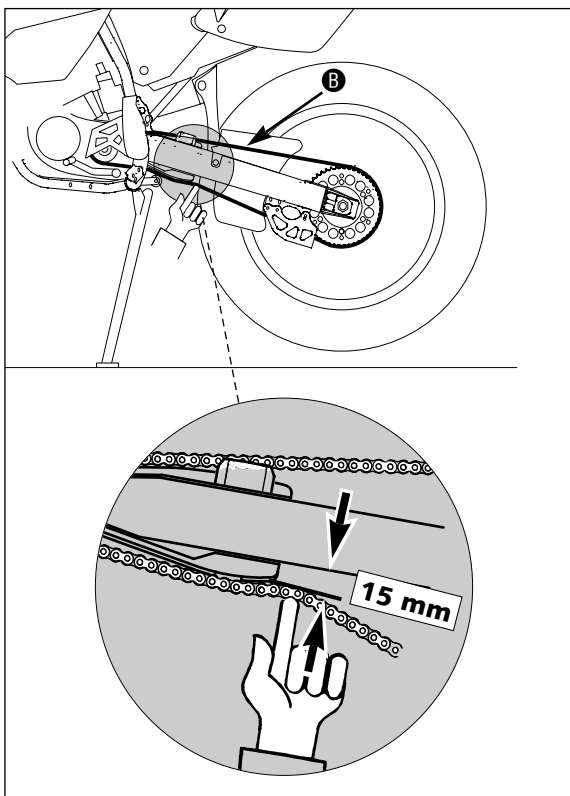
Chaîne tension

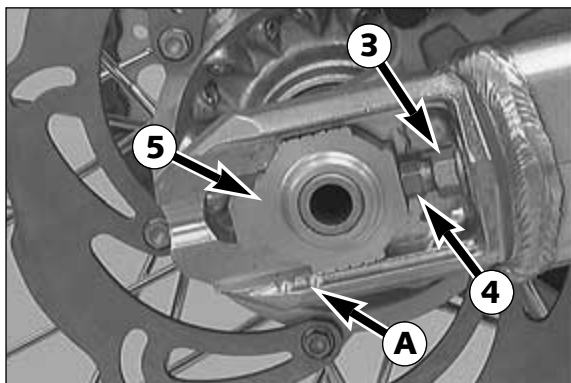
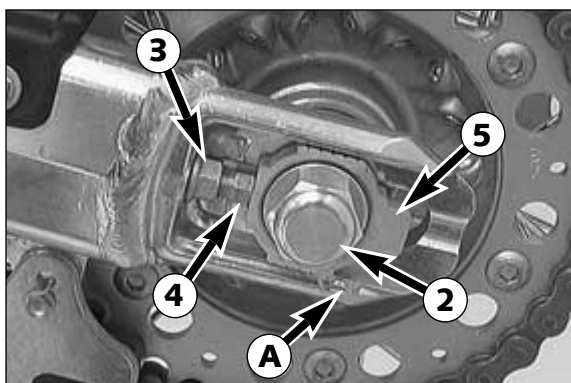
Pour contrôler la tension de la chaîne, mettez la moto sur la béquille centrale ou cafer sous le cadre afin de soulager la roue arrière.

Pousser sur la chaîne vers le haut en bout de patin. La distance entre la chaîne et le bras oscillant doit être d'environ 15 mm. Le brin supérieur ❷ 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 ROUEMENTS 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.		





Ajustment de la tension de la chaîne

Desserrer l'écrou à épaulement ②, débloquer les contre-écrous ③ et faire-tourner de manière égale les vis de réglage ④ 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 A sur le bras d'autre part. Serrer les contre-écrous des vis de réglage.

Avant de serrer la broche, vérifier que les tendeurs ⑤ sont bien contre les vis de réglage et que les deux roues sont dans le même axe.

Serrer l'écrou à épaulement ② à 80 Nm.



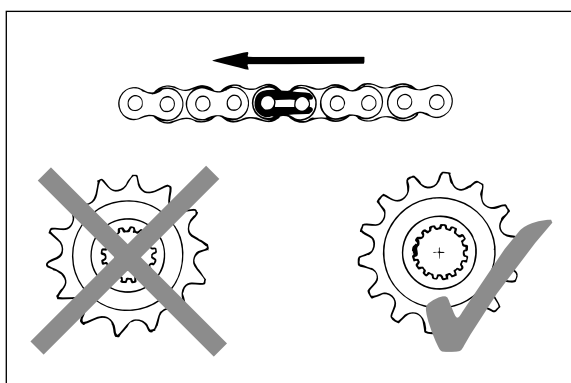
ATTENTION



- 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 multiplications secondaires différentes pour une même longueur de chaîne. On peut retourner les tendeurs ⑤ à 180°.



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 (Shell Advance Bio Chain).

Pour la chaîne à joints toriques, l'entretien est réduit à un minimum. Pour nettoyer, utiliser au mieux de l'eau, mais en aucun cas une brosse ou un solvant. Une fois sèche, vous pouvez utiliser un spray spécial pour chaînes (Shell Advance Bio Chain), approprié pour les chaînes à joints toriques.



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

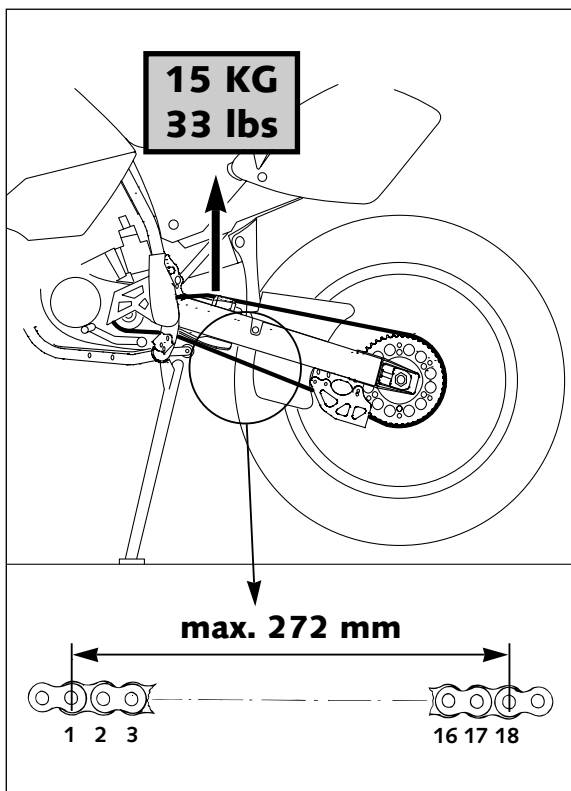


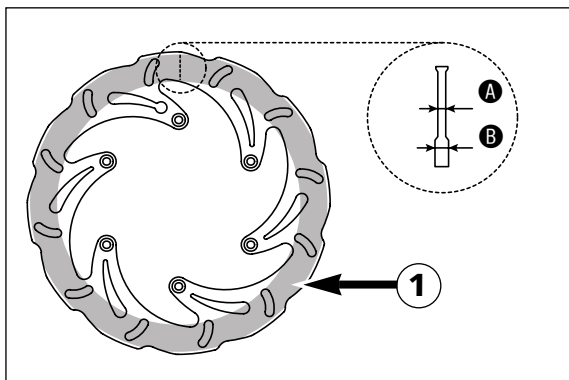
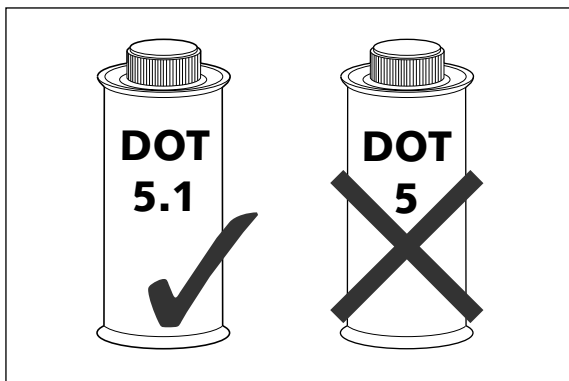
SI VOUS INSTALLEZ UN PIGNON À 14 DENTS, L'ÉPAULEMENTS DOIT SE TROUVER À L'INTÉRIEUR

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 pincées 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 et derrière d'une garniture sinter TOSHIBA H 38. 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.

Pour les compétitions, d'autres types de garnitures sont également disponibles.

DEVANT: TOSHIBA H 38 (SINTER) – dosage difficile, bonne puissance de freinage, durée de vie prolongée, pour les terrains humides et glissants. FERODO ID 450 (ORGANIQUE) – dosage plus facile, bonne puissance de freinage, durée de vie réduite, pour les terrains secs, à bon marché.

DERRIÈRE: FERODO ID 450 (ORGANIQUE) – dosage facile, bonne puissance de freinage, durée de vie réduite, pour les terrains secs, à bon marché.

FERRIT 222 (ORGANIQUE) – meilleur dosage, durée de vie réduite, pour les terrains secs

DISQUES DE FREIN

L'usure réduit l'épaisseur des disques de frein au niveau de la piste de freinage ①. A l'endroit le moins fort ②, la valeur ne doit pas être inférieure de plus de 0,4 mm à la valeur de base. La valeur de base peut se mesurer à un point ③ situé en dehors de la piste de freinage. Vérifier l'usure en plusieurs points.



ATTENTION



- LES DISQUES DE FREIN AVEC UNE USURE SUPÉRIEURE À 0,4 mm CRÉENT UN RISQUE. DÈS QUE LA VALEUR MAXIMALE D'USURE EST ATTEINTE, FAIRE REMPLACER LES DISQUES.
- IL FAUT PAR PRINCIPE FAIRE EFFECTUER LES RÉPARATIONS SUR LES FREINS PAR UN AGENT KTM

BOCAUX DE LIQUIDE DE FREIN:

Les bouches 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:

KTM remplit les circuits de frein avec du liquide „Shell Advance Brake DOT 5.1“. C'est un des liquides de frein les plus performants actuellement sur le marché. Nous recommandons son emploi par la suite également. Le DOT 5.1 est constitué d'une base d'éther de glycol, sa couleur est ambrée. Si l'on ne dispose pas de DOT 5.1 pour effectuer un complément, on peut à la rigueur rajouter du DOT 4. Il est conseillé toutefois d'effectuer le remplacement dès que possible.

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.



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

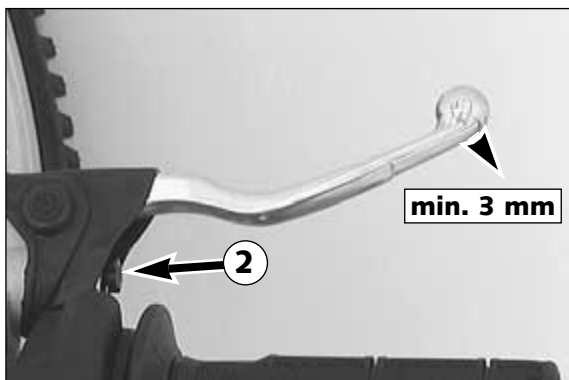
La course à vide de la poignée de frein peut se régler au moyen de la vis ②. On détermine ainsi le point d'attaque, (le moment où les garnitures attaquent le disque; on sent alors une résistance) en fonction de la grandeur de la main du pilote.

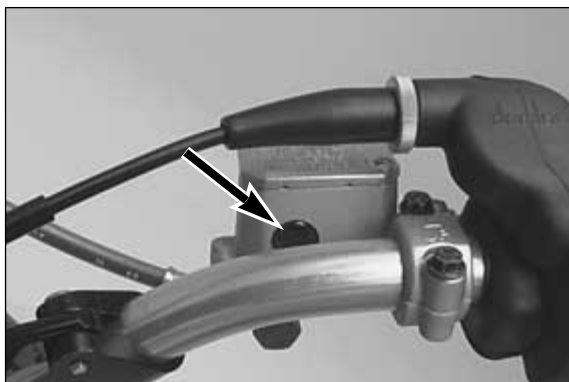


ATTENTION



LA COURSE À VIDE DE LA POIGNÉE DOIT ÊTRE AU MOINS DE 3 mm. C'EST SEULEMENT APRÈS CETTE GARDE QUE LE PISTON DU MAÎTRE-CYLINDRE DOIT ENTRER EN MOUVEMENT (CE QUE L'ON SENT À LA RÉSISTANCE À LA POIGNÉE). SI CETTE VALEUR DE GARDE N'EST PAS RESPECTÉE, IL SE PRODUIT UNE SURPRESSION DANS LE SYSTÈME ET LE FREIN AVANT PEUT CHAUFFER ET SE TROUVER HORS D'USAGE.





Vérification du niveau du liquide de frein avant

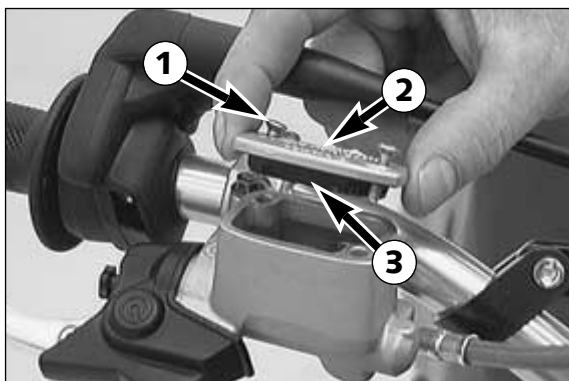
Le bocal de liquide de frein est situé sur la poignée au guidon avec le maître-cylindre. Il possède un regard sur sa face. Lorsque le bocal est à l'horizontale, le niveau de liquide ne doit pas se situer sous le niveau du regard.



ATTENTION



SI LE NIVEAU DE LIQUIDE DE FREIN SE SITUE EN DESSOUS DU MINIMA, CECI SIGNIFIE QUE LE SYSTÈME PRÉSENTE UNE FUITE OU QUE LES PLAQUETTES DE FREIN SONT TOTALEMENT USÉES. DANS CE CAS IL FAUT SE RENDRE IMMÉDIATEMENT DANS UN ATELIER KTM.



Complément de liquide de frein à l'avant *

Enlever les vis ❶ et le couvercle ❷ avec la membrane ❸.

Mettre le maître-cylindre à l'horizontale et rajouter du liquide (Shell Advance Brake 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



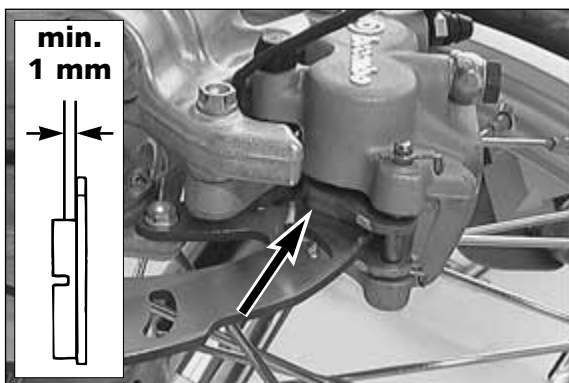
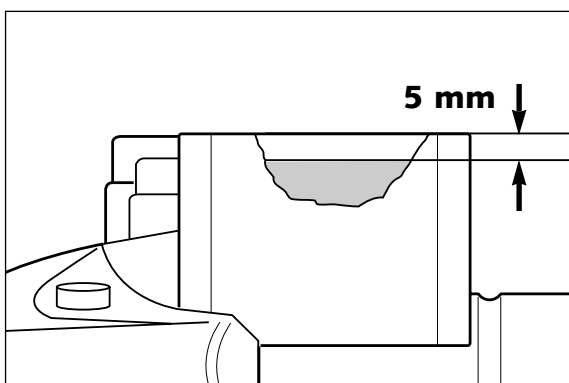
- NE JAMAIS EMPLOYER DE LIQUIDE DOT 5. IL EST CONSTITUÉ D'UNE BASE D'HUILE DE SILICONE ET SA COULEUR EST POURPRE. LES JOINTS ET LES DURITES DOIVENT ÊTRE SPÉCIAUX POUR CE LIQUIDE.
- ENTREPOSER LE LIQUIDE DE FREIN HORS DE PORTÉE DES ENFANTS.
- LE LIQUIDE DE FREIN PEUT PROVOQUER DES IRRITATIONS DE LA PEAU. ÉVITER 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



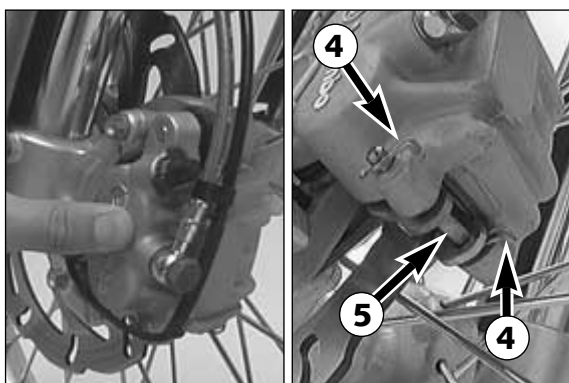
L'ÉPAISSEUR DES GARNITURES DES PLAQUETTES DE FREIN NE DOIT PAS ÊTRE INFÉRIEURE À 1 mm À L'EMPLACEMENT LE PLUS FAIBLE. DANS LE CAS CONTRAIRE, LES FREINS PEUVENT LÂCHER. POUR VOTRE PROPRE SÉCURITÉ, CHANGEZ DONC LES PLAQUETTES DE FREIN PENDANT QU'IL EN EST ENCORE TEMPS.



ATTENTION

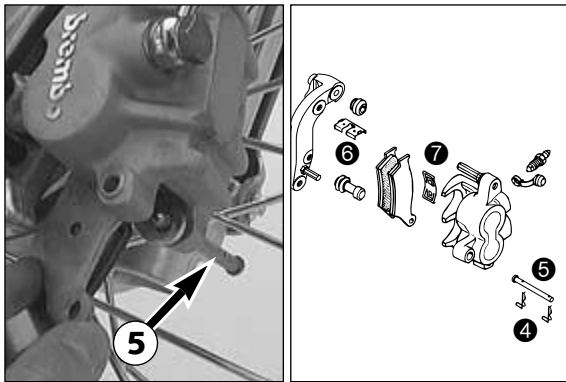


SI LES PLAQUETTES DE FREIN SONT RENOUVELÉES TROP TARD, SI BIEN QUE LA GARNITURE EST PARTIELLEMENT OU TOTALEMENT USÉE, LES PARTIES EN ACIER DES PLAQUETTES DE FREIN FROTTENT ALORS SUR LE DISQUE DE FREIN. CECI FAIT QUE L'ACTION DES FREINS SERA CONSIDÉRABLEMENT ALTÉRÉE ET QUE LE DISQUE DE FREIN SERA DÉTRUIT.



Remplacement des plaquettes à l'avant *

Pousser la pince vers le disque de manière à repousser les pistons à fond. Enlever les goupilles ❹ du doigt d'arrêt ❺, 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.

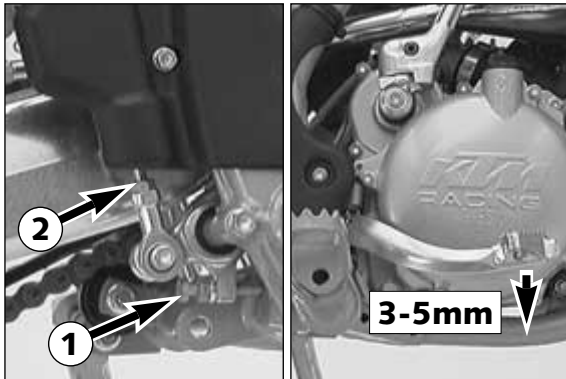
Lors du montage des plaquettes, faire attention à ce que la tôle de guidage ⑥ de la pince et la lame de ressort ⑦ soient bien en place.



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 GOUPILES 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.



Réglage de la position de la pédale de frein *

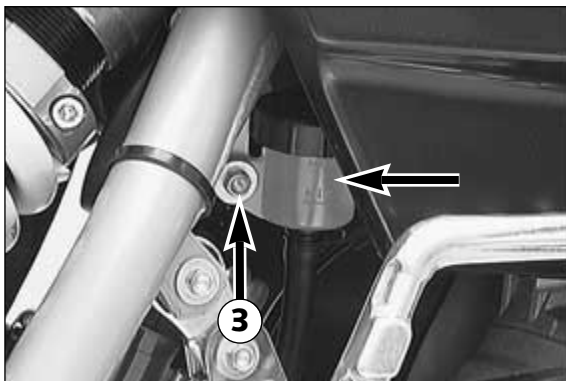
La position de base de la pédale de frein peut être modifiée en tournant la vis de butée ①. La garde se règle ensuite au moyen de la tige de piston ②. La pédale doit avoir, mesurée à son extrémité, une course à vide de 3 à 5 mm. C'est seulement après cette garde que la tige de piston doit actionner le piston dans le maître-cylindre (on sent alors une résistance plus importante).



ATTENTION



SI CETTE GARDE N'EXISTE PAS, IL SE CRÉE UNE SURPRESSION DANS LE SYSTÈME DE FREINAGE, SI BIEN QUE LES PLAQUETTES SE METTENT À LÉCHER LE DISQUE. IL SE PRODUIT UNE AUGMENTATION DE TEMPÉRATURE ANORMALE QUI PEUT CONDUIRE DANS LE CAS EXTRÊME À UN REFUS TOTAL DE FONCTIONNER.



Vérification du niveau de liquide de frein à l'arrière

Le bocal de liquide de frein pour le frein arrière se situe à droite près du kick. Lorsque la machine est bien d'aplomb, le niveau de doit pas se situer sous le repère „MIN”.



ATTENTION



SI LE NIVEAU DE LIQUIDE DE FREIN SE SITUE EN DESSOUS DU MINIMA, CECI SIGNIFIE QUE LE SYSTÈME PRÉSENTE UNE FUITE OU QUE LES PLAQUETTES DE FREIN SONT TOTALEMENT USÉES.



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

Dès que le niveau atteint le repère „MIN” il faut rajouter du liquide de frein. Retirer la vis ③ afin de pouvoir dégager le bocal. Enlever le bouchon ⑧ et le soufflet ⑨. Rajouter du liquide DOT 5.1 (Shell Advance Brake DOT 5.1) jusqu'au repère „MAX” et remettre le bouchon avec le soufflet. Mettre le bocal à sa place et le fixer avec la vis. Faire attention à ce que la durite allant au maître-cylindre ne fasse pas de croc et à ce qu'elle ne touche pas l'échappement. Laver à l'eau si l'on a renversé du liquide.



ATTENTION



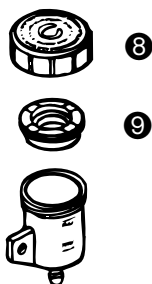
- NE JAMAIS EMPLOYER DE LIQUIDE DOT 5 ! IL EST CONSTITUÉ D'UNE BASE D'HUILE DE SILICONE ET SA COULEUR EST POURPRE. LES JOINTS ET LES DURITES DOIVENT ÊTRE SPÉCIAUX POUR CE LIQUIDE.
- ENTREPOSER LE LIQUIDE DE FREIN HORS DE PORTÉE DES ENFANTS.
- LE LIQUIDE DE FREIN PEUT PROVOQUER DES IRRITATIONS DE LA PEAU. ÉVITER LES PROJECTIONS SUR LA PEAU OU DANS LES YEUX. EN CAS DE PROJECTION DANS LES YEUX, RINCER À GRANDE EAU ET CONSULTER UN MÉDECIN.

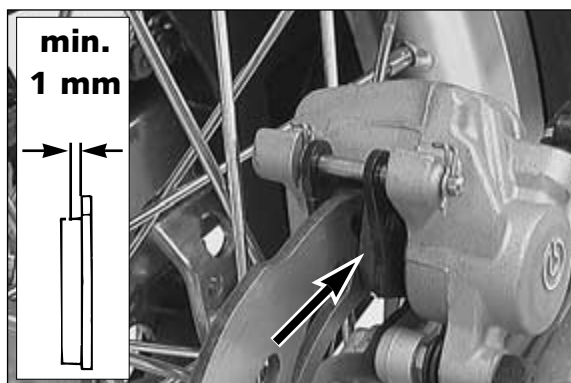


ATTENTION



- 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'arrière

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



ATTENTION



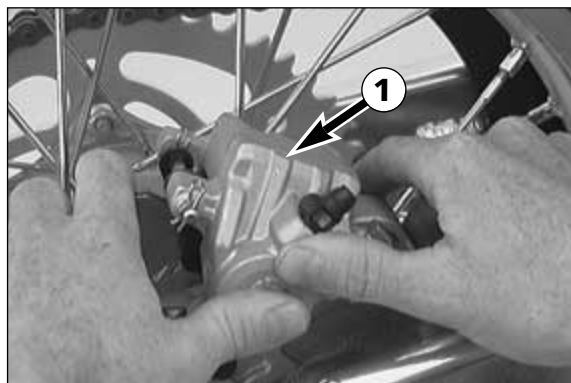
L'ÉPAISSEUR DES GARNITURES DES PLAQUETTES DE FREIN NE DOIT PAS ÊTRE INFÉRIEURE À 1 mm À L'EMPLACEMENT LE PLUS FAIBLE. DANS LE CAS CONTRAIRE, LES FREINS PEUVENT LÂCHER. POUR VOTRE PROPRE SÉCURITÉ, CHANGEZ DONC LES PLAQUETTES DE FREIN PENDANT QU'IL EN EST ENCORE TEMPS.



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 ① vers la couronne afin d'amener le piston dans sa position de base. Enlever la goupille ② et, en tapant avec un jet, chasser le doigt d'arrêt ③ 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.

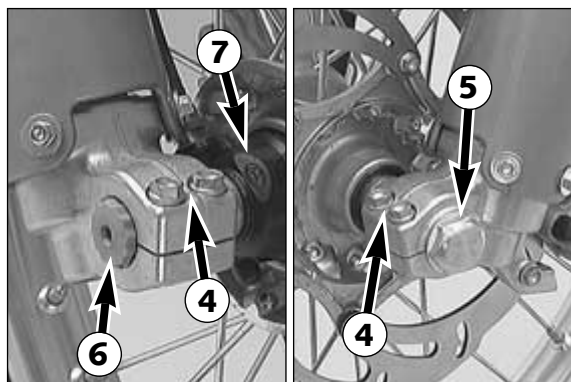
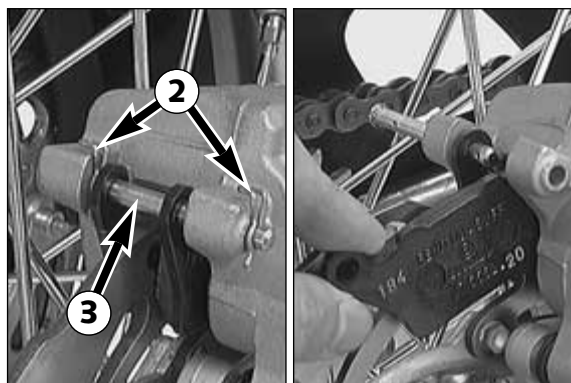
Mettre en place la plaquette gauche dans la pince, la faire tenir avec le doigt d'arrêt ③. Enfiler la plaquette droite et enfoncer le doigt jusqu'en butée. Remettre la goupille ②.



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.

Dévisser l'écrou à épaulement ④.

Dévisser les 4 vis ⑤ de la fixation d'axe.

Tenir la roue avant. Retirer l'axe ⑥.

NOTA BENE: La broche se retire d'autant plus facilement qu'on la fait tourner dans un sens et dans l'autre avec une clef à oeil de 21 ou une clef allen de 6.

Sortir la roue avec précaution et retirer du moyeu l'entraînement du compteur ⑦.

NOTA BENE: Sur les modèles avec le compteur digital on monte une entretoise à la place de l'entraînement compteur.



ATTENTION



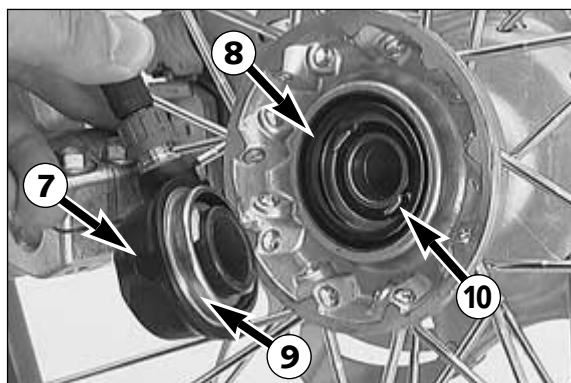
- TOUJOURS POSER LA ROUE AVEC LE DISQUE SUR LE DESSUS, SINON CE DERNIER PEUT ÊTRE ENDOMMAGÉ.
- NE PAS ACTIONNER LE FREIN LORSQUE LA ROUE EST DÉPOSÉE.

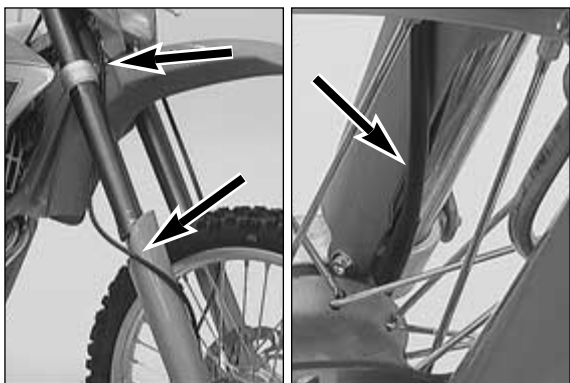
Avant de monter la roue avant, il faut nettoyer et graisser le joint ⑧ et la surface en contact ⑨.

Pour le remontage, présenter la roue dans la fourche et mettre en place l'entraînement compteur sur le moyeu. Les doigts d'entraînement ⑩ doivent prendre leur place dans leur logement dans l'entraînement.

Positionner

l'ensemble et enfiler l'axe de roue.





Le câble de compteur doit passer à l'extérieur du cache du bas de fourche et devant le té de fourche.

Mettre la ecrou à épaulement ❹ puis faire tourner l'entraînement compteur de manière à ce que le câble fasse une large boucle vers le haut (cf. illustration). Serrer la ecrou à épaulement à 40 Nm.

Mettre la moto sur ses roues et actionner la fourche plusieurs fois à fond afin de faire disparaître les contraintes dans les bas de fourche.

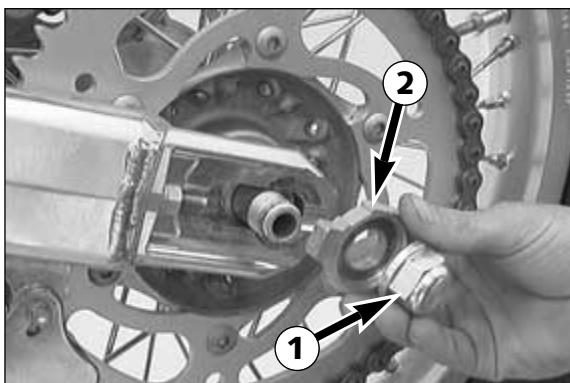
Resserrer les 4 vis de fixation d'axe ❺ à 10 Nm.



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 ❶, tenir la roue ❷ et sortir la broche ❸ suffisamment pour que la roue soit libérée, mais de manière à ce que le support de pince soit encore maintenu.

Pousser la roue aussi loin que possible vers l'avant pour pouvoir dégager la chaîne, puis retirer la roue avec précaution.



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.

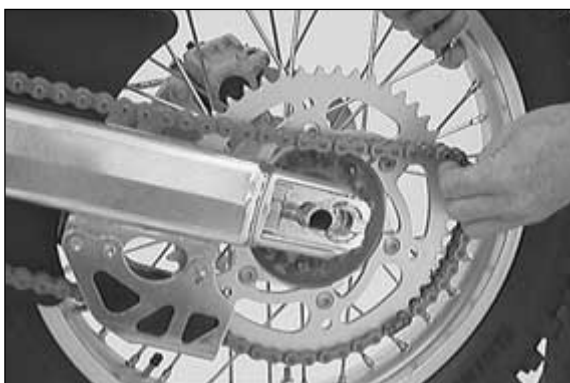
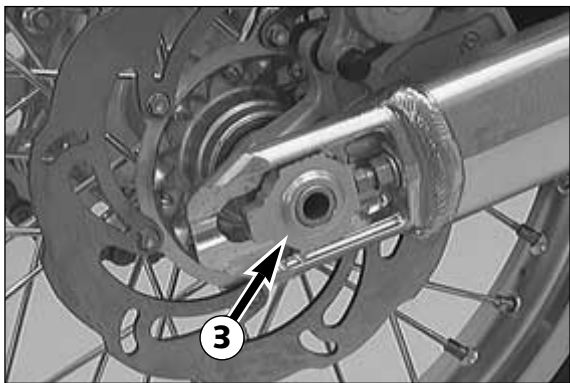
La pose s'effectue en sens inverse. Avant de resserrer l'écrou à 80 Nm, il faut pousser sur la roue vers l'avant, afin que les tendeurs soient en appui contre les vis de réglage.



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.





PRESSION		
	avant	arrière
Tout terrain	1,0 bar	1,0 bar
Route en solo	1,5 bar	2,0 bar

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.

Pour ce qui est de la profondeur du dessin, se conformer à la réglementation locale. Nous recommandons de changer le pneu au plus tard quand la profondeur n'est plus que de 2 mm.

- La pression doit être vérifiée régulièrement lorsque le pneu est froid. 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 CHAUSSEE MOUILLÉE.
- UNE PRESSION TROP FAIBLE ENTRAÎNE UNE USURE ANORMALE ET UN ÉCHAUFFEMENT TROP IMPORTANT DU PNEU.



Vérifier la tension des rayons

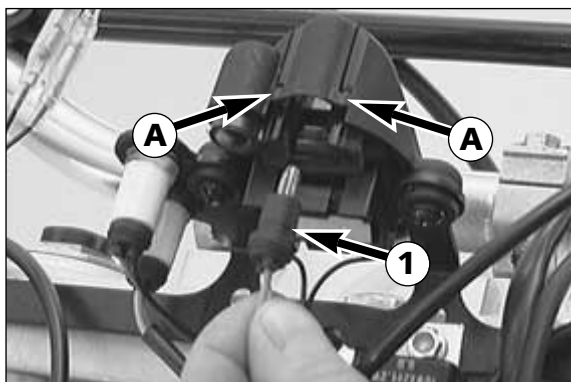
Une tension des rayons correcte est très importante pour la stabilité de la roue et donc aussi pour la sécurité. Un rayon détendu crée un balourd et rapidement d'autres rayons se détendent. Il faut donc vérifier régulièrement la tension des rayons, particulièrement quand la machine est neuve. Avec la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



ATTENTION



SI VOUS ROULEZ AVEC DES RAYONS DESSERRÉS, CEUX-CI PEUVENT S'ARRACHER ET PAR CONSÉQUENT DÉSTABILISER LA TENUE DE ROUTE DE LA MOTO.



Changer les piles du compteur digital

Au bout de deux ans environ les piles du compteur digital sont usées et il faut les changer. Pour cela il faut déposer le compteur.

Enlever la plaque de phare et sortir du boîtier l'éclairage du compteur ①.

Avec un tournevis faire sortir du boîtier ③, vers le bas, le cache bleu ② du compteur. Il suffit pour cela de déclipser au niveau des deux tétons A. Enlever les vis ④ et sortir le compteur de son boîtier.

Avant d'enlever les piles il faut impérativement noter :

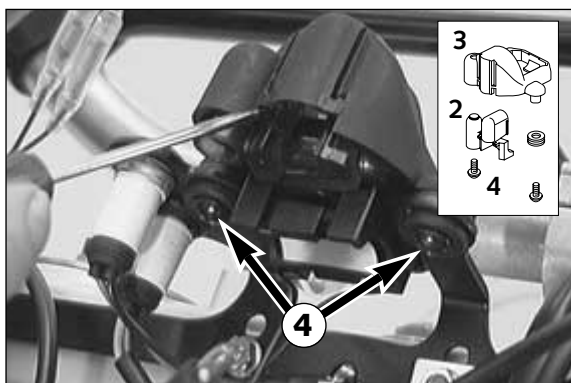
- le kilométrage total (DST)
- le développement de la roue (WS) (avec le pneu d'origine KTM = 2205 mm)

Retirer le couvercle du logement des piles au dos du compteur et sortir les piles. Les piles neuves doivent être montées avec le plus vers le haut.

Faire attention en remontant le couvercle à ce que le joint soit bien en place.

Il faut alors reprogrammer le kilométrage total, le développement de la roue et l'heure.

La pose du compteur se fait en sens inverse de la dépose.

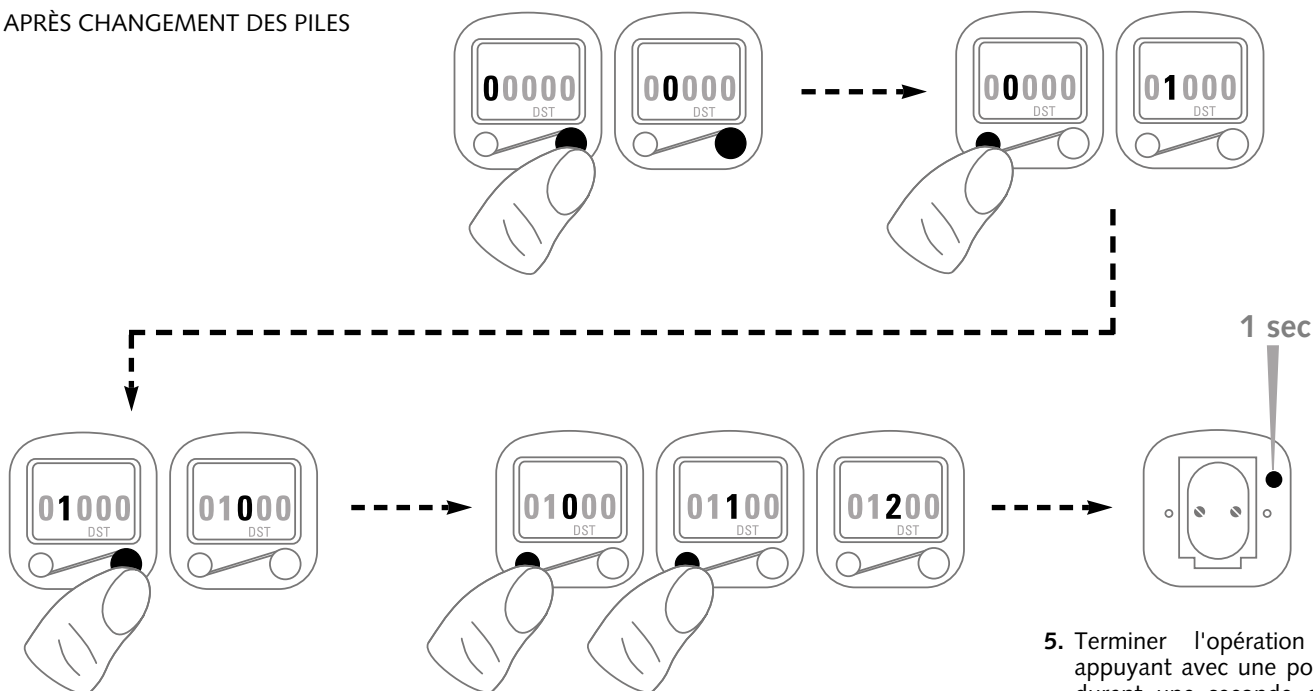


KILOMÉTRAGE TOTAL „DST“

APRÈS CHANGEMENT DES PILES

1. Sélectionner la position de départ avec la touche droite.

2. Appuyer sur la touche gauche autant de fois qu'il est nécessaire pour faire le bon chiffre.



3. En appuyant sur la touche droite on saute au chiffre suivant.

4. Répéter les opérations 2 et 3 jusqu'à affichage complet du bon kilométrage.

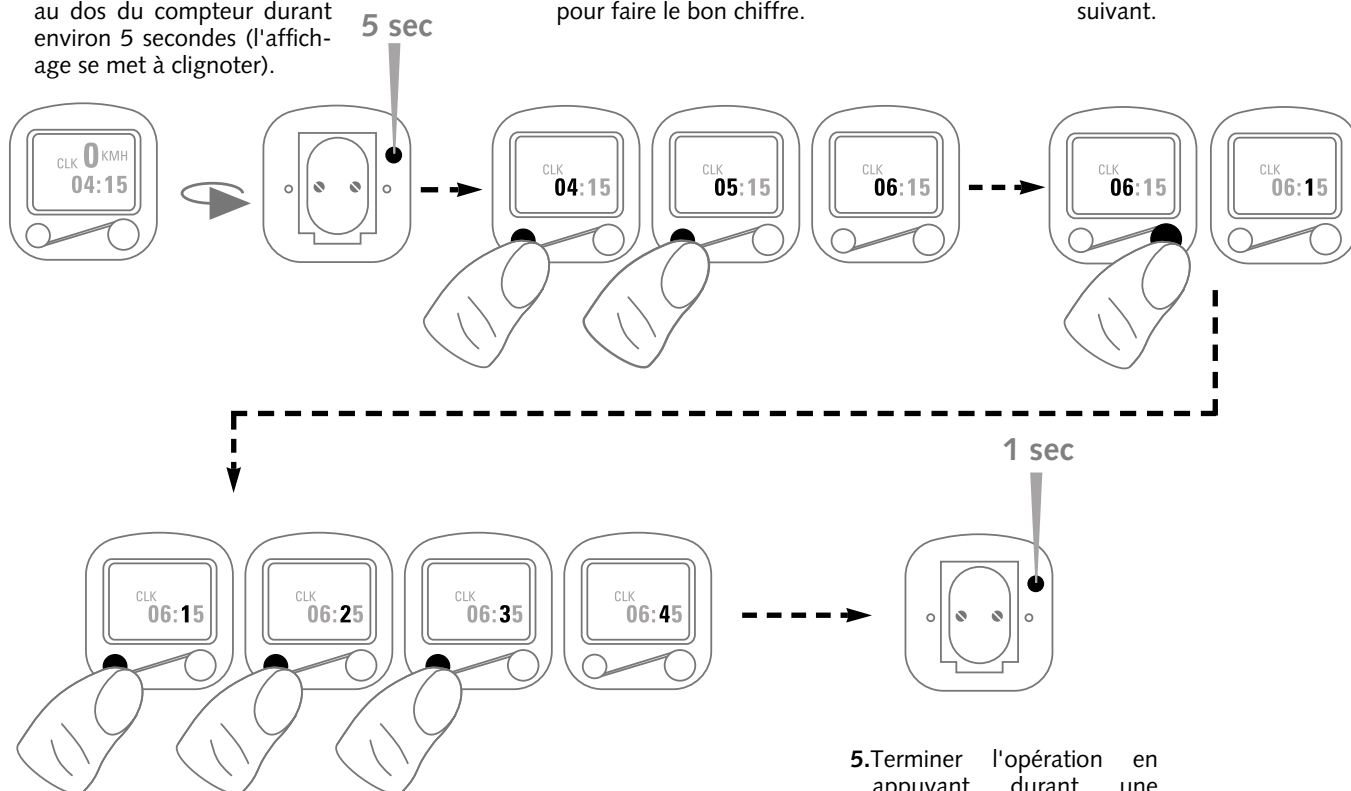
5. Terminer l'opération en appuyant avec une pointe, durant une seconde environ, sur la touche au dos du compteur. Les données sont ainsi enregistrées.

HEURE „CLK“

1. S'assurer que l'affichage se fait et appuyer sur la touche au dos du compteur durant environ 5 secondes (l'affichage se met à clignoter).

2. Appuyer sur la touche gauche autant de fois qu'il est nécessaire pour faire le bon chiffre.

3. En appuyant sur la touche droite on saute au chiffre suivant.



4. Répéter les opérations 2 et 3 jusqu'à affichage complet de l'heure

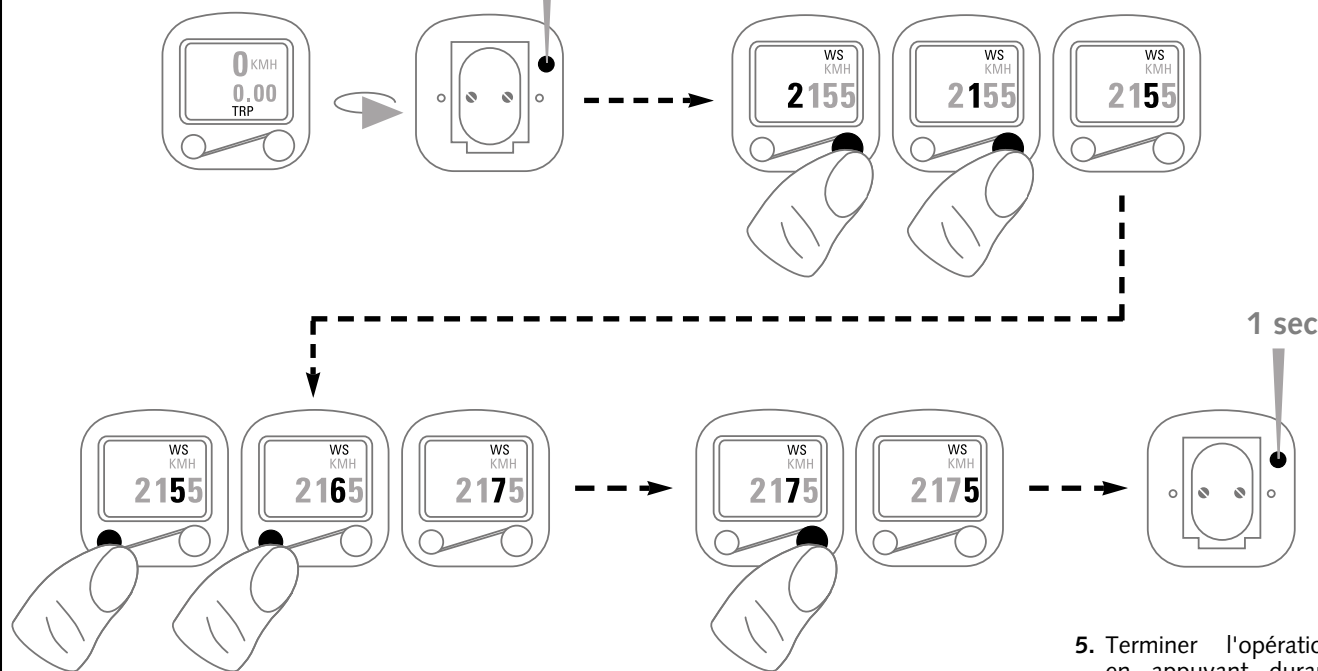
5. Terminer l'opération en appuyant durant une seconde environ sur la touche au dos du compteur.

DÉVELOPPEMENT DE LA ROUE „WS“

1. S'assurer que l'indication "TPR" apparaît bien et appuyer sur la touche au dos du compteur durant environ 5 secondes. ("WS" apparaît alors).

5 sec

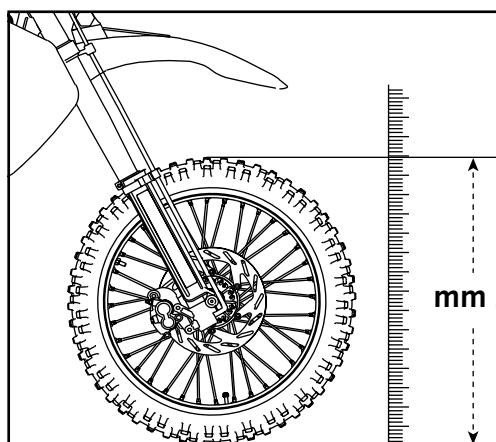
2. En appuyant sur la touche droite on saute au chiffre suivant.



3. Terminer l'opération en appuyant durant une seconde environ sur la touche au dos du compteur.

4. Répéter les opérations 2 et 3 jusqu'à ce que soit affichée la valeur correcte du développement.

5. Terminer l'opération en appuyant durant une seconde environ sur la touche au dos du compteur.

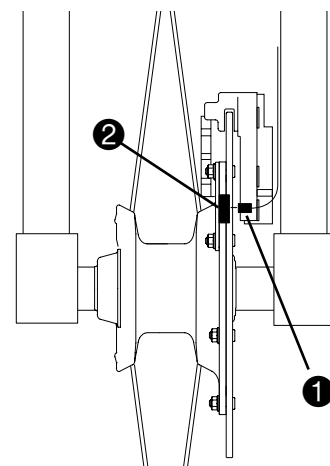


mm x 3,14

km/h:
WS = mm x 3,14

mp/h:
WS = (mm x 3,14) : 1,61

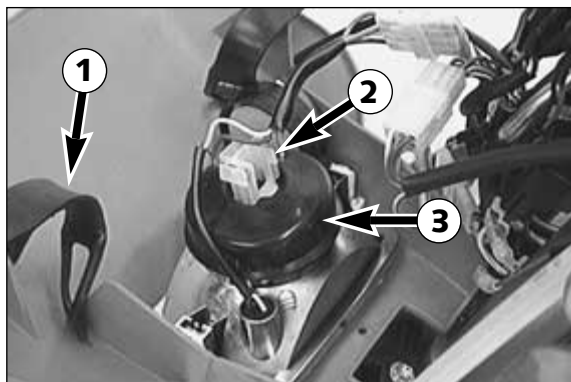
développement de la roue (WS) avec le pneu d'origine = 2205 mm



Vérification/réglage du capteur

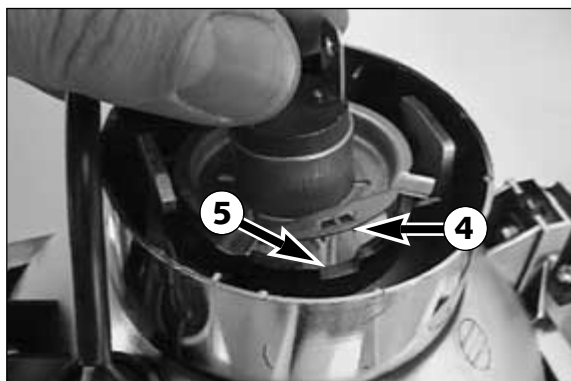
La distance entre l'aimant ② et le capteur ① doit être de 2 à 4 mm. Si ce n'est pas le cas, il se peut que le compteur fonctionne mal.

On peut corriger la distance en vissant ou en dévissant le capteur ①.

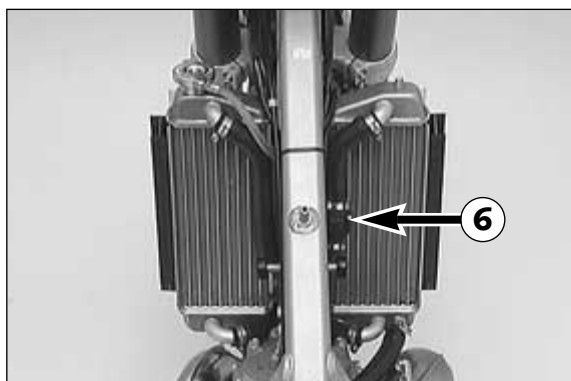


Remplacement d'une ampoule de phare (H4)

Détacher les deux sangles en caoutchouc ❶ et basculer la plaque de phare vers l'avant. Débrancher la fiche ❷ et retirer le capuchon en caoutchouc ❸. Faire tourner la fixation dans le sens contraire à celui des aiguilles d'une montre, la retirer et sortir l'ampoule de l'optique.



Mettre la nouvelle ampoule de manière à ce que les têtes ❹ prennent leur place dans l'encoche ❺. Ne pas toucher le verre de l'ampoule pour ne pas y mettre de gras. Remettre la fixation, le capuchon en caoutchouc et la fiche. Accrocher la plaque de phare en bas sur les doigts de fixation et remettre les sangles.



Circuit de refroidissement

La pompe à eau située dans le moteur brasse le liquide de refroidissement. Celui-ci toutefois ne peut bien circuler que s'il n'y a pas de bulles d'air dans le circuit. C'est pourquoi il faut purger le système quand

- a) on a rajouté plus de 0,25 litre de liquide
- b) on a vidangé

(cf. purge du circuit de refroidissement)

Sur certains modèles est monté un thermostat ❻ afin que le moteur atteigne plus rapidement sa température de fonctionnement. Lorsque le moteur est froid, le liquide de refroidissement circule dans le cylindre et la culasse. Quand le liquide atteint environ 55°C, le thermostat s'ouvre et le liquide passe alors aussi par les deux radiateurs en aluminium.

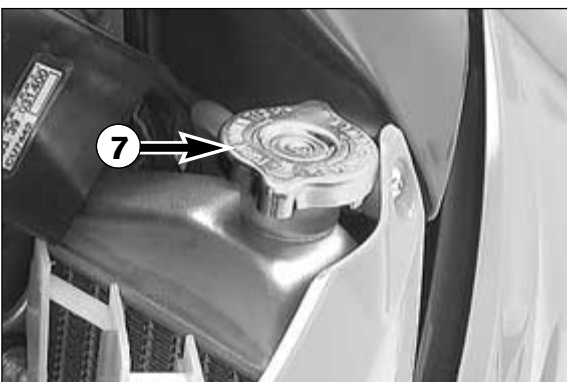
C'est le vent relatif qui assure le refroidissement. Plus la vitesse est faible, moins le refroidissement est efficace. De même un radiateur encrassé est moins performant.

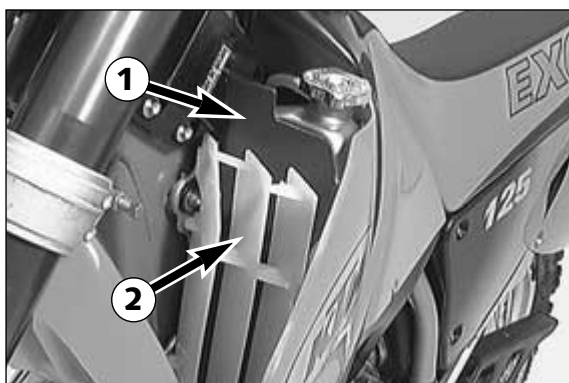
Le liquide de refroidissement est composé de 40 % d'antigel et de 60 % d'eau. Il est nécessaire qu'il assure une protection jusqu'à -25° C. A côté de sa protection contre le gel, ce liquide est efficace également contre la corrosion, c'est pourquoi il ne faut pas le remplacer simplement par de l'eau.

La surpression qui apparaît lorsque le liquide chauffe est réglée par un système de soupape dans le bouchon du radiateur ❼. 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 ❼ 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 DES ENFANTS.
- EN CAS D'INGURGITION, CONSULTER AUSSITÔT UN MÉDECIN.
- SI DU LIQUIDE DE REFROIDISSEMENT GICLÉ DANS LES YEUX, RINCER AUSSITÔT À L'EAU ET CONSULTER UN MÉDECIN.

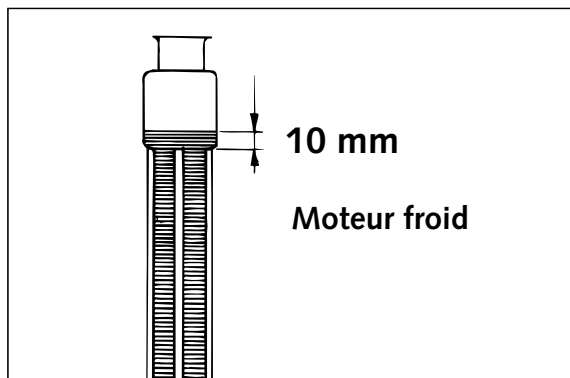
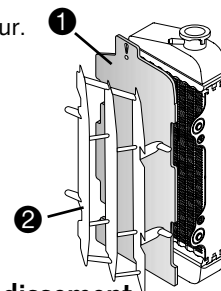




Cache du radiateur pour la saison froide

Afin que le moteur atteigne sa température de fonctionnement même par temps froid, il faut monter le cache ①. Pour cela il faut déposer le déflecteur gauche ② et mettre en place le cache devant le radiateur gauche, comme cela est indiqué sur la figure. Reposer ensuite le déflecteur.

INDICATION: Le protège-radiateur est disponible chez votre distributeur KTM



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). Si la vidange a été faite, il faut remplir le système puis compléter lorsque le moteur tourne.



ATTENTION



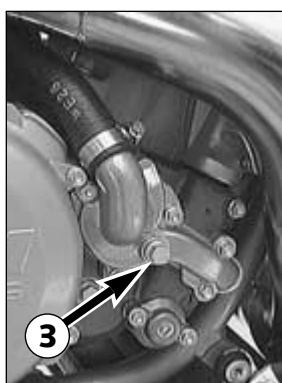
IL EST PRÉFÉRABLE DE VÉRIFIER LE NIVEAU DE LIQUIDE DE REFROIDISSEMENT LORSQUE LE MOTEUR EST FROID. LORSQUE LE MOTEUR EST CHAUD, IL FAUT RECOUVRIER LE BOUCHON D'UN CHIFFON ET OUVRIR LENTEMENT DE MANIÈRE À CE QUE LA PRESSION PUISSE S'ÉCHAPPER.



ATTENTION



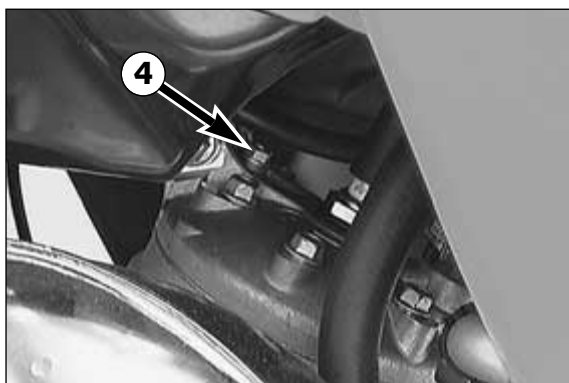
SI L'ON A VIDANGÉ OU RAJOUTÉ PLUS DE 0,25 LITRE DE LIQUIDE, IL FAUT PURGER LE CIRCUIT.



Purge du circuit de refroidissement

Si l'on a vidangé ou rajouté plus de 0,25 litre de liquide, il faut purger le circuit de la manière suivante :

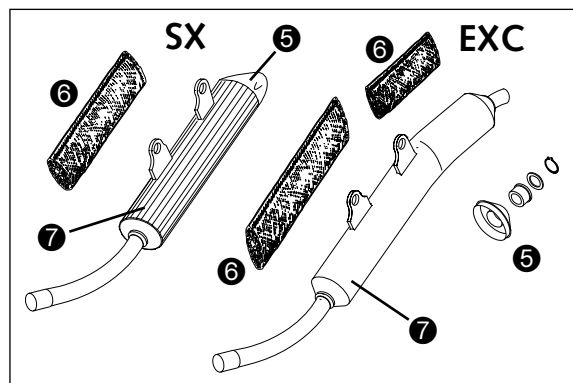
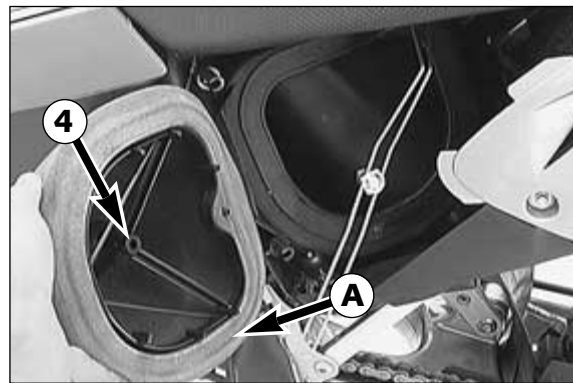
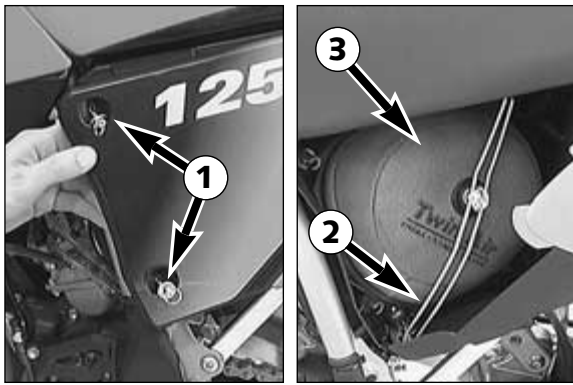
- S'assurer que la vis de vidange ③ est serrée.
- Mettre environ 0,5 l de liquide.



- Enlever la vis ④ sur la culasse et la remettre dès qu'il n'y a plus de bulles dans le liquide qui s'échappe (concerne uniquement les moteurs 125/200).



- Enlever la vis ⑤ qui se trouve sur le radiateur droit.
- Rajouter alors du liquide jusqu'à ce qu'il ressorte du radiateur droit sans plus aucune bulle. Remettre aussitôt la vis de manière à ce qu'il n'y ait pas d'air qui pénètre dans le radiateur droit.
- Remettre la moto d'aplomb et mettre du liquide dans le radiateur gauche jusqu'à ce que le niveau se situe à environ 10 mm au dessus des lamelles.
- Vérifier à nouveau le niveau après avoir fait tourner le moteur.



Nettoyage du filtre à air *

Le filtre à air doit être nettoyé avant chaque course et d'une manière générale suivant l'importance de la poussière soulevée.

Pour cela enlever les fixations rapides ① entourant dans le sens inverse de celui des aiguilles d'une montre en tirant jusqu'en butée. Tirer sur le couvercle vers l'avant pour le déposer. Décrocher en bas la grande épingle ② maintenant la cartouche, la faire basculer sur le côté et sortir la cartouche ③ du boîtier 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 PUTO-LINE, „ACTION CLEANER” POUR LE NETTOYAGE ET „ACTION FLUID” POUR HUILER LA CARTOUCHE.
- 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.

Nettoyer la cartouche dans le produit spécial 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. Nettoyer également le boîtier. Vérifier l'état et la position de la pipe d'admission.

Mettre en place la cartouche sur son support. Mettre un peu de graisse sur la tranche ④ de la cartouche afin de favoriser l'étanchéité. Enfiler le tout dans le boîtier en faisant attention au centrage. Fixer avec la grande épingle.

Echappement *

Les pots dont l'embout ⑤ se démonte sont remplis de fibre de verre. Il faut régulièrement vérifier le bourrage. En effet, s'il est insuffisant il peut se produire une perte de puissance et le bruit augmente.

Pour remplacer la bourre ⑥, il faut enlever l'embout et retirer l'enveloppe du pot ⑦. Avec du ruban adhésif, fixer la nouvelle bourre sur le tuyau intérieur et enfiler l'enveloppe par dessus. Remettre l'embout.

Les paquets de bourre sont disponibles chez les agents KTM.

⚠

ATTENTION

⚠

LES PIÈCES CONSTITUANT LE SYSTÈME D'ÉCHAPPEMENT SONT BRÛLANTES. ATTENDRE QU'ELLES AIENT REFROIDI AVANT DE LES DÉMONTÉ.

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.

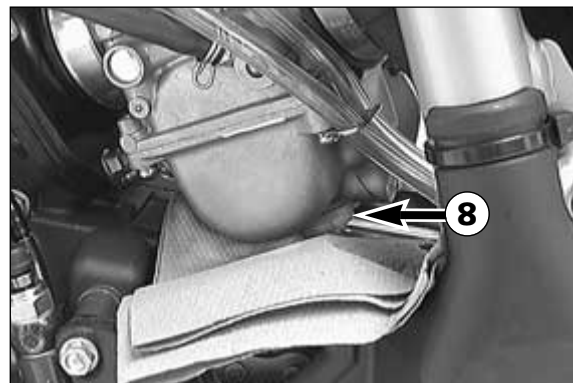
Effectuer cette opération lorsque le moteur est froid. Fermer le robinet d'essence et mettre un chiffon sous le carburateur pour absorber l'essence qui va couler. Enlever le bouchon ⑧ et le nettoyer à l'air comprimé. Remettre le bouchon avec son joint, ouvrir le robinet et vérifier l'étanchéité.

⚠

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.



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 – 1:60**

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

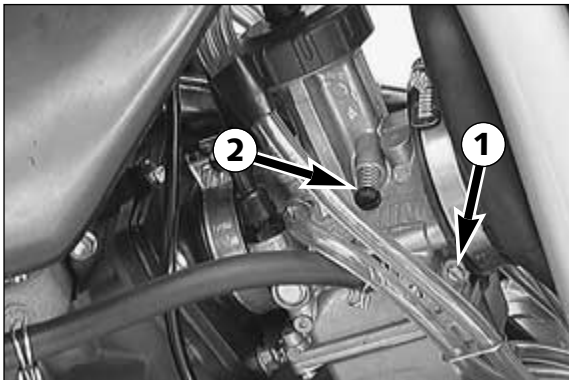
!

- 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 Shell Advance Racing X).
- 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.

Usure du carburateur

Le boisseau, l'aiguille et le puits d'aiguille connaissent une usure importante en raison des vibrations du moteur. Cette usure produit un dysfonctionnement (par exemple un mélange trop riche). C'est pourquoi il convient de changer ces pièces au bout de 10000 km.



Définitions:

Mélange trop riche:

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

Mélange trop pauvre:

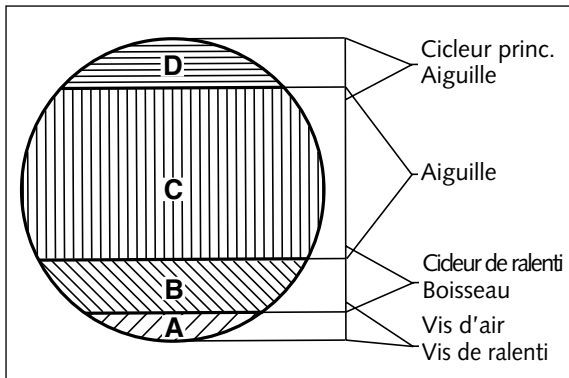
Il y a trop peu d'essence par rapport à la quantité d'air.

Ralenti A

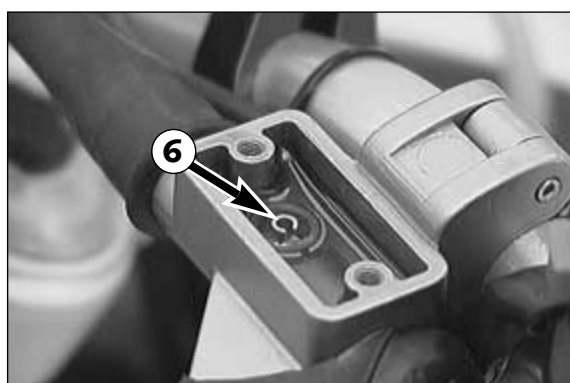
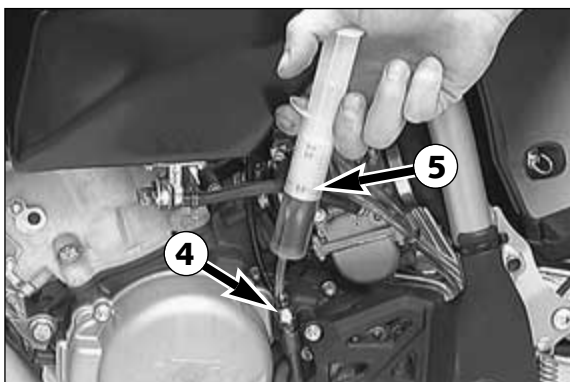
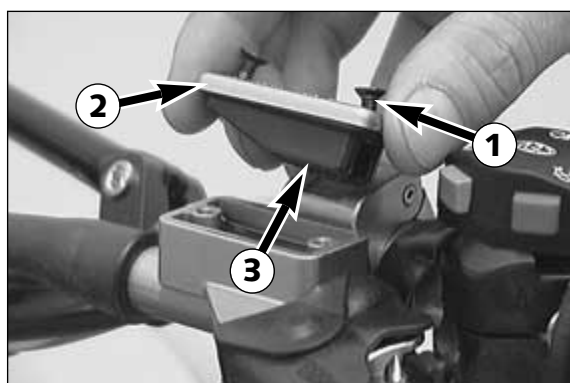
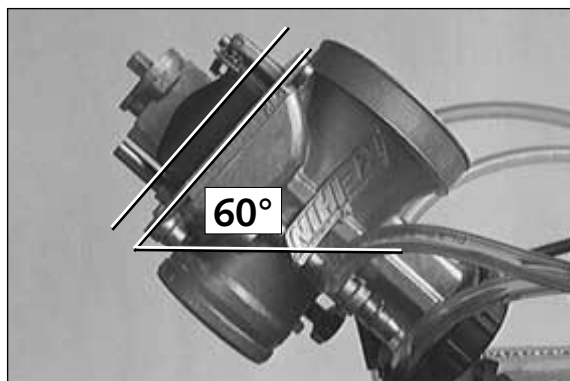
Fonctionnement du moteur lorsque le boisseau est fermé. Cette plage de fonctionnement est influencée par la position de la vis d'air ① et de la vis de ralenti ②. Les réglages s'effectuent seulement lorsque le moteur est chaud. Au moyen de la vis de ralenti, on élève légèrement le régime du moteur. Quand 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: dévissée de 1,5 tour). 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.



AIGUILLE TYPE	INCIDENCE	
	PLUS RICHE	PLUS PAUVRE
NOZD		
NOZE		
NOZF		
NOZG		
NOZH		



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.

Powerjet (250 SX)

Au cours de l'accélération une électrovanne ouvre le gicleur Powerjet dans le domaine du couple maximum entre 6800 et 8500 r/min. Ainsi une quantité d'essence additionnelle passe par le carburateur. Si le mélange qui arrive au moteur est trop riche il faut monter un gicleur Powerjet plus petit; s'il est trop pauvre il faut monter un gicleur Powerjet plus grand.

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).

Contrôle du niveau d'huile de l'embrayage hydraulique

Pour vérifier le niveau de l'huile dans le maître-cylindre de l'embrayage, il faut enlever le couvercle. Pour ce faire retirer les vis ① et déposer le couvercle ② avec la membrane caoutchouc ③. Lorsque le maître-cylindre est bien à l'horizontale le niveau d'huile doit se situer à 4 mm sous le bord supérieur. Rajouter de l'huile hydraulique SAE 10 (Shell Naturelle HF-E15) si nécessaire.

! ATTENTION !

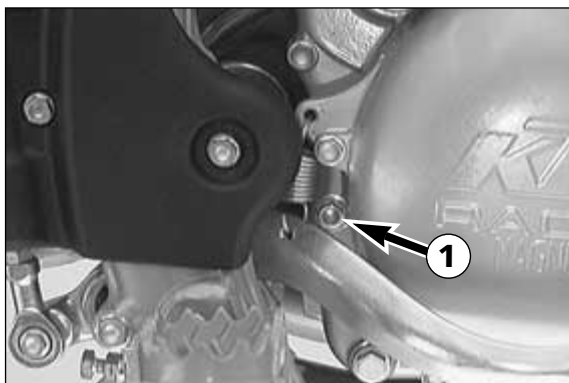
UTILISER SEULEMENT DE L'HUILE MINÉRALE SAE 10 (Shell Naturelle HF-E15) POUR SYSTÈMES HYDRAULIQUES ET EN AUCUN CAS DU LIQUIDE DE FREIN.

Purge de l'embrayage hydraulique

Pour purger il faut enlever le couvercle du maître-cylindre de l'embrayage. Enlever les vis ① et déposer le couvercle ② avec la membrane ③. Enlever la vis de purge ④ sur le cylindre récepteur et mettre à sa place la seringue de purge ⑤ remplie d'huile pour circuits hydrauliques SAE 10. Remettre de l'huile jusqu'à ce qu'elle ressorte sans bulles par le trou ⑥ du maître-cylindre. Faire attention à ne pas faire déborder. La seringue de purge est disponible auprès des agents KTM.

! ATTENTION !

QUAND LA PURGE EST TERMINÉE IL FAUT VÉRIFIER LE NIVEAU DANS LE MAÎTRE-CYLINDRE. N'EMPLOYER QUE DE L'HUILE MINÉRALE SAE 10 POUR CIRCUITS HYDRAULIQUES ET EN AUCUN CAS DU LIQUIDE DE FREIN.

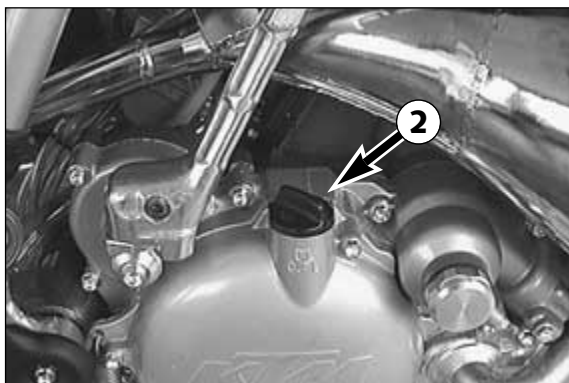


Niveau d'huile de boîte (125/200)

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 moteur 20W-40 (Shell Advance VSX4).

! ATTENTION !

TROP PEU D'HUILE OU DE L'HUILE DE MAUVAISE QUALITÉ A POUR EFFET UNE USURE PRÉ-MATURÉE DE LA BOÎTE ET DE L'EMBRAYAGE. N'UTILISEZ QUE DES HUILES DE MARQUE (par exemple Shell Advance VSX4)!

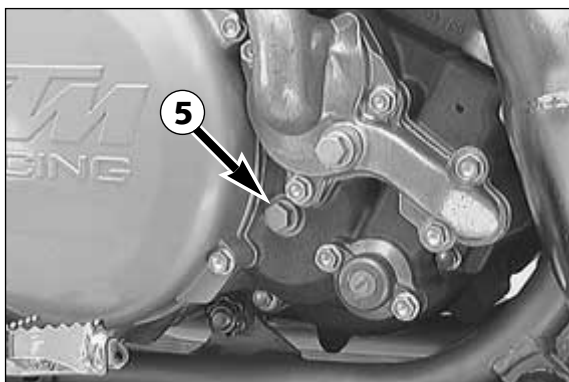


Vidange de la boîte (125/200) *

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. Remplir avec 0,7 litre d'huile moteur 20W-40 (Shell Advance VSX4). 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 PRÉ-MATURÉE DE LA BOÎTE ET DE L'EMBRAYAGE. N'UTILISEZ QUE DES HUILES DE MARQUE (par exemple Shell Advance VSX4)!

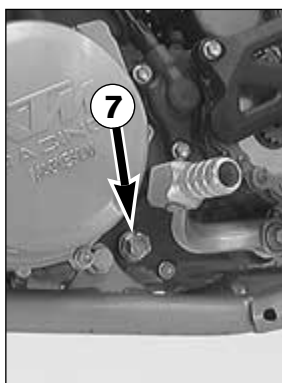


Niveau d'huile de boîte (250/300/380)

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 moteur 20W-40 (Shell Advance VSX4).

! ATTENTION !

TROP PEU D'HUILE OU DE L'HUILE DE MAUVAISE QUALITÉ A POUR EFFET UNE USURE PRÉ-MATURÉE DE LA BOÎTE ET DE L'EMBRAYAGE. N'UTILISEZ QUE DES HUILES DE MARQUE (par exemple Shell Advance VSX4)!



Vidange de la boîte (250/300/380) *

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. Remplir avec 0,8 l d'huile moteur 20W-40 (Shell Advance VSX4). 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 PRÉ-MATURÉE DE LA BOÎTE ET DE L'EMBRAYAGE. N'UTILISEZ QUE DES HUILES DE MARQUE (par exemple Shell Advance VSX4)!

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

!

NE JAMAIS NETTOYER LA MACHINE AVEC UN JET D'EAU PUISSANT OU HAUTE PRESSION, CAR EN RAISON DE CETTE HAUTE PRESSION L'EAU PÉNÈTRE DANS LES COMPOSANTS ET RACCORDS ÉLECTRIQUES, DANS LES GAINES DE CÂBLES, DANS LES ROULEMENTS ET LE CARBURATEUR, CE QUI CAUSE DES DÉSAGRÈMENTS, VOIRE DES PANNES GRAVES.

- 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.
- Pour éviter les pannes électriques, il convient de traiter le contacteur, le commodo et le connecteur par fiches avec un aérosol antihumidité.

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)
- 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'EMBIELLAGE, 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

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

CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES - PARTIE-CYCLE 125 SX / EXC 200 MXC / EXC 2001

	125 SX	125 EXC	200 MXC	200 EXC
Cadre	Cadre en tube d'acier au chrome-molybdène			
Fourche	Fourche télescopique WP – Up Side Down 43 MA			
Débattement avant/arrière	295 / 320 mm			
Suspension arrière	Amortisseur central WP Progressive Damping System, bras oscillant en alliage léger			
Frein avant	disque Ø 260 mm percé, pince flottante			
Frein arrière	disque Ø 220 mm percé, pince flottante			
Disques de frein	usure max. 0,40 mm			
Pneu avant	80/100 - 21" 51M	90/90 - 21" 54R	80/100 - 21" 51M	90/90 - 21" 54R
Pression tout -terrain	1,0 bar	1,0 bar	1,0 bar	1,0 bar
Pression route en solo	–	1,5 bar	–	1,5 bar
Pneu arrière	100/90 - 19" 57M	120/90 - 18" 65R	100/100 - 18" 59M	120/90 - 18" 65R
Pression tout -terrain	1,0 bar	1,0 bar	–	1,0 bar
Pression route en solo	–	2,0 bar	–	2,0 bar
Réservoir	7,5 litre	8,5 litre (Réserve 1,3 litre)	11 litre (Réserve 1,7 litre)	8,5 or 11 litre
Démultiplication secondaire	13:50	14:38	–	14:45/14:48
Chaîne	5/8 x 1/4 "			
Couronnes livrables	38 / 40 / 42 / 45 / 48 / 50 / 52			
Angle de la colonne de direction	63°			
Empattement	1461 ± 10 mm			
Hauteur de selle à vide	925 mm			
Garde au sol à vide	385 mm			
Poids à vide	92 kg	100 kg	–	101 kg

RÉGLAGES DE BASE - FOURCHE

	WP 0518V701	WP 0518V702
Amortissement à la compress.	16	16
Amortissement à la détente	16	12
Ressort	3,8 N/mm	3,8 N/mm
Précontrainte du ressort	5 mm	5 mm
Longueur de la chambre d'air	130 mm	150 mm
Qualité d'huile	SAE 5	SAE 5

RÉGLAGE DE BASE - AMORTISSEUR

	WP 1218V728	WP 1218V729
Amortissement à la compress.	5	5
Amortissement à la détente	25	23
Ressort	PDS2-250	PDS1-250
Précontrainte du ressort	5 mm	6 mm

COUPLES DE SERRAGE

Ecrou à épaulement, broche avant	M 16x1,5	40 Nm
Vis pince avant	M 8	25 Nm + Loctite 243
Vis de fixation de té supérieur de fourche	M 8	20 Nm
Vis de fixation de té inférieur de fourche	M 8	15 Nm
Vis de fixation de l'axe de roue avant	M 8	10 Nm
Ecrou à épaulement, broche arrière	M 20x1.5	80 Nm
Ecrou d'axe de bras oscillant	M 14x1.5	100 Nm
Vis amortisseur supérieur	M 12	60 Nm
Vis amortisseur inférieur	M 12	60 Nm
Vis des demi-coquilles supérieures	M 8	20 Nm
Vis du support de guidon	M 10	40 Nm + Loctite 243
Vis de la bague de réglage de la prétension du ressort (amortisseur)	M 6	8 Nm
Autres vis partie-cycle	M 6 M 8 M10	10 Nm 25 Nm 45 Nm

CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES - MOTEUR 125 / 200 2001

Moteur	125 SX	125 EXC	200 MXC	200 EXC
Type	Monocylindre 2-temps à refroidissement liquide avec control valve à l'échappement et valve d'admission			
Cylindrée	124,8 cm ³			
Alésage/Course	54 / 54,5 mm			
Carburant	Super carburant sans plomb d'indice d'octane 95 mélange à l'huile 2-temps de haute qualité			
Mélange	1:40 - 1:60 si on utilise des huiles 2-temps de haute qualité (Shell Advance Racing X). En cas de doute contacter votre importateur			
Roulements d'embellage	1 roulement à billes / 1 roulement à rouleaux			
Tête de bielle	roulement à aiguilles			
Pied de bielle	roulement à aiguilles			
Piston	piston moulé			
Segment	1 segment de compression			
Valeur "X"	0,0 mm			
Point d'allumage	1,4 mm (16,5 °) avant pmh			
Bougie	NGK BR9 EVX			
Ecartement des électrodes	0,60 mm			
Valeur "Z"	42,5 mm			
Transmission primaire	Pignosà taille droite, demultiplication primaire 23:73			
Embrayage	Multidisque en bain d'huile, fonctionnement hydraulique (Shell HF - E15)			
Boîte	à crabots, 6 rapports			
Rapports de boîte	13 : 32 "1S32" 1 ^{ère} "2S15" 15 : 30 "2S30" 2 ^{ème} "3S17" 17 : 28 "3S28" 3 ^{ème} "4S19" 19 : 26 "4S26" 4 ^{ème} "5S21" 21 : 25 "5S25" 5 ^{ème} "6S22" 22 : 24 "6S24" 6 ^{ème}	12 : 33 "1G33" "2S15" 15 : 31 "2G31" "3S17" 17 : 28 "3S28" "4S19" 19 : 26 "4S26" "5S21" 21 : 25 "5S25" "6G20" 20 : 20 "6G20"	13 : 32 "1S32" "2S15" 15 : 30 "2S30" "3S17" 17 : 28 "3S28" "4S19" 19 : 26 "4S26" "5S21" 21 : 25 "5S25" "6S22" 22 : 23 "6S23"	12 : 33 "1G33" "2S15" 15 : 31 "2G31" "3S17" 17 : 28 "3S28" "4S19" 19 : 26 "4S26" "5G17" 17 : 19 "5G19" "6G22" 22 : 20 "6G20"
Huile de boîte	0,7 litre d'huile moteur 20W-40 (Shell Advance VSX4)	0,7 litre d'huile moteur 80W (Shell Gear 80 EP)	0,7 litre d'huile moteur 20W-40 (Shell Advance VSX4)	0,7 litre d'huile moteur 80W (Shell Gear 80 EP)
Pignons livrables	13 / 14 / 15 pour chaîne $\frac{5}{8} \times \frac{1}{4}$ "			
Liquide de refroidissement	1,2 litres, 40% d'antigel, 60% d'eau, au minimum -25 °C			
Allumage	KOKUSAN 2K-1	KOKUSAN 2K-3	-	KOKUSAN 2K-3
Générateur	non générateur	12 V 110 W	-	12 V 110 W
Carburateur	A boisseau, réglage voir tableau			
Filtre à air	Cartouche en mousse imprégnée			
200 EXC Graissage Séparé	Graissage Séparé			
Graissage	huile deux-temps prévue pour un mélange à 1/50 et pour graissage séparé. KTM recommande Shell Advance Ultra 2			
Huile de moteur	capacité 1,3 litre			
Réservoir d'huile				

COUPLES DE SERRAGE – MOTEUR		
Vis à épaulement – culasse	M 7	18 Nm
Écrous épaulement – embase	M 8	30 Nm
Écrou du volant	M 12x1	60 Nm
Écrou de pignon en bout de vilebrequin (gauche)	M 16x1,5	180 Nm
Écrou de la noix d'embrayage	M 18x1,5	120 Nm
Vis des différents carters	M 6	8 Nm
Bougie	M 14x1,25	20 Nm
Autres vis	M 6	10 Nm
	M 8	25 Nm
	M 10	45 Nm

JEUX ET TOLÉRANCES – MOTEUR	
Piston/Cylindre	125 = 0,06 mm 200 = 0,085 mm
Jeu à la coupe du segment	max. 0,40 mm
Bielle jeu radial	0,025–0,035 mm
Arbres de boîte - jeu axial	0,2 – 0,4 mm
Ressorts embrayage	neufs = 39 mm, longueur minimum = 38 mm

ÉPAISSEUR DES JOINTS	
Carter moteur	0,5 mm
Carter d'embrayage	0,5 mm
Cylindre récepteur d'embrayage	0,30 / 0,50 / 0,75 mm
Embase de cylindre	as required
Joint embase livrables	0,07 / 0,15 / 0,20 / 0,25 / 0,40 / 0,50 / 0,75 mm
Culasse	1,10 mm + joint torique

RÉGLAGE DE BASE DU CARBURATEUR					
	125 SX	125 EXC USA 200 MXC/EXC USA	200 EXC AUS 200 EXC SGP	125 EXC EU	200 EXC EU
Carburateur type	Keihin PWK 39	Keihin PWK 38 AG	Keihin PWK 38 AG	Keihin PWK 38 AG	Keihin PWK 38 AG
Numero de réglage	250200	270200	280200	260200	290200
Cicleur principal	185 (182/188)	180 (185)	180 (185)	148 (180/185)	180 (185)
Cicleur de ralenti	48 (45/50)	45 (48)	45 (48)	35 (45/48)	35 (45/48)
Cicleur de starter	85	85	85	85	85
Aiguille	R 1469 D (R 1470 D)	NOZ G (NOZ H)	NOZ G (NOZ H)	R 1472 N (NOZ G/NOZ H)	R 1475 J (NOZ G/NOZ H)
Position de l'aiguille	III	III	III	IV	III
Boisseau	55	6.5	6.5	6.5	6.5
Vis d'air dévissée de	1,5	1,5	1,5	1,5	1,5
Étranglement	–	–	butée boisseau 36mm	–	butée boisseau 36mm

CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES - PARTIE-CYCLE 250 / 300 / 380 SX / MXC / EXC 2001

	250/380SX	250/300/380 MXC	250/300/380 EXC
Cadre	Cadre en tube d'acier au chrome-molybdène		
Fourche	Fourche télescopique WP Up Side Down 43 MA		
Débattement avant/arrière	295 / 320 mm		
Suspension arrière	Amortisseur central WP 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 max. 0,40 mm		
Pneu avant	80/100 - 21" 51M	80/100 - 21" 51M	90/90 - 21" 54R
Pression tout -terrain	1,0 bar	1,0 bar	1,0 bar
Pression route en solo	—	1,5 bar	1,5 bar
Pneu arrière	110/90 - 19" 62M	110/100 - 18" 64M	140/80 - 18" 70R
Pression tout -terrain	1,0 bar	1,0 bar	1,0 bar
Pression route en solo	—	2,0 bar	2,0 bar
Réservoir	7,5 litre	11 litre (Réserve 1,7 litre)	8,5 ou 11 litre (Rés. 1,3 ou 1,7 litre)
Démultiplication secondaire	14:50	14:52	15:48 / 14:50
Chaîne	5/8 x 1/4 "		
Couronnes livrables	38 / 40 / 42 / 45 / 48 / 50 / 52		
Angle de la colonne de direction	63,5°		
Empattement	1481 ± 10 mm		
Hauteur de selle à vide	925 mm		
Garde au sol à vide	385 mm		
Poids à vide	101 kg	—	109 kg

RÉGLAGES DE BASE - FOURCHE

	WP 0518V703	WP 0518V704
Amortissement à la compress.	14	14
Amortissement à la détente	12	12
Ressort	4,0 N/mm	4,0 N/mm
Précontrainte du ressort	5 mm	5 mm
Longueur de la chambre d'air	130 mm	150 mm
Qualité d'huile	SAE 5	SAE 5

RÉGLAGE DE BASE - AMORTISSEUR

	WP 1218V730	WP 1218V731
Amortissement à la compress.	5	5
Amortissement à la détente	25	25
Ressort	PDS7-265	PDS2-250
Précontrainte du ressort	5 mm	6 mm

COUPLES DE SERRAGE

Ecrou à épaulement, broche avant	M 16x1,5	40 Nm
Vis pince avant	M 8	25 Nm + Loctite 243
Vis de fixation de té supérieur de fourche	M 8	20 Nm
Vis de fixation de té inférieur de fourche	M 8	15 Nm
Vis de fixation de l'axe de roue avant	M 8	10 Nm
Ecrou à épaulement, broche arrière	M 20x1,5	80 Nm
Ecrou d'axe de bras oscillant	M 14x1,5	100 Nm
Vis amortisseur supérieur	M 12	60 Nm
Vis amortisseur inférieur	M 12	60 Nm
Vis des demi-coquilles supérieures	M 8	20 Nm
Vis du support de guidon	M 10	40 Nm + Loctite 243
Vis de la bague de réglage de la pré-tension du ressort (amortisseur)	M 6	8 Nm
Autres vis partie-cycle	M 6 M 8 M 10	10 Nm 25 Nm 45 Nm

CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES - MOTEUR 250 / 300 / 380 SX / EXC 2001

Moteur	250 SX	250 EXC	300 EXC	380 SX	380 EXC
Type	Monocylindre 2-temps à refroidissement liquide avec KTM Twin Valve Control valve à l'échappement et KTM Torque Chamber				
Cylindrée	249 cm ³		297 cm ³		368 cm ³
Alésage/Course	66,4 / 72 mm		72 / 73 mm		78 / 77 mm
Carburant	Super sans plomb d'au moins 95 d'indice d'octane avec huile de 2-temps (Shell Advance Racing X)				
Mélange	1:40 - 1.60 si l'om utilise des huiles 2-temps de haute qualité. En cas de doute contacter notre importateur ou mélanger par précaution à 1:40				
Roulements d'embellage	1 roulement à billes / 1 roulement à rouleaux				
Tête de bielle	roulement à aiguilles				
Pied de bielle	roulement à aiguilles				
Piston	piston moulé		piston forgé		piston moulé
Segment	2 segments de compression				
Valeur "X" (bord supérieur piston - bord supérieur cylindre)	0 + 0,1 mm				
Point d'allumage	2,2 mm (19 °) avant pmh	2,0 mm (17 °) avant pmh			2,2 mm (17 °) avant pmh
Bougie	NGK BR 8 ECM				
Ecartement des électrodes	0,60 mm				
Valeur "Z" (hauteur de la valve à l'échappement)	49,5 mm		46 mm		50,5 mm
TVC début d'action	5000 t/mn		5900 t/mn		5200 t/mn
TVC fin d'action	7000 t/mn		7750 t/mn		7200 t/mn
Transmission primaire	Pignosà taille droite, demultiplication primaire 25:72				
Embrayage	Multidisque en bain d'huile, fonctionnement hydraulique (Shell HF - E15)				
Boîte	à crabots, 5 rapports				
Rapports de boîte					
1 ^{ère}	15:29	15:29		15:29	15:29
2 ^{ème}	17:27	18:26		18:26	18:26
3 ^{ème}	19:25	19:22		19:24	19:22
4 ^{ème}	21:23	21:20		21:23	21:20
5 ^{ème}	23:21	23:18		23:21	23:18
Huile de boîte	0,8 litre d'huile moteur 20W-40 (Shell Advance VSX4)	0,8 litre d'huile moteur 80W (Shell Gear EP 80)	13 / 14 / 15 pour chaîne 5/8 x 1/4"	0,8 litre d'huile moteur 20W-40 (Shell Advance VSX4)	0,8 litre d'huile moteur 80W (Shell Gear EP 80)
Pignons livrables	1,3 litres, 40% d'antigel, 60% d'eau, au minimum -25 °C				
Liquide de refroidissement					
Allumage	KOKUSAN 2K-4	KOKUSAN 2K-3		KOKUSAN 2K-3	KOKUSAN 2K-3
Générateur	non générateur	12V 110W		non générateur	12V 110W
Carburateur	A boisseau, réglage voir tableau 4				
Filtre à air	Cartouche en mousse imprégnée				

JEUX ET TOLÉRANCES – MOTEUR			
Piston/Cylindre	0,05 mm (250)	0,06 mm (300)	0,08 mm (380)
Jeu à la coupe du segment	0,3 – 0,4 mm		
Bielle jeu radial	0,021 – 0,032 mm		
Arbres de boîte - jeu axial	0,1 – 0,2 mm		
Ressorts embrayage	Ø 2,5 neufs = 43 mm, longueur minimum = 42 mm		

ÉPAISSEUR DES JOINTS	
Carter moteur	0,5 mm
Carter d'embrayage	0,5 mm
Embase de cylindre	as required
Joint embase de cylindre livrables	0,2/0,4/0,5/0,7 mm
Culasse	joint torique

COUPLES DE SERRAGE – MOTEUR		
Vis à épaulement – culasse	M 8	35 Nm
Écrous épaulement – embase	M 10	35 Nm
Fixation du volant	M 12x1	60 Nm
Vis tôle du mécanisme de kick	M 6x16	Loctite 648 19 Nm
Écrou de pignon en bout de vilebrequin (gauche)	M 18x1,5	Loctite 243 150 Nm
Écrou de la noix d'embrayage	M 18x1,5	Loctite 243 100 Nm
Vis des différents carters	M 6	8 Nm
Axe de bras oscillant	M 14	100 Nm
Autres vis	M 6	10 Nm
	M 8	25 Nm
	M 10	45 Nm

RÉGLAGE DE BASE DU CARBURATEUR						
	250 SX	380 SX	250/300 EXC étrangle	250 EXC AUS étrangle	300 EXC AUS étrangle	380 EXC étrangle
Carburateur type	Keihin PWK 38 AG PJ	Keihin PWK 38 AG	Keihin PWK 38 AG	Keihin PWK 38 AG	Keihin PWK 38 AG	Keihin PWK 38 AG
Numero de réglage	010300	070300	020300	040300	060300	080300
Cicleur principal	172 (170,175)	170 (168,172)	175 (172,178,180)	178 (175,180)	175 (172,178)	170 (168,172)
Cicleur de ralenti	48 (45,50)	45 (48)	35	45 (48)	45 (48)	45 (48)e
Cicleur de starter	85	85	85	85	85	85
Aiguille	NOZ E (NOZ F)	NOZ G (NOZ I/NOZ H)	R 1475 J	NOZ G (NOZ H)	NOZ H (NOZ I)	NOZ G (NOZ I/NOZ H)
Position de l'aiguille	III	III	III	IV	III	III
Boisseau	7	6,5	6,5	6,5	6,5	6,5
Vis d'air dévissée de	1,5	1,5	1,5	1,5	1,5	1,5
Étrangement	–	–	butée boisseau 34 mm	butée boisseau 34 mm	butée boisseau 34 mm	butée boisseau 36 mm
Cicleur de Power Jet	55	–	–	–	–	–

INDEX ALPHABÉTIQUE

Page	Page
Ajustement de la tension de chaîne17	Odometer (EXC USA)5
Ancrage de l'amortisseur16	Organes de commande4
Antivol de direction9	Pédale de frein principal8
Béquille latérale9	PIAN de graissage et d'entretien12
Bouchon de réservoir6	Pneus, pression23
Bouton d'arrêt d'urgence (AUS)6	Purge de l'embrayage hydraulique30
Bouton de clignotants6	Purge du circuit de refroidissement27
Bouton de masse (SX)5	Réglage de la compression de l'amortisseur9
Bouton de phare (EXC - USA)6	Réglage de la compression de la fourche8
Cache du radiateur pour la saison froide27	Réglage de la course à vide de la pignée de frein18
Caractéristiques techniques - moteur (125/200)34	Réglage de la détente de l'amortisseur9
Caractéristiques techniques - moteur (250/300/380)37	Réglage de la détente de la fourche8
Caractéristiques techniques - partie-cycle (125/200)33	Réglage de la position de base de la poignée d'embrayage 14
Caractéristiques techniques - partie-cycle (250/300/380)36	Réglage de la position de la pédale de frein20
Carburant7	Réglage de la position du guidon15
Chaîne tension16	Réglage du carburateur29
Changer les piles du compteur digital23	Remarques de principe concernant les freins à disque KTM 18
Circuit de refroidissement26	Remise en service apres stockage32
Commodo (EXC)6	Remplacement d'une ampoule de phare (H4)26
Complément le liquide de frein à l'avant19	Remplacement des plaquettes à l'avant19
Compléter le niveau de liquide de frein à l'arrière20	Remplacement des plaquettes de frein à l'arrière21
compteur digital5	Robinet d'essence7
Compteur, témoins (EXC - AUS)5	schema de cablage, CARBURATEURappendice
Conseils d'utilisation10	Sélecteur8
Conservation pour l'usage d'hiver32	Sommaire3
Contrôle du niveau d'huile de l'embrayage hydraulique30	Starter7
Contrôle du niveau de cuve30	Stockage32
Contrôle du niveau de liquide de refroidissement27	Témoins5
Dépose et pose de la roue arrière22	Travaux d'entretien partie-cycle et moteur14
Dépose et pose de la roue avant21	Type et numéro de moteur (125/200)4
Echappement28	Type et numéro de moteur (250/300/380)4
emplacement des numeros de serie4	Usure de la chaîne17
Entretien de la chaîne17	Vérification des plaquettes de frein à l'arrière21
Kick8	Vérification des plaquettes de frein à l'avant19
Levier d'embrayage4	Vérification du niveau de liquide de frein à l'arrière20
Levier de frein à main4	Vérification du niveau du liquide de frein avant19
Modification de la prétension du ressort du montant de suspension16	Vérification et réglage des roulements de direction14
Nettoyage32	Vérification/réglage du capteur25
Nettoyage des cache-poussière de la fourche15	Vérifier la tension des rayons23
Nettoyage du filtre à air28	Vidange de la boîte (125/200)31
Niveau d'huile de boîte (125/200)31	Vidange de la boîte (250/300/380)31
Niveau d'huile de boîte (250/300/380)31	Vider la cuve du carburateur28
Numéro de cadre4	Vis de purge de la fourche15



KTM SPORTMOTORCYCLE AG
5230 Mattighofen
Austria
Internet: www.ktm.at



320590