

MANUALE D'USO 2007

950 SUPER ENDURO R

ART. NR. 3.211.194 IT



KTM

Vorremmo congratularci con voi per aver scelto di acquistare una moto KTM. Ora siete proprietari di una moto sportiva e moderna che vi renderà sicuramente molto contenti, se la trattate con l'adeguata cura e manutenzione.

Per favore scrivete sotto i numeri di matricola della vostra motocicletta

Numero telaio

Timbro del concessionario

Numero motore

Numero chiave

Le indicazioni contenute nel presente manuale non sono vincolanti. La KTM SPORTMOTORCYCLE AG si riserva il diritto di variare o cancellare senza sostituzione specifiche tecniche, prezzi, colori, forme, materiali, servizi d'assistenza, caratteristiche costruttive, equipaggiamento e simili senza preavviso e senza indicarne il motivo, di adattarli alle condizioni locali e di cessare senza preavviso la produzione di un determinato modello. La KTM non risponde per le possibilità di consegna, per eventuali deviazioni dalle descrizioni od immagini nonché per errori materiali e di stampa. I modelli illustrati sono in parte dotati di equipaggiamenti opzionali non inclusi nella dotazione di serie.

© 2007 by KTM-SPORTMOTORCYCLE AG, Mattighofen AUSTRIA. Tutti i diritti riservati; ogni riproduzione totale o parziale solo previo consenso scritto della KTM-SPORTMOTORCYCLE AG, Mattighofen.



Ai sensi della norma internazionale sulla gestione qualità ISO 9001 la KTM applica processi di controllo qualità atti ad assicurare la massima qualità possibile dei prodotti.

DEFINIZIONE D'USO

La KTM 950 Super Enduro R è costruita in maniera tale da fornire ottime prestazioni con le sollecitazioni correnti sia dell'impiego fuoristrada che anche su strada. Ciò vale per l'uso nel tempo libero ed anche per le competizioni.

MANUALE D'USO

Prima della prima messa in servizio leggete attentamente l'intero manuale d'uso anche se vi costa un po' di tempo. Solo così saprete come usare la moto nel modo migliore e come proteggersi da lesioni. Il presente manuale inoltre contiene informazioni importanti sulla manutenzione della moto.

Nel vostro proprio interesse, osservate in particolare le avvertenze contrassegnate nel modo seguente:

ATTENZIONE

- **Se tale avvertimento non viene osservato si mette a rischio la vita !**

AVVERTIMENTO

- **Nel caso in cui non si osservino tali avvertimenti si potrebbero danneggiare parti della motocicletta o la motocicletta non sarà più sicura.**

Al momento della messa in stampa, il presente manuale corrispondeva alla più recente evoluzione di questa serie. Piccole variazioni dovute ad un ulteriore sviluppo costruttivo delle motociclette però non possono mai essere escluse del tutto. Il manuale d'uso è parte integrante della motocicletta ed in caso di rivendita deve essere consegnato al nuovo proprietario.

MANUTENZIONE

Il presupposto per il corretto funzionamento e per evitare un'usura precoce è l'osservanza delle prescrizioni di manutenzione, cura ed uso di motore e ciclistica indicate nel manuale d'uso. Per favore rispettate assolutamente i tempi di rodaggio e gli intervalli d'ispezione e di manutenzione prescritti. La loro precisa osservanza contribuisce notevolmente a prolungare la durata della vostra motocicletta.

L'uso delle motociclette in condizioni estreme, p.es. su terreno molto fangoso e bagnato, può portare ad un'usura superiore alla media di componenti come, ad esempio, gli organi di trasmissione o i freni. Pertanto è possibile che la manutenzione o la sostituzione di pezzi d'usura diventi necessaria già prima del raggiungimento del limite d'usura secondo il programma di manutenzione.

GARANZIA

I lavori di manutenzione prescritti nella „Tabella lubrificazione e manutenzione“ devono assolutamente essere eseguiti in un'officina autorizzata KTM che può documentare la partecipazione ai relativi corsi di addestramento. Solo là è a disposizione personale specificamente istruito per la 950 Super Enduro R ed i necessari attrezzi speciali. I lavori di manutenzione devono essere confermati nel Libretto Tagliandi, altrimenti decade ogni diritto di garanzia.

In caso di danni e danni consequenziali causati da manipolazioni o modifiche alla motocicletta non può essere fatto valere alcun diritto di garanzia legale o commerciale.

MATERIALI D'ESERCIZIO

Devono essere utilizzati i carburanti, lubrificanti e liquidi nominati nel manuale d'uso oppure materiali d'esercizio aventi specifiche equivalenti.

RICAMBI, ACCESSORI

Per la vostra sicurezza personale utilizzate solo ricambi ed accessori approvati da KTM. KTM non si assume nessuna responsabilità per altri prodotti o danni risultanti dal loro uso.

AMBIENTE

Il motociclismo è uno sport meraviglioso e naturalmente speriamo che possiate godervelo appieno. Tuttavia, esso però porta con sé un potenziale di problemi con l'ambiente ed anche di conflitti con altre persone. Un maneggio prudente e responsabile della motocicletta però fa sì che questi problemi e conflitti non debbano sorgere. Per garantire il futuro dello sport motociclistico assicuratevi di utilizzare la motocicletta nell'ambito della legalità, mostrate coscienza ecologica e rispetto per i diritti altrui.

Vi auguriamo molto divertimento alla guida della vostra moto!

KTM SPORTMOTORCYCLE AG
5230 MATTIGHOFEN, AUSTRIA

CARI CLIENTI KTM	1	Freno in estensione dell'ammortizzatore	19
AVVERTENZE IMPORTANTI	2	CONSIGLI ED AVVERTENZE GENERALI PER LA MESSA	
POSIZIONE DEI NUMERI DI MATRICOLA	6	IN SERVIZIO DELLA MOTOCICLETTA	20
Numero telaio, targhetta d'identificazione	6	Indicazioni per la prima messa in funzione	20
Numero motore, tipo motore	6	Rodaggio del motore LC8	20
ORGANI DI COMANDO	7	Accessori e carico utile	21
Leva della frizione	7	ISTRUZIONI PER L'USO	22
Leva dell'aria	7	Controllo prima di ogni messa in funzione	22
Leva freno anteriore	7	Avviamento a motore freddo	24
Tachimetro digitale multifunzione	8	Avviamento a motore caldo ed a temperatura	
Display	8	molto elevata	25
Possibili impostazioni sul display	10	Partenza	25
Indicazione temperatura liquido di raffreddamento	12	Cambiare le marce, marciare	25
Spie di controllo	12	Frenare	26
Interruttore di accensione	13	Arresto e parcheggio	27
Interruttore a combinazione	13	Benzina, rifornimento	28
Comando indicatori di direzione	13	TABELLA LUBRIFICAZIONE E MANUTENZIONE	29
Pulsante di avviamento	14	MANUTENZIONE TELAIO E MOTORE	33
Tappo serbatoio	14	Taratura forcella ed ammortizzatore	34
Rubinetti carburante	14	Regolazione freno in compressione della forcella	34
Maniglie	15	Regolazione freno in estensione della forcella	35
Smontare la sella	15	Regolazione precarico molla forcella	35
Attrezzi di bordo	16	Regolazione freno in compressione ammortizzatore	36
Leva del cambio	16	Ammortizzamento ammortizzatore in estensione	37
Cavalletto laterale	16	Spurgo steli forcella	37
Pedale freno	17	Controllo tensione catena	38
Freno in compressione della forcella	18	Correzione tensione catena	38
Freno in estensione della forcella	18	Manutenzione catena	39
Variazione precarico forcella	18	Controllo usura catena	39
Freno in compressione dell'ammortizzatore	19	Indicazioni di base per i freni a disco KTM	40

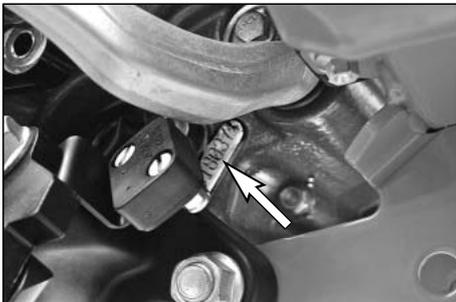
Regolazione corsa a vuoto alla leva freno a mano . . . . .	.42	Controllo livello olio motore . . . . .	.64
Controllo livello liquido freno anteriore . . . . .	.42	Rabbocco olio motore . . . . .	.64
Controllo pastiglie freno anteriore . . . . .	.42	Sostituzione olio motore e filtro olio, pulizia unità filtranti . .	.65
Controllo livello liquido freno posteriore . . . . .	.43	DIAGNOSI DEI DIFETTI . . . . .	.68
Controllo pastiglie freno posteriore . . . . .	.43	PULIZIA . . . . .	.72
Smontaggio e montaggio della ruota posteriore . . . . .	.46	CONSERVAZIONE PER L'USO INVERNALE . . . . .	.73
Pneumatici, pressione pneumatici . . . . .	.48	CONSERVAZIONE . . . . .	.74
Controllo tensione raggi . . . . .	.49	RIMESSA IN FUNZIONE DOPO IL RIPOSO . . . . .	.74
Batteria . . . . .	.50	DATI TECNICI – CICLISTICA . . . . .	.75
Carica batteria . . . . .	.51	DATI TECNICI – MOTORE . . . . .	.79
Avviamento con l'aiuto di una batteria esterna . . . . .	.51	Olio motore . . . . .	.80
Fusibile principale . . . . .	.52	INDICE ALFABETICO . . . . .	.81
Fusibili per singole utenze elettriche . . . . .	.53		
Sostituzione lampadine faro . . . . .	.54		
Regolazione profondità di illuminazione . . . . .	.55		
Freccia – sostituzione lampadina . . . . .	.55		
Sostituzione lampadine luce di stop e luce posteriore . . . . .	.56		
Attivazione curva d'accensione per carburanti a basso numero di ottani . . . . .	.57		
Raffreddamento . . . . .	.58		
Controllo livello liquido di raffreddamento nel vaso d'espansione . . . . .	.59		
Controllo livello liquido di raffreddamento nel radiatore . . . . .	.60		
Spurgo sistema di raffreddamento . . . . .	.61		
Regolazione posizione base della leva frizione . . . . .	.62		
Controllo livello olio della frizione idraulica . . . . .	.62		
Regolazione del minimo . . . . .	.63		
Cavi gas – controllo e regolazione del gioco . . . . .	.63		
Comando a cavo dell'aria – controllo e regolazione del gioco . .	.63		
Olio motore . . . . .	.64		



Numero telaio, targhetta d'identificazione

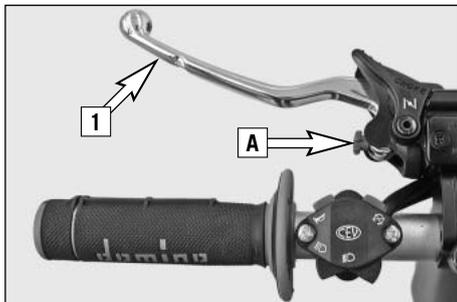
Il numero del telaio è inciso sul lato destro della testa di sterzo. Annotate questo numero su pagina 1.

La targhetta d'identificazione si trova a fianco del numero del telaio.



Numero motore, tipo motore

Il numero ed il tipo del motore sono incisi nel carter motore nella zona della leva cambio. Annotate questo numero su pagina 1.



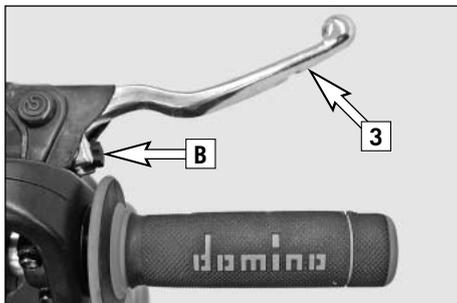
Leva della frizione

La leva frizione [1] è montata sul manubrio a sinistra. Con la vite di regolazione [A] può essere variata la posizione base della leva frizione (vedi lavori di manutenzione).
La frizione è ad azionamento idraulico con meccanismo autoregistrante.



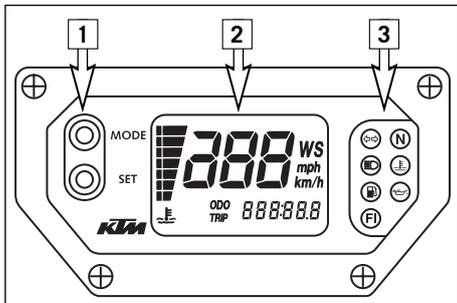
Leva dell'aria

Tirando la leva dell'aria [2], si apre nei carburatori un foro attraverso il quale il motore può aspirare un quantitativo aggiuntivo di carburante. In questo modo risulta una miscela carburante aria „grassa“, necessaria per l'avviamento a freddo. Il quantitativo di carburante e quindi anche il numero di giri del motore è determinato dalla posizione della leva dell'aria. Con temperature superiori ai 10°C è sufficiente tirare la leva dell'aria fino a metà della sua corsa intera. Con temperature inferiori a 5°C la leva dell'aria dovrebbe essere tirata per tutta la sua corsa. Spingendo la leva dell'aria fino a battuta in avanti, il foro si richiude.



Leva freno anteriore

La leva del freno anteriore [3] è collocata sul manubrio a destra ed aziona il freno della ruota anteriore. La posizione base può essere variata con la vite di registro [B] (vedi lavori di manutenzione).

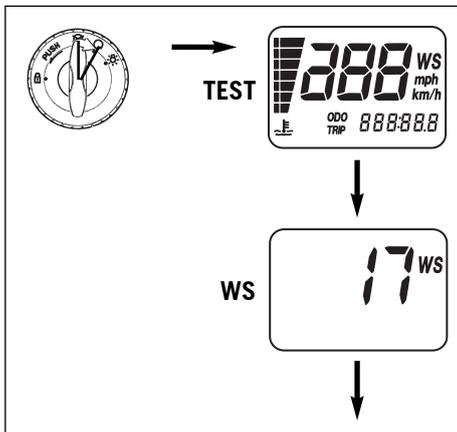


Tachimetro digitale multifunzione

Questo strumento universale è suddiviso in 3 parti. Con i tasti funzionali MODE e SET [1] è possibile variare la modalità di visualizzazione e le impostazioni base del display.

Il display [2] visualizza tutti i dati interessanti. Con il tasto funzionale MODE è possibile scegliere fra 5 modalità di visualizzazione.

Le spie di controllo [3] forniscono ulteriori informazioni sulle condizioni operative della motocicletta.



Display

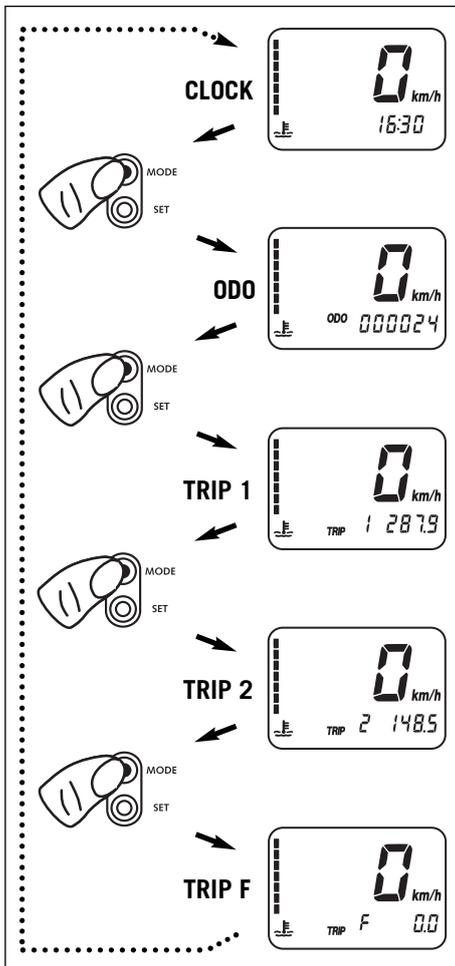
TEST

Quando viene inserita l'accensione, tutti i segmenti di visualizzazione s'illuminano per 1 secondo per il test funzionale.

WS (wheel size)

La visualizzazione cambia e per 1 secondo viene visualizzato il diametro della ruota anteriore espresso in pollici (WS = wheel size).

Successivamente viene visualizzata la modalità ORA oppure quella modalità che era attiva al momento della disinserzione dell'accensione.



ORA

La visualizzazione dell'ORA è riconoscibile ai punti lampeggianti fra le ore ed i minuti. Vengono visualizzate la velocità, la temperatura del liquido di raffreddamento e l'ora. Per andare alla prossima modalità di visualizzazione premere il tasto funzionale MODE.

ODO

Nella modalità ODO vengono visualizzate la velocità, la temperatura del liquido di raffreddamento e la somma dei chilometri o delle miglia percorsi. Per andare alla prossima modalità di visualizzazione premere il tasto funzionale MODE.

TRIP 1

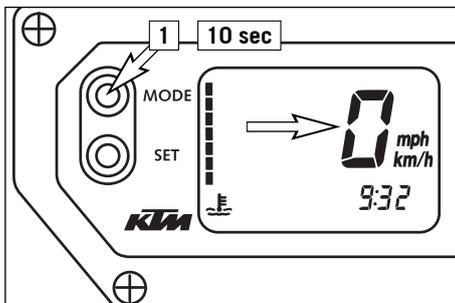
Nella modalità TRIP 1 vengono visualizzati la velocità, la temperatura del liquido di raffreddamento ed il contachilometri parziale 1. Per andare alla prossima modalità di visualizzazione premere il tasto funzionale MODE.

TRIP 2

Nella modalità TRIP 2 vengono visualizzati la velocità, la temperatura del liquido di raffreddamento ed il contachilometri parziale 2. Per andare alla prossima modalità di visualizzazione premere il tasto funzionale MODE.

TRIP F

Nella modalità TRIP F (fuel) vengono visualizzate la velocità, la temperatura del liquido di raffreddamento e la distanza percorsa dal momento del raggiungimento della riserva (spia della riserva accesa). Per ritornare alla modalità ORA, premere il tasto funzionale MODE.



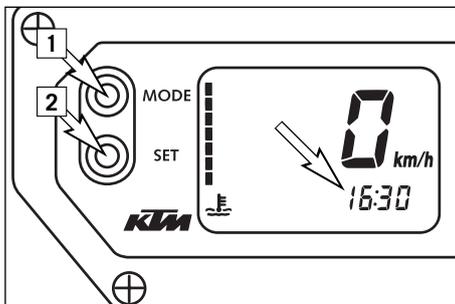
Possibili impostazioni sul display

CHILOMETRI O MIGLIA.

Velocità e distanze possono essere visualizzate sul display in chilometri o miglia. Per viaggi in paesi lontani la visualizzazione può essere adattata al relativo paese.

Per cambiare fra chilometri e miglia inserire l'accensione e premere per ca. 10 secondi il tasto funzionale MODE [1]. La visualizzazione di **km/h** cambia a **mph**. La velocità e le distanze memorizzate vengono calcolate in miglia e visualizzate.

Per ritornare ai chilometri, procedere come sopra descritto.



IMPOSTAZIONE ORA

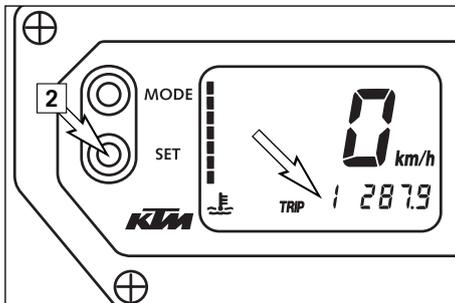
Inserire l'accensione ed andare alla modalità di visualizzazione ORA.

Premere contemporaneamente i tasti funzionali MODE [1] e SET [2]. Le cifre dell'orologio iniziano a lampeggiare. Con il tasto funzionale MODE vengono impostate le ore, con il tasto funzionale SET i minuti.

Dopodiché premere contemporaneamente i tasti funzionali MODE e SET.

INDICAZIONE:

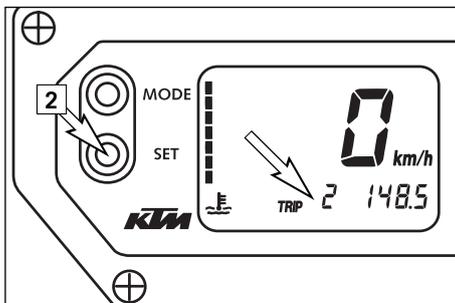
Se l'orologio non viene più alimentato di corrente, viene visualizzato **0:00**. La causa può essere un fusibile difettato oppure un danno nell'impianto elettrico di bordo (vedi Diagnosi dei difetti).



TRIP 1

Il contachilometri parziale 1 è sempre attivo e conta fino a 999,9. Con esso può essere misurata la distanza percorsa in escursioni o la distanza fra 2 rifornimenti di benzina.

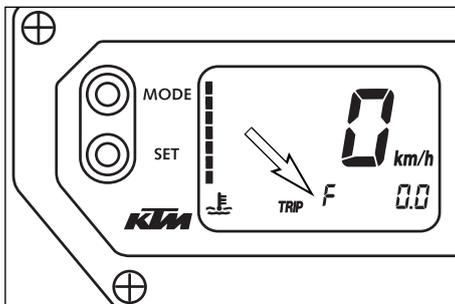
Per azzerare il contachilometri parziale 1, inserire l'accensione, andare alla modalità TRIP 1 e premere il tasto funzionale SET [2].



AZZERARE TRIP 2

Il contachilometri parziale 2 è sempre attivo e conta fino a 999,9. Esso può essere utilizzato come il TRIP 1, ma è adatto in combinazione con un interruttore disponibile come accessorio (vedi sotto) particolarmente per tours con road book.

Per azzerare il contachilometri parziale 2, inserire l'accensione, andare alla modalità TRIP 2 e premere il tasto funzionale SET [2].



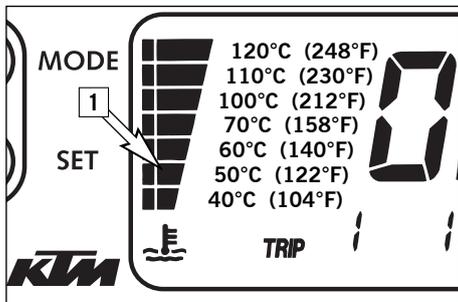
TRIP F

Se il livello del carburante raggiunge la riserva, la visualizzazione cambia automaticamente a TRIP F ed inizia a contare (indipendentemente dalla modalità che era attiva prima). Contemporaneamente s'illumina la spia della riserva. Il carburante di riserva basta ancora per almeno 30 chilometri.

Dopo il rifornimento ci vogliono ca. 8 minuti prima che la spia del carburante si spenga, TRIP F si azzeri automaticamente e ritorni alla modalità precedente.

AVVERTENZA:

se premete per 2 secondi il tasto funzionale SET, la spia del carburante si spegne subito.



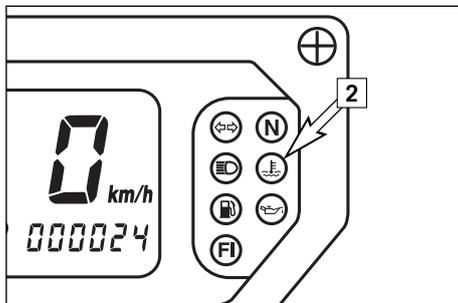
Indicazione temperatura liquido di raffreddamento

L'indicazione della temperatura [1] sul display consiste in 7 barre. Più barre sono illuminate, più caldo è il liquido di raffreddamento. Quando s'illumina la barra inferiore, il liquido di raffreddamento ha raggiunto ca. 40°C. Quando s'illumina la barra superiore (120°C), tutte le barre iniziano a lampeggiare contemporaneamente e la spia rossa di avvertimento [2] s'illumina.

⚠ ATTENZIONE

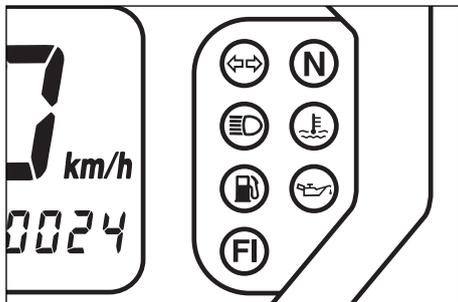
Possibili cause per l'innalzamento di temperatura e con ciò per l'illuminarsi della spia rossa di avvertimento temperatura liquido di raffreddamento:

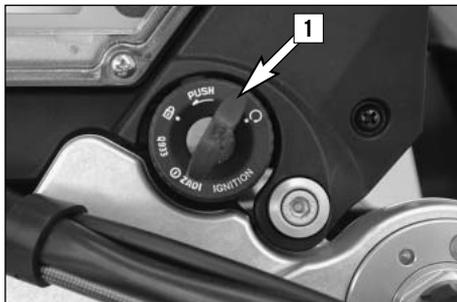
- guida lenta ad alto carico e con alta temperatura dell'aria
- quantità insufficiente di liquido di raffreddamento nel sistema
- non funziona la ventola al radiatore
- uso improprio della frizione con guida lenta



Spie di controllo

-  Con l'indicatore di direzione acceso la spia di controllo verde lampeggia nel ritmo dell'indicatore. **INDICAZIONE:** Se si è guastato un indicatore di direzione, la spia di controllo lampeggia più veloce.
-  La spia di controllo verde s'illumina quando il cambio è messo in folle.
-  La spia di controllo blu è illuminata, quando è accesa la luce abbagliante.
-  La spia di avvertimento rossa s'illumina, quando il liquido di raffreddamento ha raggiunto ca. 120°C.
-  La spia di avvertimento arancione s'illumina, quando il livello del carburante ha raggiunto la riserva. Contemporaneamente la modalità di visualizzazione sul display cambia a TRIP F (vedi TRIP F).
-  La spia di avvertimento rossa s'illumina, quando è inserita l'accensione senza che giri il motore. Una volta avviato il motore, la spia di avvertimento si spegne quando a pressione dell'olio è sufficiente.
-  Questa spia di controllo è senza funzione.





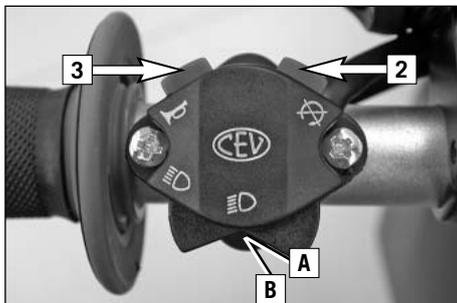
Interruttore di accensione

Posizioni l'interruttore d'accensione [1]:

-  accensione disinserita, (il motore non può essere avviato)
-  accensione inserita, luce inserita (il motore può essere avviato)
-  accensione disinserita, sterzo bloccato.

Per poter commutare su posizione , premere la chiavetta d'accensione nella posizione , sterzare a sinistra e girare la chiavetta a sinistra.

La chiavetta d'accensione può essere estratta nelle posizioni ☒ e 🗄 .



Interruttore a combinazione

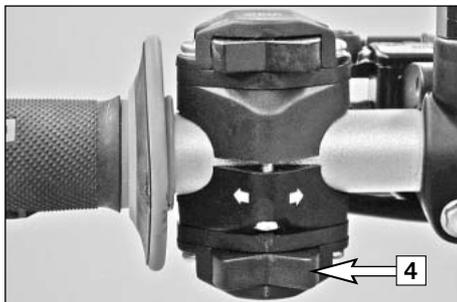
Il commutatore dell'illuminazione ha 2 posizioni:

[A] = anabbaglianti accesi

[B] = abbaglianti accesi

Il tasto rosso di corto circuito [2] serve per fermare il motore. Il tasto si preme fino a che il motore si ferma.

Con il tasto [3] si mette in azione il clacson.

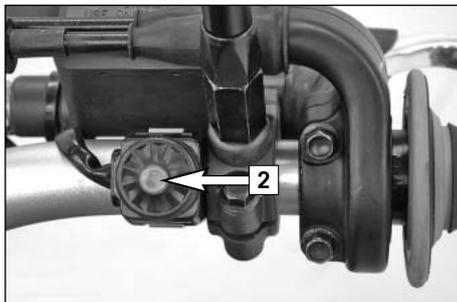


Comando indicatori di direzione

Il comando degli indicatori di direzione è montata sul manubrio a sinistra.

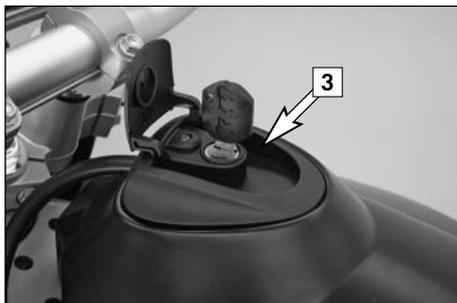
 indicatore di direzione sinistro

 indicatore di direzione destro



Pulsante di avviamento

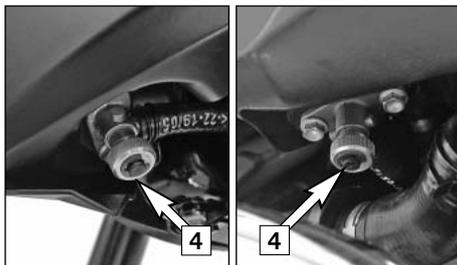
 Con il pulsante di avviamento [2] si aziona l'avviatore elettrico.



Tappo serbatoio

Il tappo del serbatoio [3] può essere chiuso a chiave ed è dotato di un sistema di aerazione del serbatoio.

Per aprire, inserire la chiave d'accensione, girarla di 90° in senso antiorario e levare il tappo. Per chiudere, posizionare il tappo, girare la chiave d'accensione di 90° in senso orario ed estrarre la chiave.

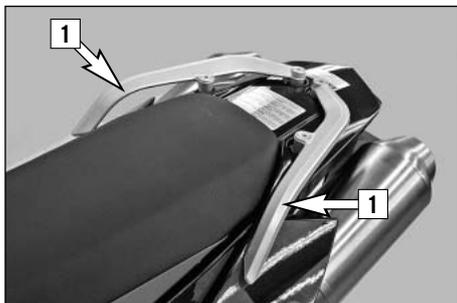


Rubinetti carburante

Sul serbatoio sono montati due rubinetti del carburante [4] che durante il servizio devono essere sempre aperti. Attraverso un tubo di collegamento viene ottenuta una compensazione del livello di carburante. A motore spento, anche la pompa del carburante non funziona e quindi non può arrivare alcun carburante ai carburatori. Perciò non è necessario chiudere i rubinetti quando la moto viene posteggiata.

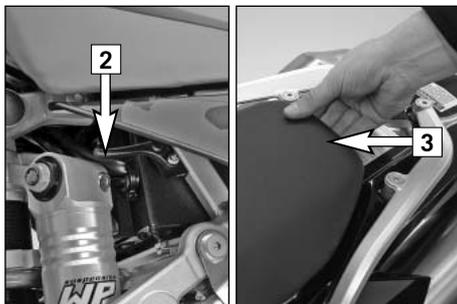
Aprire: girare la manopola in senso antiorario fino all'arresto.

Chiudere: girare la manopola in senso orario fino all'arresto.



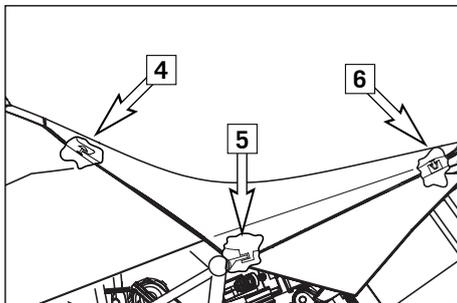
Maniglie

Le maniglie [1] servono al maneggio manuale della moto. Durante la guida in due forniscono un appiglio sicuro al passeggero.



Smontare la sella

Azionare la leva [2] e sollevare contemporaneamente la parte posteriore [3] della sella.

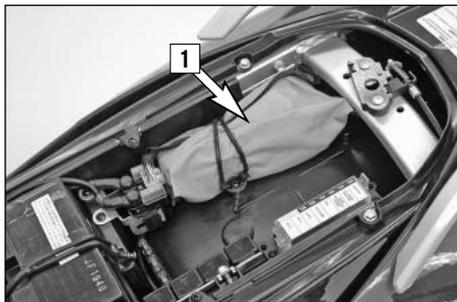


Per il rimontaggio agganciare la sella alla vite a testa bombata [4], abbassare la parte posteriore e contemporaneamente spingere la sella in avanti. Così facendo i due naselli [5] si devono agganciare al telaio. Inserire il perno di bloccaggio [6] nella serratura e premere in basso la parte posteriore della sella finché il perno di bloccaggio non scatta in posizione con un clic udibile.

Infine verificare il corretto montaggio della sella.

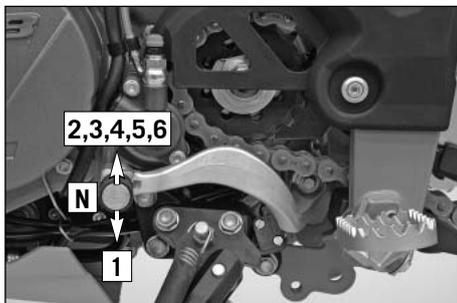
⚠ ATTENZIONE

Se la sella non è montata correttamente, può spostarsi durante la guida e la moto può sfuggire al controllo.



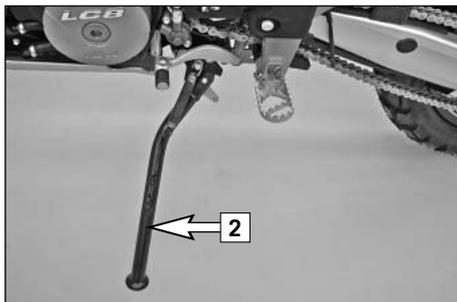
Attrezzi di bordo

Nel vano sotto la sella si trovano gli attrezzi di bordo [1].



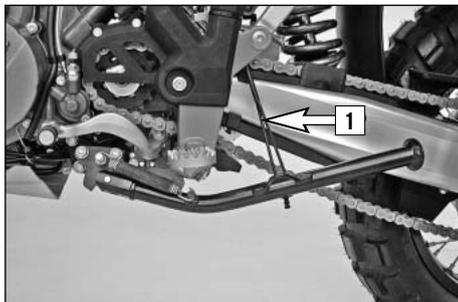
Leva del cambio

La leva del cambio è montata sul motore a sinistra. La posizione delle marce è indicata nell'illustrazione. La posizione di folle si trova fra la 1° e la 2° marcia.



Cavalletto laterale

Con il piede ripiegare in avanti il cavalletto laterale [2] fino all'arresto e caricarlo con il peso della moto. Far attenzione che il fondo sia solido e la posizione stabile. Il cavalletto laterale è collegato con il circuito di sicurezza dell'avviamento, osservare le istruzioni per l'uso.



Se andate con il motociclo fuoristrada, il cavalletto può essere ulteriormente fissato con un nastro in gomma [1].

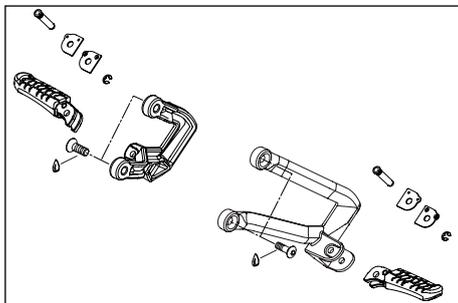
AVVERTENZA:

Un cavalletto centrale è disponibile come accessorio dal concessionario specializzato KTM.



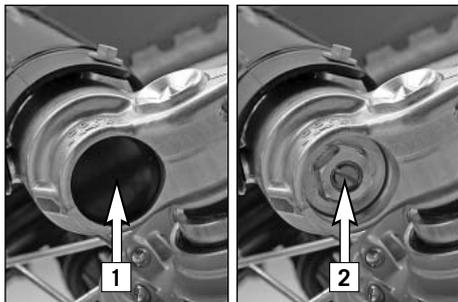
Pedale freno

Il pedale del freno [2] è posizionato davanti il paggiapiede destro. La posizione di base può essere regolata in base alla posizione del sedile.



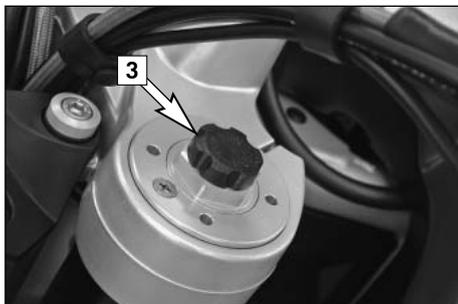
AVVERTENZA:

Pedane per il passeggero con i relativi supporti sono disponibili come accessori dal concessionario specializzato KTM. La motocicletta è già omologata per l'uso biposto.



Freno in compressione della forcella

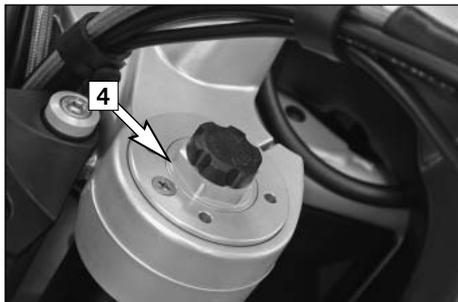
Alla forcella è possibile regolare il freno in compressione. Così le caratteristiche di frenatura della forcella possono essere adattate allo stile di guida personale ed al carico utile. Le viti di registro [2] si trovano sotto il tappo di chiusura [1] alla base delle gambe forcella. Troverete ulteriori descrizioni nel capitolo „Taratura forcella ed ammortizzatore“.



Freno in estensione della forcella

Alla forcella è anche possibile regolare il freno in estensione. Così le caratteristiche di frenatura della forcella in estensione possono essere adattate allo stile di guida personale ed al carico utile.

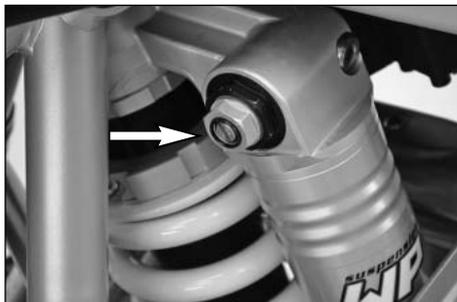
Le relative viti di registro [3] si trovano all'estremità superiore delle gambe forcella. Troverete ulteriori descrizioni nel capitolo „Taratura forcella ed ammortizzatore“.



Variazione precarico forcella

Il precarico delle molle forcella può essere variato agendo sulle viti di registro [4]. A questo scopo utilizzare una chiave fissa da 24 mm.

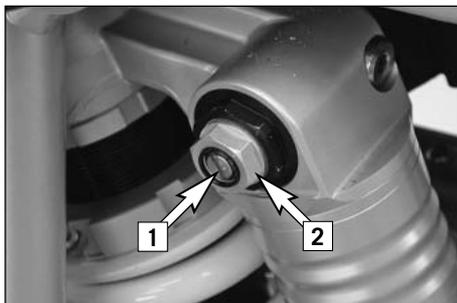
Troverete ulteriori descrizioni nel capitolo „Taratura forcella ed ammortizzatore“.



Freno in compressione dell'ammortizzatore

All'ammortizzatore è possibile regolare il freno in compressione. Così le caratteristiche di frenatura dell'ammortizzatore possono essere adattate allo stile di guida personale ed al carico utile.

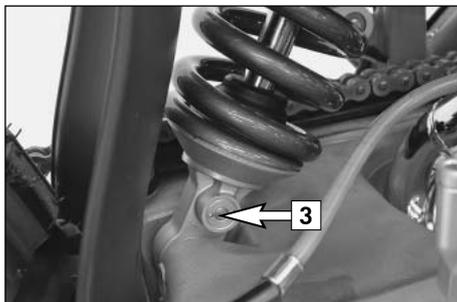
Il freno in compressione può essere regolato per basse ed alte velocità (Dual Compression Control). Con alte e basse velocità è inteso il movimento dell'ammortizzatore in compressione e non la velocità di marcia della motocicletta.



La vite di registro [1] per le basse velocità di compressione può essere regolata con un cacciavite.

La vite di registro [2] per le alte velocità di compressione può essere regolata con una chiave a tubo da 17 mm.

Troverete ulteriori descrizioni nel capitolo „Taratura forcella ed ammortizzatore“.



Freno in estensione dell'ammortizzatore

All'ammortizzatore è anche possibile regolare il freno in estensione. Così le caratteristiche di frenatura dell'ammortizzatore possono essere adattate allo stile di guida personale ed al carico utile.

La vite di registro [3] si trova alla base dell'ammortizzatore.

Troverete ulteriori descrizioni nel capitolo „Taratura forcella ed ammortizzatore“.

Indicazioni per la prima messa in funzione

- Assicuratevi che la vostra officina specializzata KTM abbia eseguito tutte le „ispezioni pre-consegna“. Al momento della consegna della moto riceverete il CERTIFICATO DI CONSEGNA ed il LIBRETTO TAGLIANDI
- Leggete attentamente tutte le istruzioni per l'uso prima di affrontare il primo viaggio.
- Riportare i numeri di telaio, motore e chiave d'accensione su pagina 1.
- Familiarizzatevi con gli organi di comando.
- Mettete la leva del freno a mano e del freno a pedale nella posizione per voi più comoda.
- Questa motocicletta è dotata di due catalizzatori. La benzina con piombo distrugge i catalizzatori. Perciò utilizzate solo benzina senza piombo.
- Abituatevi in un parcheggio vuoto al maneggio della motocicletta prima di percorrere tragitti lunghi. Cercate una volta anche di procedere nel modo più lento possibile in piedi, per abituarvi meglio alla moto.
- Non fate percorsi troppo difficili per le vostre capacità e per la vostra esperienza.
- Per strada tenete il manubrio con entrambe le mani e lasciate i piedi sui poggiatesta.
- Togliete il piede dalla leva del freno se non desiderate frenare. Se la leva del freno a pedale non viene lasciata, le pastiglie del freno sfregano in continuazione e il freno si surriscalda.

- Non apportate modifiche alla moto e utilizzate sempre parti di ricambio originali KTM. Le parti di ricambio di altri fabbricanti possono pregiudicare la sicurezza della motocicletta.
- Pneumatici nuovi hanno una superficie liscia e pertanto gli manca ancora la piena aderenza. L'intero battistrada deve quindi essere irruvidito attraverso un rodaggio a velocità moderata alternando la posizione inclinata. Solo con questo rodaggio viene ottenuta al cento per cento l'aderenza del battistrada.
- Le motociclette reagiscono sensibilmente a variazioni nella distribuzione del peso. Osservate il paragrafo „Accessori e carico utile“ quando trasportate dei bagagli.
- Seguire le istruzioni di rodaggio.

Rodaggio del motore LC8

Le superfici dei pezzi di un motore nuovo, per quanto sottoposte ad una lavorazione di precisione, risultano comunque meno lisce delle superfici di pezzi che scrono già da tempo tra di loro. Ogni motore quindi deve essere rodato e per questo durante i primi 1000 chilometri non deve essere portato fino al limite massimo della sua potenza. Durante i primi 1000 chilometri il veicolo deve essere rodato a carico basso ma alternante. Non superare le velocità massime indicate nella tabella.

MARCIA	VELOCITÀ MASSIMA
1a	50 km/h
2a	70 km/h
3a	95 km/h
4a	115 km/h
5a	135 km/h
6a	160 km/h

ATTENZIONE

- **Abbigliatevi in modo adeguato quando utilizzate la motocicletta. I motociclisti avveduti guidanti una KTM portano sempre un casco, stivali, guanti e un giubbotto, che si tratti di viaggi di un giorno o solo di brevi percorsi. Gli indumenti protettivi dovrebbero essere vistosi affinché il motociclista venga reso visibile presto dagli altri utenti del traffico. Naturalmente anche il passeggero necessita dei relativi indumenti protettivi.**
- **Non guidate dopo il consumo di bevande alcoliche.**
- **I primi chilometri di ogni viaggio devono essere percorsi a velocità moderata finché i pneumatici non hanno raggiunto la temperatura di esercizio necessaria. Solo allora è garantita l'aderenza ottimale.**
- **La ruota anteriore e quella posteriore devono essere munite di pneumatici dallo stesso tipo di profilo.**

ATTENZIONE

- Pneumatici nuovi hanno una superficie liscia e pertanto gli manca ancora la piena aderenza. L'intero battistrada deve quindi essere irruvidito nei primi 200 km attraverso un rodaggio a velocità moderata alternando la posizione inclinata. Solo con questo rodaggio viene ottenuta al cento per cento l'aderenza del battistrada.
- I pneumatici di primo equipaggiamento sono omologati per una velocità massima di 160 km/h. Questa velocità non deve assolutamente essere superata.
- Ruote con un diverso diametro o una diversa larghezza dei cerchi non devono assolutamente essere montate – esse renderebbero instabili le caratteristiche di guida.
- Osservate le norme del traffico, guidate in modo difensivo e previdente onde riconoscere i pericoli il più presto possibile.
- Più è alta la velocità di guida, più la moto è sensibile al vento laterale ed a variazioni del fondo stradale. Ad alta velocità la motocicletta può facilmente sfuggire al controllo.
- Adeguate la velocità di guida alle condizioni ed alle vostre capacità di guida.
- Guidate con prudenza su strade o terreni sconosciuti.
- Sostituite a tempo debito la visiera. In caso di controlloce si è praticamente ciechi se la visiera presentano graffiature.
- Il trasporto di un passeggero è consentito solo se sono anche montate le pedane

per il passeggero. Le pedane per il passeggero con i relativi supporti sono disponibili come accessori dal concessionario specializzato KTM. La motocicletta è già omologata per l'uso biposto.

- Non lasciare mai la motocicletta incustodita se il motore è acceso.

Accessori e carico utile

Accessori e bagagli possono ridurre notevolmente la stabilità di guida della motocicletta. Osservate quindi particolarmente le avvertenze sotto riportate.

ATTENZIONE

- Non superate mai la velocità di 130 km/h quando avete montato degli accessori sulla moto. Accessori possono peggiorare notevolmente le caratteristiche di guida della moto specialmente ad alte velocità.
- Fissate il bagaglio il più vicino possibile al centro del veicolo e distribuite il peso uniformemente sulle ruote anteriore e posteriore ed a destra e sinistra.
- Tutti i bagagli devono essere fissati in maniera sufficiente e sicura, bagagli sciolti compromettono notevolmente la sicurezza di guida.
- Un alto carico utile cambia le caratteristiche di guida della motocicletta ed allunga notevolmente lo spazio di frenata, perciò adattate adeguatamente la velocità di guida.
- Non oltrepassate per nessun motivo il massimo peso ammissibile e i carichi

sugli assi. Il massimo peso complessivo ammissibile risulta dai seguenti pesi:

- Motocicletta pronta per il funzionamento e con serbatoio pieno
- Bagagli
- Conducente e passeggero con indumenti protettivi e caschi.



Controllo prima di ogni messa in funzione

Per poter usare la motocicletta è necessario che questa si trovi in uno stato tecnico perfetto. Nell'interesse della sicurezza di marcia sarebbe opportuno abituarsi a procedere ad una verifica generale della motocicletta prima di ogni messa in funzione.

In questa occasione dovrebbero essere eseguiti i seguenti controlli:

1 CARBURANTE

Controllare la quantità di carburante nei serbatoi.

2 CATENA

Controllo tensione e condizioni catena

Una catena troppo tesa può staccarsi da corona o pignone, una catena troppo usurata può spezzarsi. In ambedue i casi possono essere danneggiate altre parti della moto e la moto può facilmente andare fuori controllo. Con una catena troppo tesa o non lubrificata si verifica un'inutile usura a catena, corona e pignone.



3 PNEUMATICI

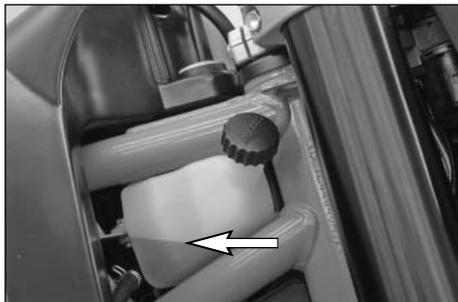
Controllare l'eventuale presenza di danni. Pneumatici che presentano tagli o rigonfiamenti devono essere sostituiti. La profondità del profilo deve corrispondere alle norme di legge. Va verificata anche la pressione d'aria. Poco profilo e pressione d'aria non adeguata peggiorano il comportamento su strada.

4 FRENI

Verificare il funzionamento dei freni e controllare il livello del liquido freni nei relativi recipienti. I recipienti sono dimensionati in modo tale che non è necessario un rabbocco neanche in caso di pastiglie del freno consumate. Se il livello del liquido freni scende al di sotto del valore minimo, questo indica perdite del sistema di frenatura o il consumo completo delle pastiglie del freno. Fate controllare il sistema di frenatura da un'officina specializzata della KTM, dato che è possibile che venga a mancare il funzionamento dei freni.

Occorre controllare inoltre lo stato dei tubi flessibili dei freni e lo spessore delle pastiglie. Controllare corsa a vuota e scorrevolezza leva del freno a mano e pedale freni.





5 **COMANDI A CAVO FLESSIBILE**
Controllarne le regolazione e la scorrevolezza.

6 **LIQUIDO DI RAFFREDDAMENTO**
Verificare il livello del liquido di raffreddamento a motore freddo.

7 **IMPIANTO ELETTRICO**
Avviare il motore e controllare il funzionamento dei fari, del fanalino posteriore, della luce di stop, degli indicatori di direzione, delle spie di controllo, dell'avvisatore acustico e dell'interruttore di sicurezza .



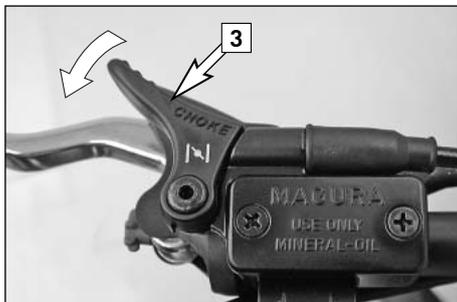
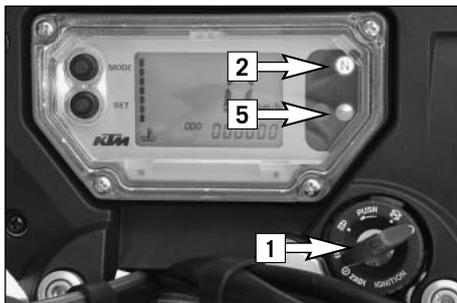
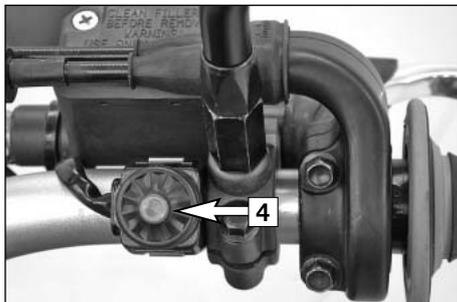
8 **CONTROLLARE IL LIVELLO D'OLIO DEL MOTORE**
Quantitativi troppo esigui di olio del motore portano ad usura precoce e, in seguito, a danneggiamenti del motore.

9 **BAGAGLI, CARICO UTILE**
Non superare mai il peso totale ammissibile (400 kg) ed i carichi per ruota. Il peso totale ammissibile si compone dei seguenti pesi:
– motocicletta in ordine di marcia con il pieno di benzina (200 kg)
– bagagli ed accessori
– pilota e passeggero con abbigliamento protettivo e casco

Adattare la pressione dei pneumatici, il precarico molla e le caratteristiche di frenatura della forcella e dell'ammortizzatore al peso totale.
Accertarsi prima di ogni viaggio che i bagagli siano ben fissati.



10 **SPECCHIETTI RETROVISORI**
Salire in sella e controllare la regolazione degli specchietti retrovisori.



Avviamento a motore freddo

- 1 Inserire la chiavetta d'accensione [1] in posizione 
- AVVERTENZA:
Dopo l'azionamento dell'accensione di solito è udibile brevemente il rumore operativo della pompa del carburante.
- 2 Mettere il cambio in folle (s'illumina la spia di controllo verde N [2])
- 3 Azionare la leva dell'aria [3]
Con temperature esterne superiori a 5°C tirare la leva dell'aria solo fino a metà della sua corsa. Con temperature esterne inferiori a 5°C tirare la leva dell'aria per tutta la sua corsa.
- 4 Senza dare gas azionare il pulsante di avviamento [4].
- 5 Appena il motore gira, la spia di avvertimento della pressione olio [5] deve spegnersi.
- 6 Togliere la motocicletta dal cavalletto laterale.
- 7 Dopo breve tempo (max. 1 km) ritornare la leva dell'aria in posizione base.

ATTENZIONE

- Non avviate il motore in un locale chiuso e neanche lasciatelo acceso in tali locali. I gas di scarico sono tossici e possono portare allo svenimento e persino alla morte. In caso di funzionamento del motore assicuratevi sempre di un'aerazione sufficiente.
- Mai far andare la moto con la batteria scarica o senza batteria. In ambedue i casi possono essere danneggiati componenti e dispositivi di sicurezza elettronici. La moto quindi non è sicura per l'uso stradale.

AVVERTIMENTO

- Se la spia di avvertimento per la pressione olio non si spegne appena gira il motore, spegnere subito il motore. Se il motore non viene spento, si verifica entro poco tempo un danno al motore. Controllare il livello olio ossia recarsi in un'officina specializzata KTM.
- Avviare al massimo 5 secondi di seguito. Fino al prossimo tentativo di avviamento attendere almeno 5 secondi.
- Non fate salire di giri il motore freddo. Ciò potrebbe causare dei danni al motore, perché il pistone si riscalda e, conseguentemente, si dilata più rapidamente del cilindro raffreddato ad acqua. Fate sempre riscaldare prima il motore da fermi ovvero fatelo riscaldare ad un numero di giri basso.
- Dopo una percorrenza di max. un chilometro riportare in posizione base la leva dell'aria, altrimenti si rovinano i catalizzatori.

SE ALL'AZIONAMENTO DEL PULSANTE DI AVVIAMENTO IL MOTORE NON GIRA:

Controllate

- se il cambio sia messo in folle
- se l'accensione sia azionata
- se il faro sia acceso (la luce si spegne all'azionamento del pulsante d'avviamento elettrico)
 - se di no, la batteria è scarica
 - se di sì, procedete come descritto nel capitolo „Diagnosi dei difetti“ oppure rivolgetevi ad un'officina specializzata KTM

SE ALL'AZIONAMENTO DEL PULSANTE DI AVVIAMENTO IL MOTORE GIRA, MA NON PARTE:

Controllate

- se i rubinetti del carburante sono aperti
- se avete azionato la leva dell'aria
- se ci sia sufficiente carburante nel serbatoio
 - se di no, rabboccate con carburante
 - se di sì, procedete come descritto nel capitolo „Diagnosi dei difetti“ oppure rivolgetevi ad un'officina specializzata KTM

INDICAZIONE:

Questa motocicletta è dotata di un sistema di avviamento di sicurezza.

Il motore può essere avviato solo con il cambio messo in folle o con la leva frizione tirata. Con il cavalletto laterale aperto il motore può essere avviato solo con il cambio in folle o con la leva frizione tirata. Se viene innestata

una marcia quando il cavalletto laterale è aperto e la leva frizione viene rilasciata, il motore si spegne.

Avviamento a motore caldo ed a temperatura molto elevata

- 1 Inserire la chiavetta (d'accensione in posizione )
- 2 Mettere il cambio in folle (s'illumina la spia di controllo verde **N**)
- 3 Senza dare gas azionare il pulsante di avviamento.
- 4 Appena il motore gira, la spia di avvertimento per la pressione olio deve spegnersi.
- 5 Togliere la motocicletta dal cavalletto laterale.

Partenza

Tirare la leva frizione ed innestare la 1a marcia. Rilasciare lentamente la leva frizione dando contemporaneamente gas.

Cambiare le marce, marciare

La 1a marcia, con la quale marciate adesso, è la marcia di partenza e di salita. Se le circostanze lo permettono (traffico, pendenza) potete innestare marce superiori. A questo scopo togliere gas e contemporaneamente tirare la leva frizione, inserire la marcia successiva, rilasciare la leva frizione e dare gas con prudenza. Se è stata azionata la leva dell'aria, essa dovrà essere riportata una volta riscaldato il motore.

Date sempre tanto gas quanto permettono le condizioni stradali ed atmosferiche. Accelerate con prudenza specialmente nelle curve. A causa di „spalancate“ repentine di gas la moto può sfuggire al controllo, inoltre aumenta il consumo di carburante.

Per tornare in marce inferiori frenare se necessario togliendo contemporaneamente il gas, tirare la leva della frizione e innestare una marcia inferiore, lasciare leggermente la frizione e accelerare o procedere a nuovo cambio di marcia.

Se il motore si spegne ad esempio ad un incrocio, semplicemente tirare la leva frizione ed avviare. Non è necessario mettere il cambio in folle.

ATTENZIONE

- Evitare brusche variazioni dei carichi in curva e su strada bagnata o scivolosa. La motocicletta potrebbe facilmente sfuggire al controllo.
- Durante il viaggio non mettere mai l'interruttore di accensione in posizione  o .
- Non tentare di variare le impostazioni durante la guida. Questo potrebbe distogliervi dal traffico e farvi perdere il controllo della motocicletta.
- Fuori strada dovrete sempre essere accompagnati da un amico con una seconda moto, in modo da potervi aiutare a vicenda in caso di difficoltà.

⚠ ATTENZIONE

- Durante la guida il passeggero deve sorreggersi al guidatore o alle apposite maniglie e tenere i piedi sulle pedane per il passeggero.
- Controllate ripetutamente il fissaggio dei bagagli e delle valigie.
- Dopo ogni caduta la moto deve essere controllata come prima di ogni messa in funzione.
- Un manubrio storto deve sempre essere sostituito. In nessun caso raddrizzarlo, perché perderebbe così la sua stabilità.

! AVVERTIMENTO

- Numeri di giri elevati a motore freddo si ripercuotono negativamente sulla durata d'esercizio del motore. E' pertanto preferibile, prima di lanciare il motore a pieno regime, riscaldarlo percorrendo qualche chilometro in campo di velocità medio. Il motore ha raggiunto la sua temperatura d'esercizio quando si illumina la 4a barra dell'indicazione della temperatura.
- Se durante la guida s'illumina la spia rossa per la pressione olio, la pressione dell'olio è troppo bassa per una sufficiente lubrificazione del motore. Fermatevi subito e spegnete il motore. Se proseguite nonostante sia accesa la spia d'avvertimento, si verificherà entro poco tempo un danno al motore. Controllate il livello dell'olio e/o contattate un'officina autorizzata KTM.

- Non passate mai a tutto gas in una marcia inferiore. Il motore viene portato ad un numero di giri eccessivo e vengono danneggiate le valvole. Inoltre si potrebbe perdere facilmente il controllo della motocicletta in seguito al bloccaggio della ruota posteriore.
- Non mettere mai in funzione la moto senza filtro aria, perché polvere e sporco possono giungere nel motore causando un'usura elevata.
- Se, durante la guida, si verifica una sensibile perdita di potenza perché un cilindro interrompe il funzionamento o si guasta completamente a causa di un difetto di accensione, occorre fermarsi immediatamente. Se dovesse giungere della miscela carburante-aria non combusta al catalizzatore, a causa del calore la miscela verrebbe accesa al catalizzatore distruggendo quest'ultimo ed i componenti adiacenti.
- La spia rossa di avvertimento temperatura liquido di raffreddamento si illumina quando il liquido ha raggiunto una temperatura di 120°. Possibili cause per l'aumento della temperatura:
 - guida lenta ad alto carico ed alta temperatura dell'aria
 - poco liquido nel sistema di raffreddamento
 - la ventola al radiatore non funziona
 - uso improprio della frizione con guida lenta.

Fate raffreddare il motore e controllate il livello del liquido di raffreddamento nel radiatore (non solo nel vaso d'espansione). **Attenzione - pericolo di ustioni!** Si deve proseguire solo vi è abbastanza liquido nel sistema di raffreddamento.

- Se durante la guida si manifestano dei rumori anomali, arrestatevi subito, spegnete il motore e mettetevi in contatto con un'officina specializzata KTM.

Frenare

Togliere il gas e frenare contemporaneamente con il freno a mano ed il freno a pedale. Su fondo sabbioso, bagnato da pioggia o scivoloso azionare i freni con particolare prudenza. Frenate sempre con delicatezza, il bloccaggio delle ruote porta a sbandare o a cadere. Innestate anche marce inferiori in funzione della velocità. La procedura di frenata dovrebbe sempre essere terminata prima dell'inizio della curva.

In occasione di lunghi percorsi in discesa sfruttate l'effetto frenante del motore. Per fare ciò tornate in 1a o in 2a marcia, senza però salire eccessivamente di giri. In questo modo dovete frenare molto meno e i freni non si surriscaldano.

⚠ ATTENZIONE

- In caso di pioggia o dopo il lavaggio della motocicletta l'azione frenante può essere ritardata a causa dei dischi freno bagnati. Azionare i freni finché sono asciutti.
- Anche guidando su strade sporche o cosparse di sale i freni possono reagire con ritardo. Azionare i freni finché sono puliti.
- Tenete conto del maggior spazio di frenata, quando trasportate un passeggero o dei bagagli.
- All'atto di frenare il disco, le pastiglie, la pinza ed il liquido del freno si riscaldano. Più queste parti sono calde, più è debole l'effetto di frenatura. Nel caso estremo può non funzionare tutto il sistema di frenatura.
- Se lo sforzo alla leva freno anteriore oppure al pedale del freno risultasse minimo, potrebbe esistere un difetto nell'impianto frenante. In questo caso è opportuno far verificare il motociclo da un'officina specializzata KTM.

**Arresto e parcheggio**

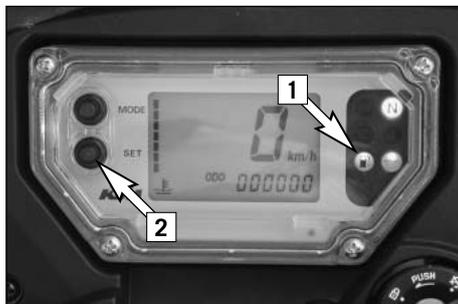
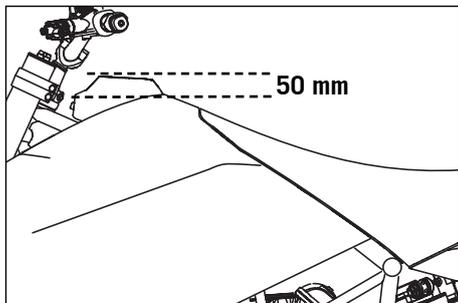
Frenare la motocicletta e mettere il cambio in folle. Per spegnere il motore spegnere l'accensione. Con il piede ripiegare in avanti il cavalletto laterale fino all'arresto, caricarlo con il peso della moto e parcheggiare su fondo solido. Chiudere la moto a chiave.

⚠ ATTENZIONE

- Parcheggiate la motocicletta sempre su fondo solido e piano.
- Non lasciare mai la motocicletta incustodita se il motore è acceso.
- Durante il funzionamento le motociclette producono molto calore. Il motore, i radiatori, l'impianto di scarico, i dischi dei freni nonché gli ammortizzatori possono diventare molto caldi. Non toccate queste parti dopo aver messo in funzione il motore e posteggiate la motocicletta in un luogo dove è improbabile che i pedoni la tocchino bruciandosi.
- Non parcheggiate mai la motocicletta in luoghi dove c'è il pericolo d'incendio per erba secca o altri materiali facilmente infiammabili.

! AVVERTIMENTO

- Togliete sempre la chiave di accensione quando parcheggiate la motocicletta per evitare che persone non autorizzate la possano mettere in moto.
- Se vi sedete sulla moto caricando così ulteriormente il cavalletto laterale, rischiate di danneggiare il cavalletto laterale o il carter motore e la moto può ribaltarsi.



Benzina, rifornimento

Il motore LC8 richiede carburante super senza piombo ad almeno 95 ottani (RON). Nel caso si utilizzi del carburante dotato di meno ottani, vi è la possibilità di cambiare semplicemente alla curva d'accensione preprogrammata per 80 – 94 ottani (RON) (vedi Attivazione curva d'accensione per carburanti a basso numero di ottani).

! AVVERTIMENTO

- Utilizzare carburante super senza piombo a 95 ottani (RON). Nel caso si utilizzi del carburante dotato di meno ottani, è necessario cambiare la curva d'accensione per evitare un danno al motore.
- Questa motocicletta è dotata di catalizzatori che vengono distrutti con l'uso di benzina al piombo. Perciò utilizzate solo benzina senza piombo.

Il carburante si dilata in caso di riscaldamento. Quindi non riempite il serbatoio fino all'orlo superiore (vedi schizzo).

Dopo aver chiuso il tappo del serbatoio, accertarsi che sia avvitato bene.

AVVERTENZA:

Dopo il rifornimento ci vogliono ca. 8 minuti prima che la spia [1] del carburante si spenga, TRIP F si azzeri automaticamente e ritorni alla modalità precedente.

Se premete per 2 secondi il tasto funzionale SET [2], la spia del carburante si spegne subito.

⚠ ATTENZIONE

La benzina è facilmente infiammabile e tossica. Maneggiando la benzina si adotti la massima cautela. Non fate il pieno di benzina nelle vicinanze di fiamme aperte o sigarette accese. Spegnete sempre il motore per fare benzina. Fate attenzione a non versare benzina sul motore o sul tubo di scappamento. Eliminare immediatamente con un panno la benzina versata. Qualora la benzina dovesse venire ingoiata o spruzzata negli occhi occorre recarsi immediatamente da un medico.

950 SUPER ENDURO R 2007 UN VEICOLO PULITO PERMETTE ISPEZIONI PIÙ BREVI E RISPARMIA SOLDI! CON IMPIEGO SPORTIVO IL TAGLIANDO RELATIVO AI 7500 KM VA ESEGUITO DOPO OGNI GARA! La percorrenza per gli intervalli di manutenzione non dovrebbe assolutamente essere superata di 500 km. I lavori di manutenzione eseguiti nell'officina specializzata KTM non sostituiscono i lavori di controllo e manutenzione del pilota!		1° tagliando dopo 1000 km	ogni 7500 km ossia min. 1x anno	ogni 15000 km ossia ogni 2 anni
MOTORE	Sostituzione olio motore e filtro olio	●	●	●
	Pulizia unità filtranti motore e serbatoio olio	●	●	●
	Pulizia magneti viti di scarico motore e serbatoio olio	●	●	●
	Controllo condizioni e sistemazione senza pieghe delle tubazioni olio	●	●	●
	Sostituzione candele			●
	Controllo e registrazione gioco valvole	●		●
	Controllo serraggio viti di fissaggio motore	●	●	●
	Controllo serraggio viti motore accessibili dall'esterno	●	●	●
	Controllo guarnizioni d'attrito frizione			●
	Controllo intensificatore della pressione di disinnesto frizione			●
	Pulire il getto olio per la lubrificazione della frizione	●		●
CARBURATORE	Controllo condizioni (incrinature) e tenuta soffiatti filtro	●		●
	Controllo ed eventuale regolazione sincronizzazione carburatori mediante vacuometro	●		●
	Controllo regolazione minimo (1400 giri/min)	●		●
	Controllo condizioni e sistemazione senza pieghe dei tubi di sfiato e dei tubi del carburante	●		●
GRUPPI DI MONTAGGIO	Controllo tenuta ed antigelo del sistema di raffreddamento	●	●	●
	Controllo funzionamento ventilatore del radiatore	●	●	●
	Controllo tenuta e sospensione corretta dell'impianto di scarico e sede fissa delle fascette	●	●	●
	Controllo condizioni, scorrevolezza e sistemazione senza pieghe, regolazione e lubrificazione dei cavi di comando	●	●	●

950 SUPER ENDURO R 2007 UN VEICOLO PULITO PERMETTE ISPEZIONI PIÙ BREVI E RISPARMIA SOLDI! CON IMPIEGO SPORTIVO IL TAGLIANDO RELATIVO AI 7500 KM VA ESEGUITO DOPO OGNI GARA! La percorrenza per gli intervalli di manutenzione non dovrebbe assolutamente essere superata di 500 km. I lavori di manutenzione eseguiti nell'officina specializzata KTM non sostituiscono i lavori di controllo e manutenzione del pilota!		1° tagliando dopo 1000 km	ogni 7500 km ossia min. 1x anno	ogni 15000 km ossia ogni 2 anni
GRUPPI DI MONTAGGIO	Controllo livello olio nella pompa frizione idraulica		●	●
	Controllo e, se necessario, sostituzione filtro aria, pulizia cassa filtro		●	●
	Controllo condizioni e sistemazione senza pieghe dei cavi	●	●	●
	Controllo orientamento faro	●	●	●
	Controllo funzionamento impianto elettrico (anabbagliante, abbagliante, stop, frecce, spie di controllo, illuminazione tachimetro, clacson, interruttore cavalletto lat., interruttore frizione, interruttore di sicurezza)	●	●	●
	Controllo serraggio viti e dadi	●	●	●
FRENI	Controllo livello liquido freni, spessore pastiglie, dischi freno	●	●	●
	Sostituzione liquido freni			●
	Controllo condizioni e tenuta tubazioni dei freni	●	●	●
	Controllo/regolazione scorrevolezza e corsa a vuoto leva freno ant. e pedale freno	●	●	●
	Controllo serraggio viti dell'impianto freni	●	●	●
CICLISTICA	Controllo tenuta e funzionamento ammortizzatore e forcella	●	●	●
	Pulizia parapolveri		●	●
	Spurgo gambe forcella	●	●	●
	Controllo supporto forcellone	●	●	●
	Controllo/registrazione cuscinetti sterzo	●	●	●
	Controllo serraggio viti ciclistica (piastre forcella, fondelli forcella, dadi e viti dei perni ruota, supporto forcellone, controleva, ammortizzatore)	●	●	●

950 SUPER ENDURO R 2007 UN VEICOLO PULITO PERMETTE ISPEZIONI PIÙ BREVI E RISPARMIA SOLDI! CON IMPIEGO SPORTIVO IL TAGLIANDO RELATIVO AI 7500 KM VA ESEGUITO DOPO OGNI GARA! La percorrenza per gli intervalli di manutenzione non dovrebbe assolutamente essere superata di 500 km. I lavori di manutenzione eseguiti nell'officina specializzata KTM non sostituiscono i lavori di controllo e manutenzione del pilota!		1° tagliando dopo 1000 km	ogni 7500 km ossia min. 1x anno	ogni 15000 km ossia ogni 2 anni
RUOTE	Controllo tensione raggi e coassialità cerchi	●	●	●
	Controllo condizioni e pressione pneumatici	●	●	●
	Controllo usura, sede fissa e tensione di catena, pignone, corona dentata e guide catena	●	●	●
	Controllo applicazione di Loctite e sede fissa di pignone e corona catena	●	●	●
	Lubrificazione catena	●	●	●
	Controllo gioco cuscinetti ruota e parastrappi	●	●	●

950 SUPER ENDURO R 2007 IMPORTANTI LAVORI DI MANUTENZIONE CHE DEVONO ESSERE ESEGUITI SU RICHIESTA SEPARATA		almeno 1 x anno	ogni 15000 km ossia ogni 2 anni
Manutenzione completa forcella			●
Manutenzione completa ammortizzatore			●
Pulizia ed ingrassaggio cuscinetti sterzo e relativi elementi di tenuta		●	
Pulizia e taratura carburatore		●	
Trattamento contatti elettrici ed interruttori con spray di contatto		●	
Trattamento allacciamenti batteria con spray di contatto		●	
Sostituzione liquido di raffreddamento			●

950 SUPER ENDURO R 2007 ESECUZIONE DI INDISPENSABILI LAVORI DI CONTROLLO E MANUTENZIONE DAL PILOTA	Prima di ogni messa in servizio	Dopo ogni pulizia	ogni 1000 km	dopo ogni uso fuori strada
Controllo livello olio	●			
Controllo livello liquido freni	●			
Controllo usura pastiglie	●			
Controllo funzionamento impianto luci	●			
Controllo funzionamento clacson	●			
Lubrificazione e regolazione cavi di comando e nippli		●		
Spurgo regolare gambe forcella			●	●
Pulizia catena			●	●
Lubrificazione catena		●	●	●
Controllare la tensione della catena, all'occorrenza lubrificarla	●			
Controllo pressione ed usura pneumatici	●			
Controllo livello liquido di raffreddamento	●			
Controllo tenuta tubazioni carburante	●			
Controllo scorrevolezza di tutti gli organi di comando	●			
Controllo effetto frenante	●	●		
Trattamento parti di metallo lucido (tranne impianto freni e scarico) con anticorrosivi a base di cera		●		
Trattamento blocchetto accensione/bloccasterzo ed interruttore luci con spray di contatto		●		
Controllo tensione raggi (prova sonora)				●
Controllo assenza di danneggiamenti e deformazioni ai cerchi				●
Controllo tenuta e sospensione impianto di scarico				●
Controllo e, se necessario, sostituzione filtro aria, pulizia cassa filtro				●
Controllo tenuta e funzionamento ammortizzatore e forcella				●
Pulizia parapolveri				●

! AVVERTIMENTO

- All'uso di un pulitore ad alta pressione far attenzione che il getto d'acqua non finisca su componenti elettrici, connettori, cavi di comando, cuscinetti, carburatore, ecc. A causa dell'alta pressione l'acqua potrebbe penetrare in questi componenti e provocare disturbi o portare alla precoce distruzione dei medesimi.
- Per il fissaggio dei convogliatori al serbatoio utilizzate solo le viti speciali KTM con la giusta lunghezza del filetto. Se usate altre viti o montate viti più lunghe, il serbatoio può perdere tenuta e rischiate la fuoriuscita di carburante.
- Se aprite collegamenti a vite con dadi autobloccanti, prima del rimontaggio i dadi devono essere sostituiti. Se non avete a disposizione nuovi dadi autobloccanti, è necessario assicurare i filetti con Loctite 243. Nel caso i filetti siano danneggiati, bisogna sostituire sia le viti sia i dadi.
- Con le viti di fissaggio del motore non usate rosette dentate o elastiche, perché potrebbero scavarsi nelle parti del telaio e di conseguenza allentarsi in continuazione. Usate invece dadi autobloccanti.
- Prima di iniziare lavori di manutenzione fate raffreddare la motocicletta per evitare scottature.
- Smaltite oli, grassi, filtri, carburanti, detergenti ecc. in modo regolamentare. Rispettate le relative normative vigenti nel vostro paese.
- Non disperdete in nessun caso l'olio usato nella canalizzazione o nell'ambiente. Un litro di olio inquina 1.000.000 di litri d'acqua.

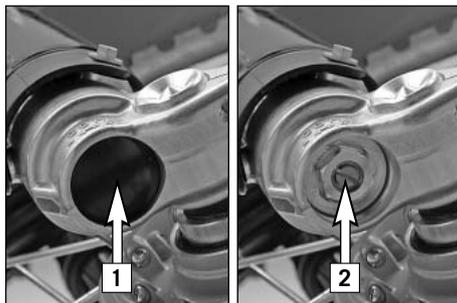
950 SUPER ENDURO R 2007	FORCELLA			AMMORTIZZATORE			
REGOLAZIONE STANDARD	Grado compressione	Grado distensione	Prearico molla (giri)	Grado compressione basse velocità	Grado compressione alte velocità	Grado distensione	Prearico molla (mm)
Comfort	25	25	1	25	2	22	8
Regolazione standard	20	20	5	20	1,5	18	8
Sport (MX)	15	15	8	15	1	15	8
Max. carico utile	20	20	5	15	1	15	8

Taratura forcella ed ammortizzatore

La forcella e l'ammortizzatore offrono diverse possibilità di regolazione per tarare la ciclistica in funzione dello stile di guida personale e del carico utile.

Per facilitarvi la taratura, abbiamo riassunto i nostri valori empirici in una tabella. Questi valori di taratura sono da considerarsi valori indicativi e dovrebbero essere sempre la base di partenza per la vostra taratura personale della ciclistica. Non modificate arbitrariamente le regolazioni (max. $\pm 40\%$), perché altrimenti potrebbero peggiorare le caratteristiche di guida (specialmente ad alta velocità).

Fate attenzione che le regolazioni alle due gambe forcella siano uguali.



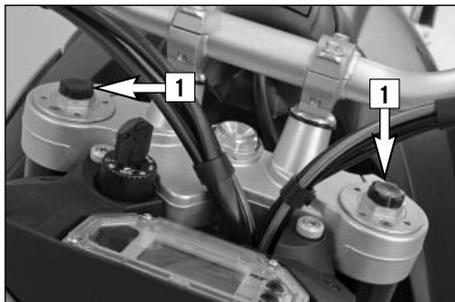
Regolazione freno in compressione della forcella

Il freno idraulico in compressione determina il comportamento della forcella in compressione. Con un cacciavite levare con cautela il tappo di protezione [1].

Il freno in compressione può essere regolato con le viti di registro [2] alla base delle gambe forcella. Girando in senso orario si aumenta il freno in compressione, girando in senso antiorario lo si diminuisce. La taratura della frenatura idraulica deve essere uguale su ambedue gli steli.

REGOLAZIONE STANDARD:

- girare la manopola in senso orario fino all'arresto
- girare indietro in senso antiorario di 20 scatti.



Regolazione freno in estensione della forcella

Il freno idraulico in estensione determina il comportamento della forcella in estensione. Il freno in estensione può essere regolato mediante le viti di registro **[1]** (REB). Girando in senso orario si aumenta il freno in estensione, girando in senso antiorario lo si diminuisce. La taratura della frenatura idraulica deve essere uguale su ambedue gli steli.

REGOLAZIONE STANDARD:

- girare la manopola in senso orario fino all'arresto
- girare indietro in senso antiorario di 20 scatti.



Regolazione precarico molla forcella

Il precarico molla della forcella può essere variato girando le viti di registro **[2]** (chiave da 24 mm) di ± 5 mm.

Girando in senso orario il precarico aumenta, girando in senso antiorario il precarico diminuisce. 1 giro varia il precarico molla di 1 mm.

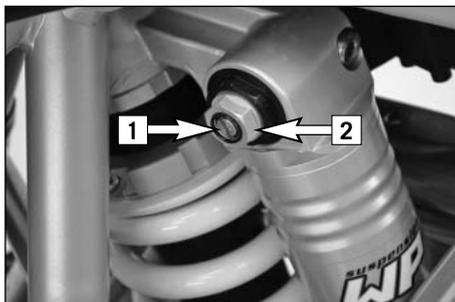
Nonostante si giri automaticamente anche la vite di registro **[1]**, una variazione del precarico molla non influisce sulla regolazione del freno in estensione. La regolazione del precarico molla deve essere uguale su ambedue gli steli.

Con un maggior precarico molla si dovrebbe regolare però per principio anche più frenatura in estensione.

REGOLAZIONE STANDARD:

Girare la vite di registro in senso antiorario fino a battuta e quindi per 5 giri in senso orario.





Regolazione freno in compressione ammortizzatore

L'ammortizzatore offre la possibilità di una doppia regolazione del freno per le alte e le basse velocità di compressione (Dual Compression Control).

Con alte e basse velocità è inteso il movimento dell'ammortizzatore in compressione e non la velocità di marcia della motocicletta.

Questa tecnica per basse ed alte velocità lavora in maniera sinergica.

Con una velocità di compressione lenta fino a normale dell'ammortizzatore agisce soprattutto la regolazione per basse velocità.

La regolazione per alte velocità mostra il suo effetto nella compressione veloce.

Girando in senso orario si aumenta il freno in compressione, girando in senso antiorario lo si diminuisce.



REGOLAZIONE STANDARD PER BASSE VELOCITÀ:

- girare la vite di registro [1] con un cacciavite in senso orario fino all'arresto.
- girare indietro in senso antiorario di 20 scatti.

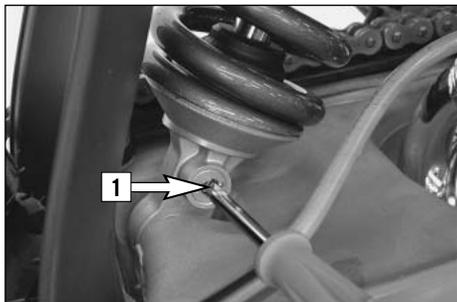


REGOLAZIONE STANDARD PER ALTE VELOCITÀ:

- girare la vite di registro [2] in senso orario fino a battuta.
- girare indietro in senso antiorario di 1,5 giri

⚠ ATTENZIONE

L'unità di ammortizzamento dell'ammortizzatore è riempita con azoto altamente compresso. Non provate mai a smontare l'ammortizzatore o ad eseguire i lavori di manutenzione senza l'aiuto di tecnici, potrebbero altrimenti verificarsi inconvenienti poco piacevoli. Per questo non svitare mai l'avvitamento nero (24 mm).



Ammortizzamento ammortizzatore in estensione

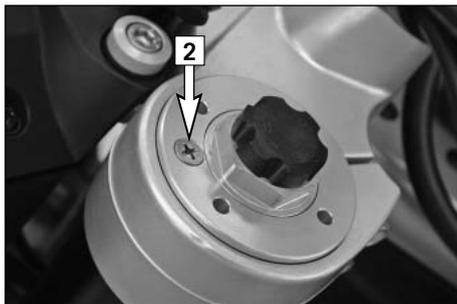
Il freno in estensione può essere regolato mediante la vite di registro [1]. Girando in senso orario la frenatura in estensione aumenta, girando in senso antiorario la frenatura diminuisce.

REGOLAZIONE STANDARD:

- girare la vite di registro [1] in senso orario fino a battuta,
- girare indietro in senso antiorario di 18 scatti.

ATTENZIONE

L'unità di ammortizzamento dell'ammortizzatore è riempita con azoto altamente compresso. Non provate mai a smontare l'ammortizzatore o ad eseguire i lavori di manutenzione senza l'aiuto di tecnici, potrebbero altrimenti verificarsi inconvenienti poco piacevoli.

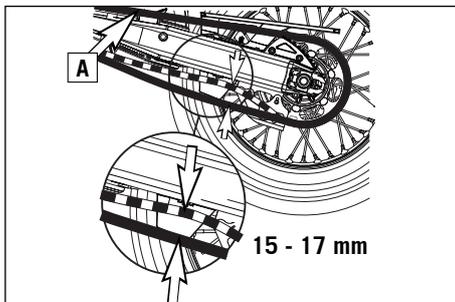


Spurgo steli forcella

Gli steli della forcella vanno spurgati regolarmente (vedi „Programma di manutenzione“). A questo scopo posteggiare la motocicletta sul cavalletto laterale e togliere brevemente le viti di sfiato [2] per scaricare un'eventuale sovrappressione dall'interno degli steli.

AVVERTIMENTO

Pressione troppo alta all'interno della forcella può provocare mancanze di tenuta alla forcella. Se la vostra forcella presenta una mancanza di tenuta, allentate le viti di sfiato prima di far sostituire gli elementi di tenuta.

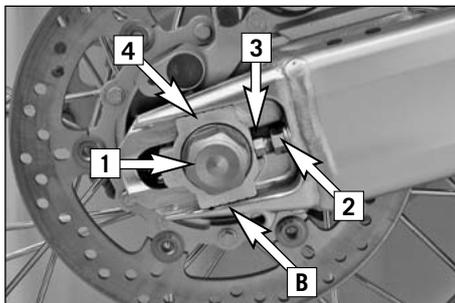


Controllo tensione catena

Posteggiare la moto sul cavalletto laterale, mettere il cambio in folle e premere la catena verso l'alto. La distanza fra catena e forcellone deve essere da 15 a 17 mm. Il ramo superiore della catena [A] deve essere teso (vedi schizzo). All'occorrenza correggere la tensione della catena.

⚠ ATTENZIONE

- Se la tensione della catena è eccessiva si determina un carico aggiuntivo per i componenti del sistema di trasmissione secondario (catena, pignoni catena, cuscinetti del cambio e del supporto dei pignoni) che oltre ad accelerare l'usura può comportare la rottura della catena.
- Se invece la tensione della catena è insufficiente, questa può uscire dai rocchetti e bloccare la ruota posteriore o causare danni al motore.
- In entrambi i casi si può facilmente perdere il controllo della motocicletta.



Correzione tensione catena

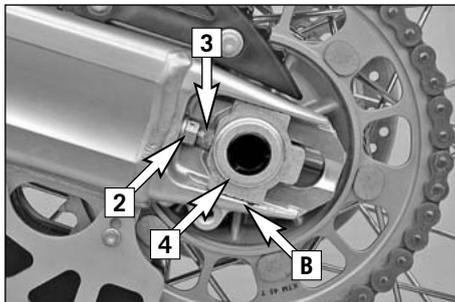
Allentare il dado flangiato [1], allentare i controdadi [2] e girare le viti di registro [3] a destra ed a sinistra di egual misura. Serrare i controdadi [2].

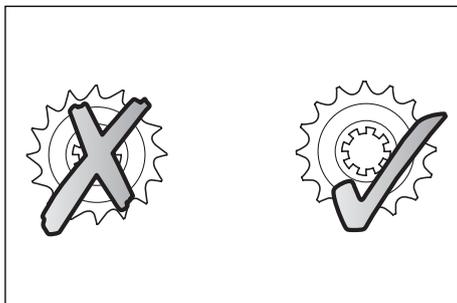
Affinché la ruota posteriore sia correttamente allineata, le marcature ai tendicatena devono trovarsi a destra ed a sinistra nella stessa posizione rispetto ai segni di riferimento [B]. Prima di serrare il perno ruota verificare che i tendicatena [4] siano a contatto con le viti di registro e che la ruota posteriore sia allineata con quella anteriore.

Serrare il dado flangiato [1] a 90 Nm.

⚠ ATTENZIONE

Se al montaggio non disponete di una chiave dinamometrica, fate correggere la coppia di serraggio al più presto possibile in un'officina specializzata KTM. Un perno ruota allentato può causare un comportamento di guida instabile della moto e di conseguenza provocare una caduta.



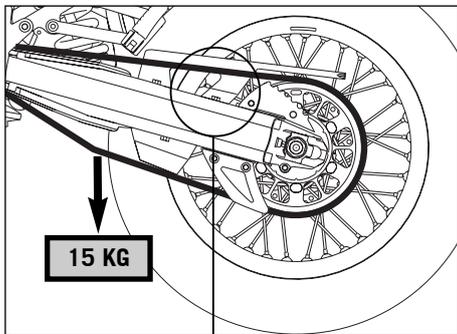


Manutenzione catena

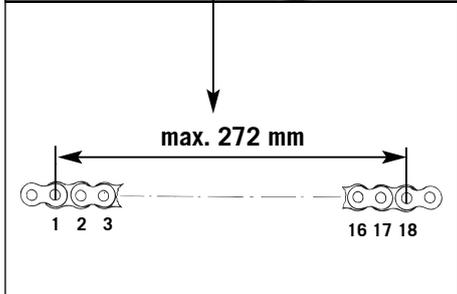
Con la catena X-ring la manutenzione è ridotta al minimo. Lo sporco più grosso viene rimosso con molta acqua. Prima di ogni lubrificazione devono essere eliminati i residui del lubrificante vecchio (Motorex Chain Clean 611). Quando la catena è asciutta, si dovrebbe usare uno speciale spray adatto per catene X-ring (Motorex Chainlube 622).

⚠ ATTENZIONE

- Fare in modo che il lubrificante non raggiunga in nessun caso né il pneumatico posteriore né il disco del freno, altrimenti l'aderenza al suolo del pneumatico e l'azione del freno posteriore si ridurrebbero notevolmente e si potrebbe facilmente perdere il controllo della motocicletta.
- Per motivi di sicurezza la catena non è dotata di un giunto catena. Fate sostituire la catena sempre in un'officina specializzata KTM dove dispongono degli attrezzi necessari per aprire e chiudere le catene.
- Non deve assolutamente essere montato un normale giunto catena.



Controllare sempre anche l'usura dei pignoni e dei pattini guida. Se necessario, sostituire questi particolari.



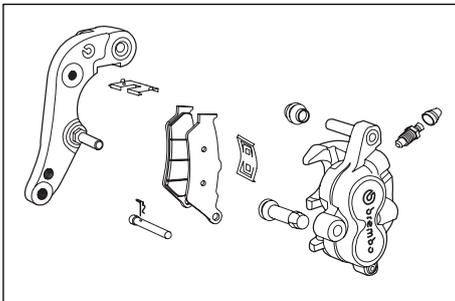
Controllo usura catena

Il miglior modo per controllare l'usura della catena è il seguente: Mettere il cambio in folle ed applicare un carico di ca. 15 chili al ramo inferiore della catena (vedi figura). Ora misurare la distanza di 18 rulli sul ramo superiore della catena. La catena dovrebbe essere sostituita al più tardi con una distanza di 272 mm. Le catene non si usurano sempre in maniera uniforme, perciò ripetere questa misurazione in diversi punti della catena.

Se mancano degli X-ring, la catena va sostituita.

INDICAZIONE:

Quando viene montata una catena nuova, si raccomanda di sostituire anche i pignoni. Catene nuove si usurano più velocemente su pignoni vecchi e usurati.



Indicazioni di base per i freni a disco KTM

PINZE:

L'alloggiamento delle pinze di questa serie di modelli è „flottante“, esse cioè non sono solidali al loro supporto. La compensazione laterale consente sempre un'appoggio ottimale delle pastiglie sui dischi. Le viti del supporto pinza freno vanno assicurate con Loctite 243 e serrate con 25 Nm.

⚠ ATTENZIONE

Fate eseguire i lavori di manutenzione o riparazione sull'impianto freni per motivi di sicurezza sempre in un'officina specializzata KTM.



PASTIGLIE:

La motocicletta adotta pastiglie sinterizzate anteriori e posteriori e così è anche omologata. Esse garantiscono caratteristiche di frenatura ottimali.

Pastiglie freno anteriore: Toshiba TT 2172 HH

Pastiglie freno posteriore: Ferit I/D 450 FF

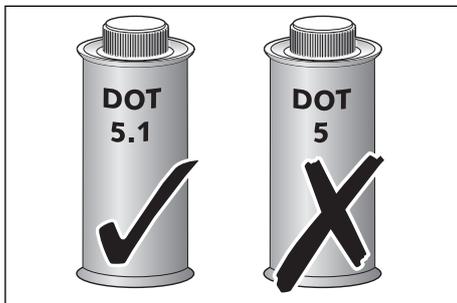
⚠ ATTENZIONE

Spesso le pastiglie disponibili nel commercio di accessori non sono ammessi all'impiego stradale della vostra motocicletta KTM. La costruzione ed il coefficiente di attrito delle pastiglie e quindi anche il loro potere frenante possono deviare notevolmente dalle pastiglie originali KTM. Se utilizzate pastiglie diverse da quelle di primo montaggio, non è garantito che siano omologate per l'uso stradale. In tal caso la vostra motocicletta non corrisponde più all'omologazione stradale e la garanzia decade.



RECIPIENTI DI LIQUIDO FRENI:

I recipienti di liquido freni del freno anteriore e posteriore sono dimensionati in modo tale che non è necessario un rabbocco neanche in caso di ceppi del freno consumati. In condizioni normali non c'è motivo per togliere i coperchi dei recipienti del liquido freni. Se il livello del liquido freno scende al di sotto del valore minimo, questo indica perdite del sistema di frenatura o il consumo completo delle pastiglie dei freni. In tal caso rivolgersi subito ad un'officina specializzata KTM.

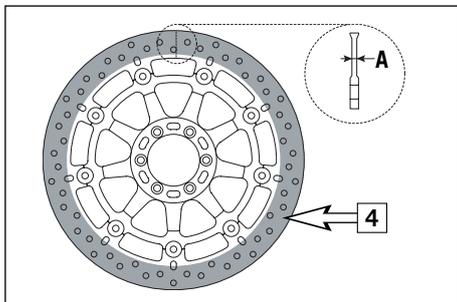


LIQUIDO FRENI:

Per il rabbocco e la sostituzione del liquido freni raccomandiamo di usare Motorex Brake Fluid DOT 5.1. Il liquido per freni DOT 5.1 ha un punto di ebollizione a umido di 180°C (di 25°C superiore a quello del DOT 4) e quindi offre una sicurezza maggiore in caso di sollecitazioni gravose. Il liquido per freni DOT 5.1 è a base di etere glicolico, è color ambra e può essere miscelato con liquido per freni DOT 4. In nessun caso utilizzare liquido per freni DOT 5! Questo è a base di olio silconico ed è color porpora. Le guarnizioni ed i tubi freno delle motociclette KTM non sono concepiti per il liquido freni DOT 5.

⚠ ATTENZIONE

Fate sostituire il liquido dei freni anteriore e posteriore ogni due anni in un'officina specializzata KTM.

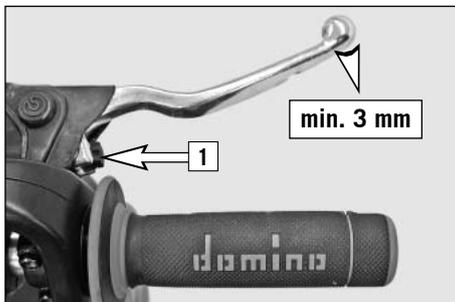


DISCHI FRENO:

Con l'usura si riduce lo spessore dei dischi freno nella zona della superficie di contatto [4] con le pastiglie. Nel punto più debole [A] lo spessore del disco freno non deve scendere sotto i 4,5 mm. Controllare l'usura in diversi punti.

⚠ ATTENZIONE

Dischi freno con uno spessore inferiore a 4,5 mm rappresentano un rischio per la sicurezza. Fate sostituire immediatamente dischi freno eccessivamente usurati.

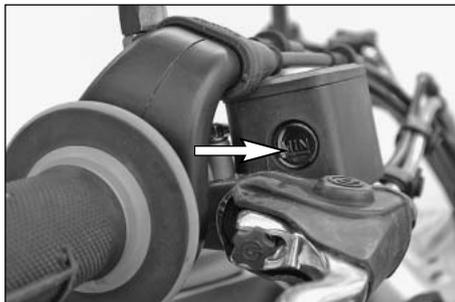


Regolazione corsa a vuoto alla leva freno a mano

La corsa a vuoto alla leva freno a mano può essere variata con la vite di registro [1]. In questo modo la posizione del punto di pressione (la resistenza che diventa percepibile alla leva freno a mano, quando le pastiglie vengono pressate contro il disco del freno) può essere regolata per qualsiasi grandezza della mano.

! AVVERTIMENTO

La corsa a vuoto alla leva freno a mano deve essere di almeno 3 mm. Solo allora il pistone deve essere mosso nella pompa freno a mano (percepibile alla maggiore resistenza alla leva freno a mano). Se manca questa corsa a vuoto, si forma della pressione nel sistema di frenatura e la conseguenza può essere un mancato funzionamento del freno ruota anteriore dovuto a surriscaldamento.

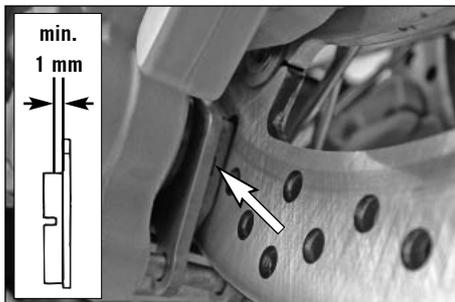


Controllo livello liquido freno anteriore

Il serbatoio del liquido fa corpo unico con la pompa di comando posta sul manubrio ed è provvisto di una spia di ispezione: con serbatoio in posizione orizzontale, il livello del liquido non deve mai scendere sotto la mezzzeria della spia.

⚠ ATTENZIONE

- Se il livello del liquido freni scende al di sotto del valore minimo, questo indica perdite del sistema di frenatura o il consumo completo delle pastiglie del freno. In tal caso rivolgersi subito ad un'officina specializzata KTM.
- Fate sostituire il liquido dei freni anteriore e posteriore ogni due anni in un'officina specializzata KTM.



Controllo pastiglie freno anteriore

Le pastiglie del freno vanno controllate dal basso. Lo spessore delle pastiglie non deve essere inferiore a 1 mm.

⚠ ATTENZIONE

Al punto più sottile lo spessore delle pastiglie dei freni non deve esser inferiore 1 mm, altrimenti si potrebbe verificare un guasto ai freni. Nell'interesse della vostra propria sicurezza fate perciò sostituire in tempo le pastiglie.

! AVVERTIMENTO

Se le pastiglie vengono sostituite troppo tardi cosicché le guarnizioni risultano parzialmente o completamente consumate, le parti in acciaio delle pastiglie sfregano sui dischi freno. Ciò comporta una notevole diminuzione dell'effetto frenante e la distruzione dei dischi freno.

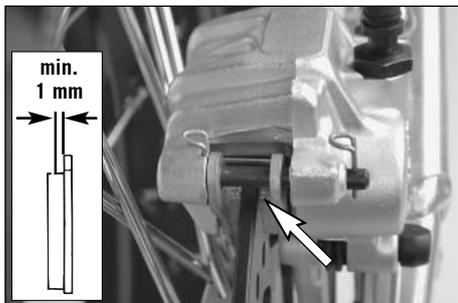


Controllo livello liquido freno posteriore

Il recipiente del liquido per il freno a disco posteriore e combinato con la pompa freno posteriore e ha un vetro spia. A veicolo posteggiato in posizione verticale, il livello del liquido freno non deve scendere sotto la marcatura MIN.

⚠ ATTENZIONE

- Se il livello del liquido freni scende al di sotto del valore minimo, questo indica perdite del sistema di frenatura o il consumo completo delle pastiglie del freno. In tal caso rivolgersi subito ad un'officina specializzata KTM.
- Fate sostituire il liquido dei freni anteriore e posteriore ogni due anni in un'officina specializzata KTM.



Controllo pastiglie freno posteriore

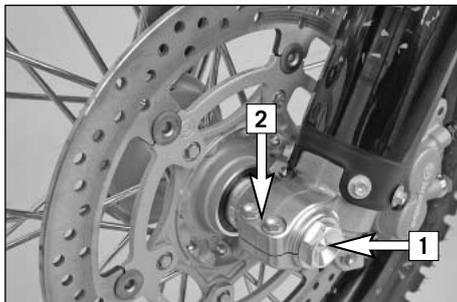
Le pastiglie del freno vanno controllate dal lato posteriore. Lo spessore delle pastiglie non deve essere inferiore a 1 mm.

⚠ ATTENZIONE

Al punto più sottile lo spessore delle pastiglie dei freni non deve essere inferiore 1 mm, altrimenti si potrebbe verificare un guasto ai freni. Nell'interesse della vostra propria sicurezza fate perciò sostituire in tempo le pastiglie.

! AVVERTIMENTO

Se le pastiglie del freno vengono sostituite troppo tardi cosicchè esse risultano parzialmente o completamente consumate, le parti in acciaio delle pastiglie sfregano sul disco. Ciò comporta una notevole diminuzione dell'effetto frenate ed il deterioramento del disco del freno.



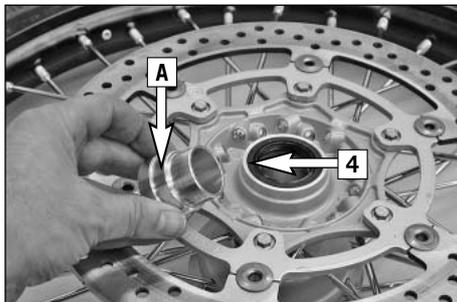
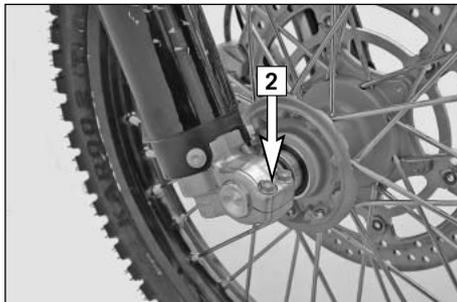
Smontaggio e rimontaggio ruota anteriore

Posizionare la moto con il paramotore su un cavalletto di modo che la ruota anteriore non tocchi più terra. Allentare le due viti di serraggio [2] al fondello forcella sinistro, svitare il dado flangiato [1] e solo allora allentare le viti di serraggio destre [2]. Tenendo ferma la ruota anteriore, sfilare il perno ruota [3].

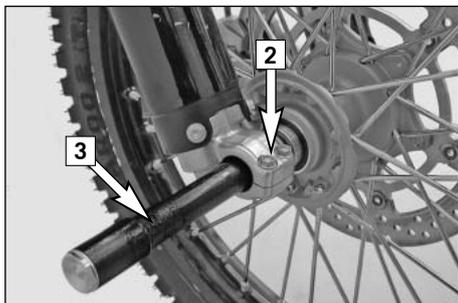
Levare con cautela la ruota anteriore dalla forcella.

! AVVERTIMENTO

- Non azionare il freno a mano quando la ruota anteriore è smontata.
- Poggiate la ruota sempre con il disco freno in alto per evitare di danneggiarlo.



Prima di rimontare la ruota anteriore, pulire ed ingrassare i paraoli [4] e la superficie di scorrimento [A] delle boccole distanziali e montare queste ultime. Con un cacciavite spingere le pastiglie leggermente indietro. Preparare la ruota anteriore posizionata in direzione di marcia.



Per il rimontaggio della ruota anteriore inserire questa nella forcella, posizionarla correttamente e montare il perno ruota [3].

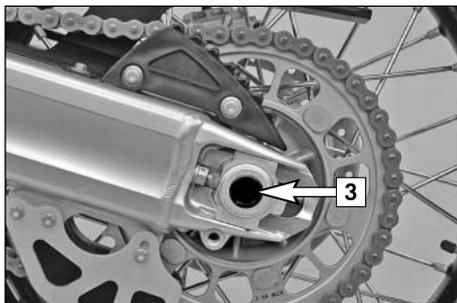
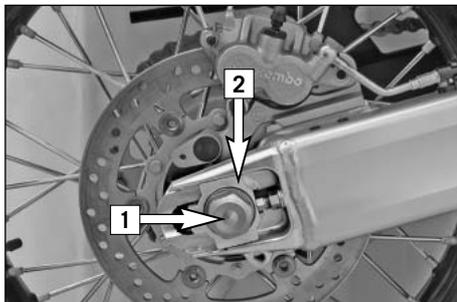
Montare il dado flangiato [1], serrare le viti di serraggio [2] al fondello forcella destro per impedire che il perno ruota si giri e serrare il dado flangiato con 40 Nm.

Allentare le viti morsetto del mozzo destro del perno della ruota, rimuovere la motocicletta dal cavalletto, azionare il freno anteriore e far affondare con forza alcune volte la forcella per allineare le forcelle.

Solo allora serrare le viti morsetto dei due mozzi del perno della ruota con 15 Nm.

⚠ ATTENZIONE

- Se al rimontaggio non avete a disposizione una chiave dinamometrica, fate correggere le coppie di serraggio appena possibile in un'officina specializzata KTM. Un perno ruota lento può comportare caratteristiche di guida instabili della motocicletta.
- Dopo aver montato la ruota posteriore azionate sempre il freno a pedale fino a ripristinare il corretto punto di pressione.
- I dischi freno vanno mantenuti sempre perfettamente puliti da olio e grasso, altrimenti verrebbe fortemente ridotto l'effetto frenante.



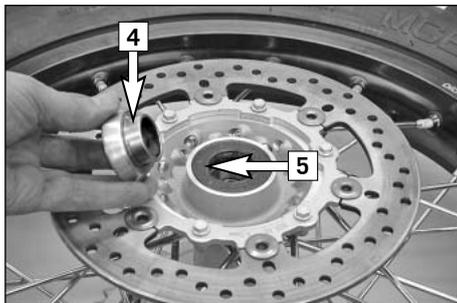
Smontaggio e montaggio della ruota posteriore

Posizionare la moto con il paramotore su un cavalletto di modo che la ruota posteriore non tocchi più terra.

Svitare il dado flangiato [1], togliere il tendicatena [2], tener ferma la ruota posteriore e sfilare il perno ruota [3]. Spingere la ruota posteriore il più possibile in avanti, togliere la catena dalla corona ed appoggiarla sulla protezione della corona. Levare con cautela la ruota posteriore dal forcellone.

! AVVERTIMENTO

- Non azionare il freno a pedale quando la ruota posteriore è smontata.
- Appoggiate la ruota sempre con il disco freno in alto per evitare di danneggiarlo.
- Quando viene smontato il perno ruota occorre pulire accuratamente le filettature del perno ruota e del dado a colletto e reingrassarle per evitare un grippaggio delle filettature (Motorex Long Term 2000).



Prima di rimontare la ruota posteriore pulire ed ingrassare la superficie di scorrimento della boccia [4] ed il paraolio [5].

Per il montaggio si proceda in senso inverso. Fate attenzione alla corretta posizione di montaggio del perno ruota e del tendicatena. Prima di serrare il dado a colletto con 90 Nm spingere in avanti la ruota posteriore affinché i tendicatena siano a contatto con le viti di serraggio.

ATTENZIONE

- Se al montaggio non disponete di una chiave dinamometrica, fate correggere la coppia di serraggio al più presto possibile in un'officina specializzata KTM. Un perno ruota allentato può causare un comportamento di guida instabile della moto e di conseguenza provocare una caduta.
- Dopo aver montato la ruota posteriore azionate sempre il freno a pedale fino a ripristinare il corretto punto di pressione.
- Il disco del freno va mantenuto sempre perfettamente pulito da olio e grasso. In caso contrario l'effetto frenante verrebbe notevolmente ridotto.



PRESSIONE PNEUMATICI		
950 SUPER ENDURO R	anteriore	posteriore
Fuoristrada *	1,7 bar	1,5 bar
Strada, solo guidatore	2,4 bar	2,5 bar
Strada, con passeggero	2,4 bar	2,7 bar
Max. carico utile	2,4 bar	2,7 bar

* Quando si ritorna sulla strada, aumentare immediatamente la pressione dei pneumatici!

Pneumatici, pressione pneumatici

Il tipo, lo stato e la pressione dei pneumatici condizionano il comportamento su strada della motocicletta e vanno pertanto controllati prima di ogni viaggio.

⚠ ATTENZIONE

I pneumatici di primo equipaggiamento sono omologati per una velocità massima di 160 km/h. Questa velocità non deve assolutamente essere superata. Altri pneumatici possono influire negativamente sul comportamento di guida (p.es. pendolamento ad alte velocità).

- La misura dei pneumatici è indicata nei dati tecnici e nel libretto della moto.
- Lo stato dei pneumatici deve essere controllato prima di ogni viaggio. Controllare i pneumatici verificando che non presentino tagli, chiodi conficcati o altri oggetti appuntiti.
- Riguardo alla profondità minima del profilo rispettate le normative vigenti nel vostro paese. Noi raccomandiamo di cambiare i pneumatici al più tardi quando il profilo ha raggiunto una profondità di 2 mm.
- La pressione d'aria dei pneumatici va controllata regolarmente a pneumatici „freddi“. Adattate la pressione d'aria al peso totale della moto. La corretta regolazione della pressione garantisce ottimale confort di viaggio e massima durata del pneumatico.

⚠ ATTENZIONE

- **Far montare esclusivamente pneumatici autorizzati dalla KTM. Pneumatici diversi possono condizionare negativamente il comportamento su strada della motocicletta.**
- **Per la ruota anteriore e per la ruota posteriore utilizzare pneumatici della stessa marca e dello tipo.**
- **Per garantire la vostra incolumità, pneumatici danneggiati vanno sostituiti immediatamente.**
- **Pneumatici lisci condizionano negativamente il comportamento su strada del motociclo, soprattutto su carreggiata bagnata.**
- **Una pressione insufficiente comporta un'usura anomala ed il surriscaldamento del pneumatico.**
- **Pneumatici nuovi hanno una superficie liscia e pertanto gli manca ancora la piena aderenza. L'intero battistrada deve quindi essere irruvidito nei primi 200 km attraverso un rodaggio a velocità moderata alternando la posizione inclinata. Solo con questo rodaggio viene ottenuta al cento per cento l'aderenza del battistrada.**
- **Per motivi di sicurezza raccomandiamo di sostituire anche l'elemento di tenuta della valvola di gonfiaggio quando viene montato un pneumatico nuovo.**

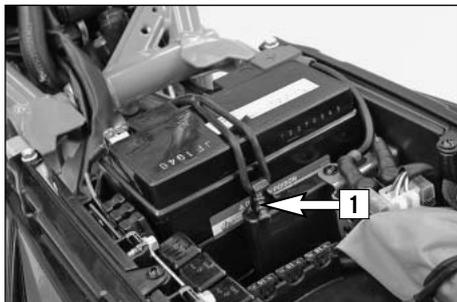


Controllo tensione raggi

Una corretta tensione dei raggi è molto importante per la stabilità della ruota e quindi per la sicurezza su strada. Un raggio insufficientemente teso comporta lo squilibrio della ruota ed in breve tempo l'allentamento di altri raggi. Controllare regolarmente la tensione dei raggi, particolarmente su motociclette nuove. A tal fine colpire brevemente ogni raggio con la punta di un cacciavite (vedi foto): il raggio dovrà produrre un suono chiaro. Suoni cupi invece significano raggi lenti. In tal caso occorrerà far registrare i raggi in un'officina specializzata e far centrare la ruota.

ATTENZIONE

- Se si prosegue con raggi lenti, questi si possono rompere e provocare così caratteristiche di guida instabili. Raggi rotti possono danneggiare la camera d'aria ed a causa della perdita di aria la motocicletta può facilmente sfuggire al controllo.
- Raggi eccessivamente tesi si possono strappare a causa di un sovraccarico locale. I raggi devono essere tesi con una coppia di serraggio da $5 \text{ Nm} \pm 1 \text{ Nm}$.



Batteria

La batteria si trova sotto la sella ed è esente da manutenzione.

Esente da manutenzione significa che non c'è bisogno di controllare il livello dell'acido. I morsetti della batteria vanno regolarmente puliti ed all'occorrenza ingrassati con grasso privo di acidi. Molto importante per la durata della batteria è lo stato di carica ed il tipo di carica.

⚠ ATTENZIONE

Mai far andare la moto con la batteria scarica o senza batteria. In ambedue i casi possono essere danneggiati componenti e dispositivi di sicurezza elettronici. La moto quindi non è più sicura per l'uso stradale.

SMONTAGGIO E RIMONTAGGIO BATTERIA:

Sganciare l'elastico [1] e toglierlo. Scollegare prima il polo negativo e poi quello positivo della batteria.

Al montaggio della batteria inserirla con i poli davanti (vedi figura), collegare il polo negativo per ultimo alla batteria.

⚠ ATTENZIONE

- Se per qualunque motivo ci dovesse essere una fuoriuscita di elettrolita (acido solforico) dalla batteria, si raccomanda la massima precauzione. L'elettrolita può provocare gravi ustioni.
- Al contatto con la pelle sciacquare abbondantemente con acqua.
- Se dell'elettrolita entra negli occhi, sciacquare almeno per 15 minuti con acqua e consultare subito un medico.
- Benché si tratti di una batteria chiusa, è possibile che fuoriescano dei gas esplosivi. Tenere scintille o fiamme aperte lontane dalla batteria.
- Tenere batterie difettose fuori dalla portata di bambini e provvedere ad un regolare smaltimento.

! AVVERTIMENTO

Il listello di chiusura [2] non deve assolutamente essere tolto perché verrebbe danneggiato.



CONSERVAZIONE:

Se la moto viene messa a riposo per un prolungato periodo di tempo, smontare la batteria e ricaricarla. Temperatura di conservazione 0 - 35°C, senza irradiazione solare diretta.

Ricaricare la batteria ogni 3 mesi!



Carica batteria

Anche se non è utilizzata, una batteria perde carica di giorno in giorno. Per la ricarica scollegare sempre la batteria. Ricaricare la batteria secondo le istruzioni [1] sul contenitore della batteria. L'amperaggio ed il tempo di carica non devono essere superati. Cariche rapide a correnti di maggiore intensità influiscono negativamente sulla durata della batteria.

Per la ricarica utilizzare uno speciale caricabatterie per batterie esenti da manutenzione, come ad esempio il caricabatterie KTM (cod.art. 58429074000). Con questo caricabatterie si possono misurare anche la tensione di riposo, la capacità di avviamento della batteria e la potenza del generatore. Con questo apparecchio, inoltre, è impossibile sovraccaricare la batteria.



Quando la batteria è scarica, va subito ricaricata. Un prolungato disuso allo stato scarico comporta la scarica completa e la solfatazione delle piastre e di conseguenza la distruzione della batteria.

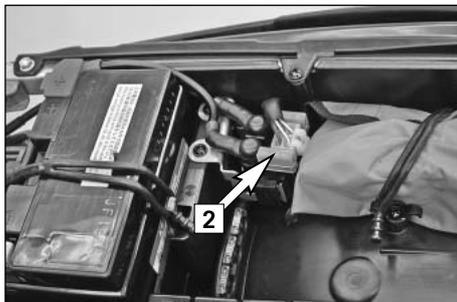
In caso di prolungata conservazione la batteria va ricaricata ogni tre mesi.

! AVVERTIMENTO

- Il listello di chiusura non deve assolutamente essere tolto perché verrebbe danneggiato.
- Prima della carica scollegare sempre il polo negativo della batteria per evitare danni all'elettronica di bordo.
- Per la carica collegare prima la batteria al caricabatterie e poi accendere il caricabatterie. Dopo la carica spegnere prima il caricabatterie, poi scollegare la batteria.
- Per una carica in locali chiusi provvedere ad una buona aerazione. Durante la carica la batteria produce dei gas esplosivi.
- Se il tempo di carica è troppo lungo o la tensione o la corrente di carica troppo alta, l'elettrolita fuoriesce attraverso le valvole di sicurezza. Così la batteria perde capacità.
- Cariche rapide vanno possibilmente evitate.

Avviamento con l'aiuto di una batteria esterna

Si sconsiglia l'avviamento con l'aiuto di una batteria esterna perché potrebbe danneggiare l'elettronica di bordo.



Fusibile principale

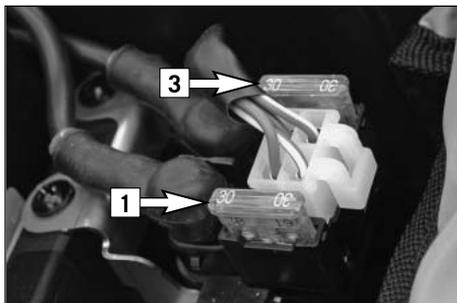
Con il fusibile principale [1] sono assicurate tutte le utenze elettriche. Esso si trova sotto la sella sul relè d'avviamento.

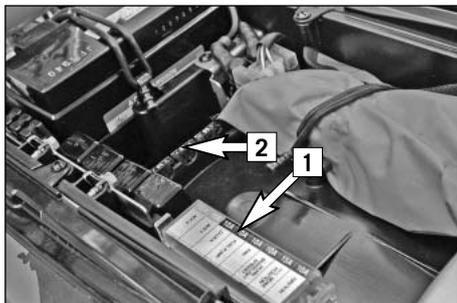
Si accede al fusibile togliendo il cappuccio [2]. Ha una capacità di 30 ampere. Sotto l'altro cappuccio si trova un fusibile di scorta [3]. Se questo viene utilizzato, sostituirlo al più presto possibile per avere sempre un fusibile di scorta.

Sostituire un fusibile bruciato sempre da uno equivalente. Se anche il nuovo fusibile dovesse bruciarsi poco dopo essere stato inserito, rivolgersi subito ad un'officina specializzata KTM.

! AVVERTIMENTO

- In nessun caso utilizzare fusibili di amperaggio maggiore o tentare di „aggiustare“ un fusibile. Un trattamento improprio può distruggere l'intero impianto elettrico!
- Se spesso si verificano difetti all'impianto elettrico, farlo controllare in un'officina specializzata KTM.





Fusibili per singole utenze elettriche

Sotto la sella è montata la scatola fusibili con ulteriori fusibili che proteggono separatamente le utenze elettriche.

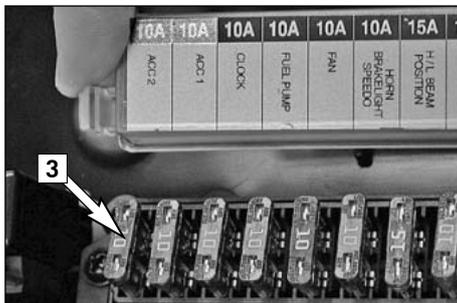
Sul coperchio della scatola fusibili [1] sono indicate le utenze elettriche e la capacità dei rispettivi fusibili. Il fusibile ACC 2 protegge il riscaldamento dei carburatori. Nel vano portagioielli si trovano dei fusibili di scorta [2] con 10 e 15 ampere.



Un fusibile bruciato deve essere sostituito esclusivamente con un altro equivalente. Se anche il nuovo fusibile dovesse bruciarsi una volta montato, rivolgersi assolutamente ad un'officina specializzata KTM.

! AVVERTIMENTO

Non montare in nessun caso un fusibile con maggiore potenza o tentare di „aggiustare“ lo stesso fusibile. trattamenti non appropriati potrebbero causare il guasto dell'intero impianto elettrico.



I fusibili ACC 1 ed ACC 2 [3] sono previsti rispettivamente per dispositivi supplementari con un consumo massimo di 10 ampere. Con il fusibile ACC 2 è protetto anche il riscaldamento dei carburatori.

Per la connessione di dispositivi supplementari sono previsti appositi connettori sotto la mascherina portafaro. Per maggiori dettagli rivolgetevi alla vostra officina specializzata KTM.

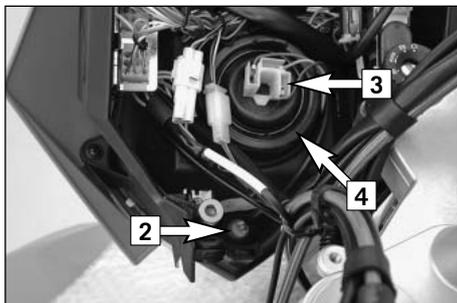


Sostituzione lampadine faro

Togliere le viti [1], ribaltare la mascherina portafaro in avanti e sganciarla in basso.

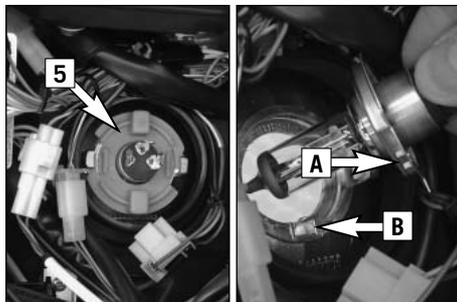
! AVVERTIMENTO

Non toccare il bulbo di vetro della lampadina con le dita, onde evitare il danneggiamento della parabola.



LAMPADINA LUCE DI POSIZIONE:

Estrarre il portalampada [2] dal riflettore e togliere la lampadina dal portalampada.

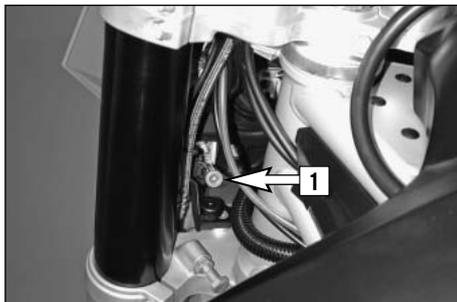


LAMPADINA FARO:

Staccare il connettore [3] e togliere la cuffia in gomma [4]. Girare il portalampada [5] di ca. 30° in senso antiorario e toglierlo.

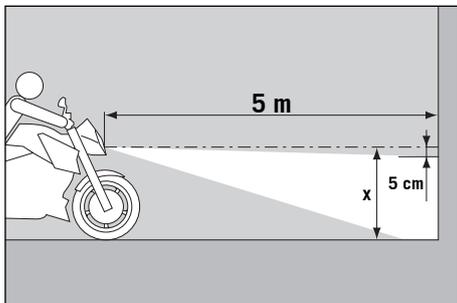
Inserire una nuova lampada facendo ingranare i naselli [A] della lampada nell'apertura [B] del faro. Montare il portalampada, la cuffia ed il connettore.

Agganciare la mascherina portafaro in basso, montare le viti e serrarle a 10 Nm.



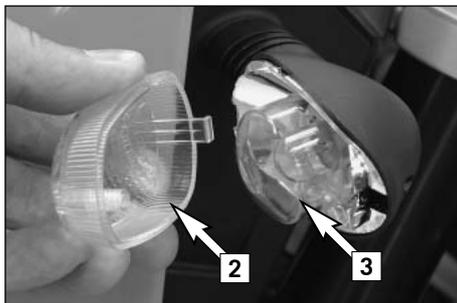
Regolazione profondità di illuminazione

Un alto carico utile può richiedere una correzione della profondità di illuminazione del faro. La profondità di illuminazione del doppio faro può essere regolata con la vite di registro [1]. Girando in senso orario si diminuisce la profondità di illuminazione, girando in senso antiorario la si aumenta.



CONTROLLO:

Con la moto pronta per il viaggio (bagagli, pilota, passeggero) determinare la distanza dal suolo al centro del faro. Effettuate all'altezza del centro del faro un segno su un muro chiaro davanti il quale si estende una superficie orizzontale. Posizionatevi con la motocicletta pronta per il viaggio ad una distanza di 5 metri dal muro ed accendete la luce anabbagliante. La delimitazione delle zone chiare e scure dovrebbe trovarsi 5 cm sotto il segno effettuato prima sul muro (vedi schizzo).

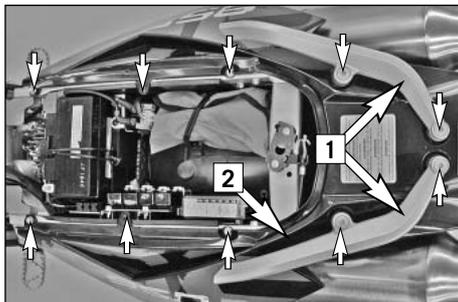


Freccia – sostituzione lampadina

Togliere la vite sulla parte posteriore dell'indicatore di direzione, orientare il vetro [2] con cautela verso il veicolo e toglierlo. Girare il cappuccio [3] di ca. 15° in senso antiorario e toglierlo.

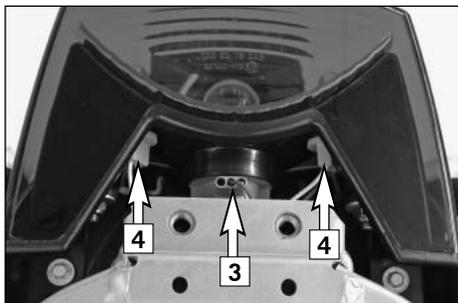
Girare il portalamпада di ca. 30° in senso antiorario ed estrarlo dal fanalino.

Il montaggio avviene in ordine inverso. Al montaggio della vite, girarla prima in senso antiorario finché fa presa nel foro filettato e quindi serrarla leggermente.



Sostituzione lampadine luce di stop e luce posteriore

Togliere la sella. Togliere le viti delle maniglie [1] e della carena posteriore [2] e togliere le parti.



LAMPADINA LUCE DI STOP:

Girare il portalampada [3] di ca. 30° in senso antiorario e toglierlo dal corpo del fanale posteriore. Premere leggermente sulla lampadina, girarla di ca. 30° in senso antiorario e toglierla dal portalampada.

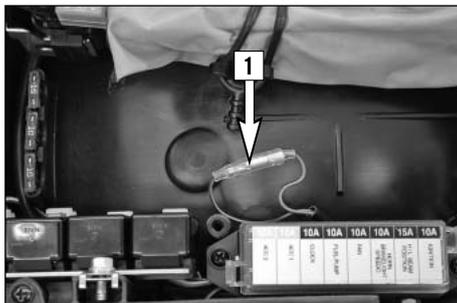
Il rimontaggio avviene in senso inverso.



LAMPADINE LUCE POSTERIORE:

Estrarre i portalampada [4] dal corpo del fanalino e togliere le lampadine dai portalampada. Inserire le nuove lampadine e spingere i portalampada fino a battuta nel corpo del fanalino posteriore.

Posizionare la carena posteriore ed inserire le viti. Montare le maniglie e serrare le viti a 25 Nm. Serrare le viti della carena posteriore a 5 Nm. Rimontare la sella.



Attivazione curva d'accensione per carburanti a basso numero di ottani

Se viaggiate con la vostra motocicletta in paesi dove non è disponibile del carburante ad almeno 95 ottani (RON), potete semplicemente attivare la curva d'accensione adatta.

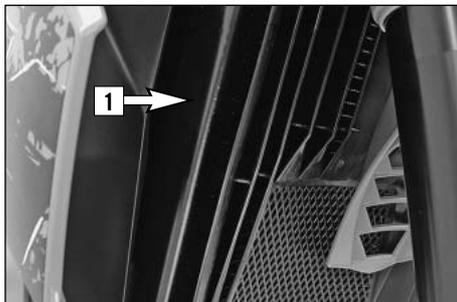
Sotto la scatola fusibili si trova un connettore [1] ad un cavo nero-marrone.

Se il connettore è collegato, è attivata la curva d'accensione per carburante ad almeno 95 ottani (RON).

Staccando questo connettore, si attiva la curva d'accensione per carburanti ad 80 – 94 ottani (RON). È vero che così il motore perde un po' di potenza, ma si impediscono autoaccensioni dovute alla scarsa qualità del carburante e conseguenti danni al motore.

! AVVERTIMENTO

Qualora non sia disponibile del carburante ad almeno 95 ottani (RON), è assolutamente necessario attivare la curva d'accensione per 80 – 94 ottani (RON) per evitare un danno al motore.

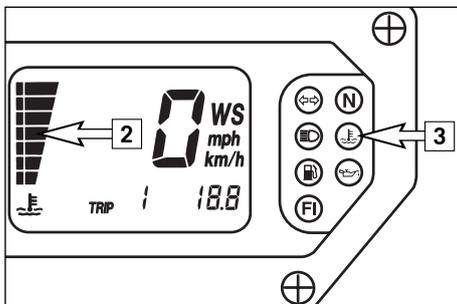


Raffreddamento

La pompa dell'acqua nel motore provvede alla circolazione forzata del liquido di raffreddamento. A motore freddo il liquido di raffreddamento circola solo nei cilindri e nelle teste cilindro. Quando il motore ha raggiunto ca. 75°C, il termostato apre ed il liquido di raffreddamento viene pompato anche attraverso il radiatore in alluminio [1].

Il raffreddamento avviene attraverso la corrente d'aria naturale. Più la velocità di guida è bassa, minore è l'effetto refrigerante. Anche alette di raffreddamento sporche riducono l'efficacia del raffreddamento.

Quando soffia poca o niente aria attraverso il radiatore, ad esempio nel lento traffico urbano o durante la sosta ad un semaforo, la temperatura del liquido di raffreddamento sale. Quando il liquido di raffreddamento raggiunge 102°C, entra in funzione la ventola del radiatore. Così viene soffiata ulteriore aria attraverso il radiatore ed impedito un surriscaldamento del sistema di raffreddamento.



! AVVERTIMENTO

L'indicazione della temperatura [2] inizia a lampeggiare e la relativa spia di avvertimento rossa [3] s'illumina quando il liquido di raffreddamento ha raggiunto una temperatura di ca. 120°C e quindi ha superato la temperatura d'esercizio normale. Possibili cause:

- Guida lenta ad alto carico ed alta temperatura dell'aria:
Aumentate possibilmente la velocità di guida per far arrivare più vento ai radiatori. Se ciononostante la spia non si spegne dopo 1500 metri, fermatevi subito, spegnete il motore e cercate altre cause.
- La ventola del radiatore non gira:
Ad una temperatura del liquido di raffreddamento di 120°, la ventola deve girare, se l'accensione è inserita. Se invece non gira pur essendoci abbastanza liquido di raffreddamento, potete proseguire a carico motore molto ridotto fino all'officina specializzata KTM più vicina.
- Poco liquido nel sistema di raffreddamento:
Controllate se fuoriesce del liquido di raffreddamento (anche sul lato inferiore del veicolo). Fate raffreddare il motore e controllate il livello del liquido di raffreddamento nel radiatore (vedi capitolo Controllo livello liquido di raffreddamento nel radiatore). Proseguite solo ed esclusivamente se vi è sufficiente liquido nel sistema di raffreddamento. Recatevi subito in un'officina specializzata KTM per far eliminare il difetto. Se proseguite nonostante sia accesa la spia d'avvertimento per la temperatura del liquido, si verificherà entro poco tempo un danno al motore.
- Uso continuo della frizione (lasciandola slittare) a bassa velocità.



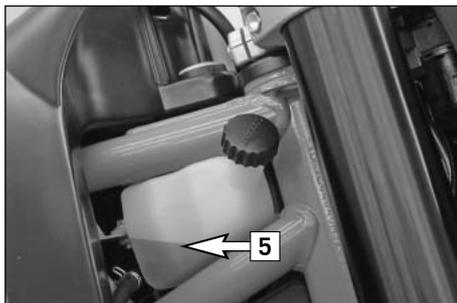
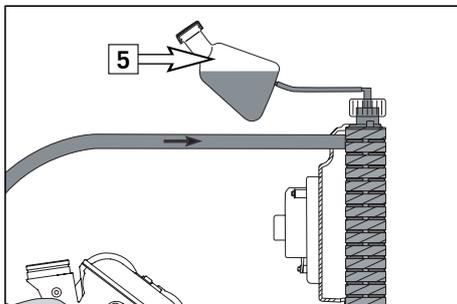
Come liquido di raffreddamento viene impiegata una miscela al 50% di antigelo e 50% di acqua distillata. Il limite della protezione anticon gelamento deve però essere di almeno -25° C. Questa miscela offre oltre alla protezione contro il congelamento anche una buona protezione contro la corrosione e non dovrebbe quindi essere sostituita da acqua pura.

! AVVERTIMENTO

- Usare sempre prodotti di buona qualità (Motorex Anti-Freeze) per evitare l'insorgere di corrosione o la formazione di schiuma.
- Se vi recate in territori dove sono probabili temperature sotto i -25°C, dovete aumentare adeguatamente la protezione antigelo.

La pressione causata dall'elevata temperatura del liquido viene regolata da una valvola sul tappo del radiatore [4]; si possono raggiungere temperature prossime ai 125° C senza timore di inconvenienti.

Il liquido di raffreddamento in eccesso a causa della dilatazione termica viene condotto nel vaso d'espansione [5]. Quando la temperatura nel sistema di raffreddamento scende, questa parte del liquido viene di nuovo aspirata nel radiatore.

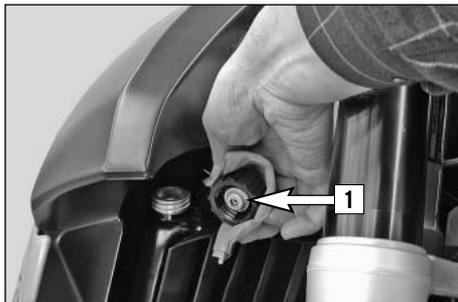


Controllo livello liquido di raffreddamento nel vaso d'espansione

Il livello del liquido di raffreddamento viene controllato a motore freddo. Il livello dovrebbe trovarsi fra le marcature MIN e MAX sul vaso d'espansione [5].

Se il livello del liquido si trova sotto la marcatura MIN, è necessario rabboccare con liquido di raffreddamento (rapporto di miscela - vedi sopra).

Se capita di dover rabboccare spesso, il sistema di raffreddamento probabilmente ha un difetto di tenuta. Se il vaso d'espansione è vuoto, va controllato anche il livello del liquido di raffreddamento nel radiatore. Fate controllare il sistema di raffreddamento in un'officina specializzata KTM.



Controllo livello liquido di raffreddamento nel radiatore

Coprire il tappo del radiatore [1] con un panno, girarlo con cautela in senso antiorario e toglierlo. Il radiatore deve essere riempito completamente di liquido di raffreddamento e non ci deve essere dell'aria nel radiatore.

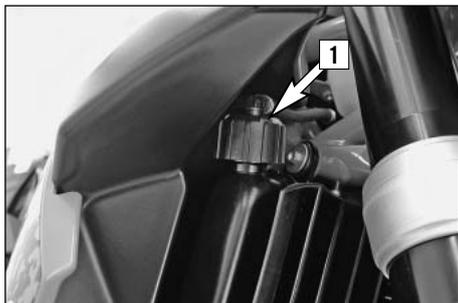
Se manca del liquido di raffreddamento, il sistema di raffreddamento probabilmente ha un difetto di tenuta. In questo caso fate controllare il sistema di raffreddamento in un'officina specializzata KTM.

ATTENZIONE

Controllare il livello del liquido di raffreddamento possibilmente a motore freddo. Se si deve togliere il tappo del radiatore a motore caldo, coprirlo con un panno ed aprirlo lentamente per far uscire la sovrappressione – PERICOLO DI SCOTTATURE!

AVVERTIMENTO

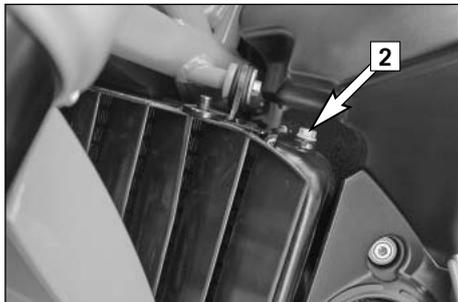
- Se è necessario rabboccare più di un litro di liquido di raffreddamento, il sistema di raffreddamento va spurgato.
- Proseguite solo ed esclusivamente se vi è sufficiente liquido nel sistema di raffreddamento. Recatevi subito in un'officina specializzata KTM per far eliminare il difetto. Se proseguite nonostante sia accesa la spia d'avvertimento per la temperatura del liquido, si verificherà entro poco tempo un danno al motore.



Spurgo sistema di raffreddamento

Per poter spurgare completamente il sistema di raffreddamento, è necessario sollevare la parte anteriore della moto di ca. 50 cm.

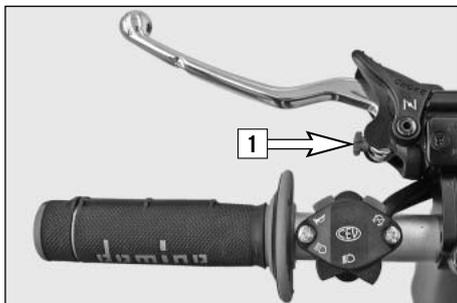
Togliere il tappo del radiatore [1] e la vite di spurgo [2].



Ora immettere liquido di raffreddamento fino a che non esce senza bolle dal foro di sfiato e rimontare subito la vite per evitare che entri dell'aria nel radiatore.



Riempire completamente il radiatore con liquido di raffreddamento. Montare il tappo del radiatore e riportare la moto in posizione orizzontale. Ora riempire il vaso d'espansione con liquido di raffreddamento finché il livello si trova fra le marcature MIN e MAX e chiudere il vaso d'espansione.



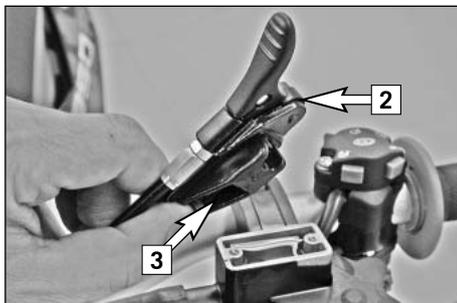
Regolazione posizione base della leva frizione

Con la vite di regolazione [1] la posizione base della leva frizione può essere individualmente regolata. Così può essere regolata la posizione ottimale della leva frizione per qualsiasi misura della mano.

Girando la vite di registro in senso orario, la leva frizione s'allontana dal manubrio. Girando la vite di registro in senso antiorario, la leva frizione s'avvicina al manubrio.

! AVVERTIMENTO

Il campo di regolazione è limitato. Girare la vite di regolazione solo manualmente senza sforzare.

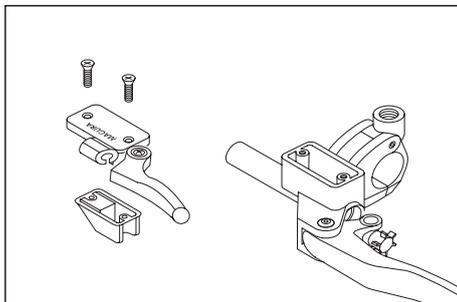


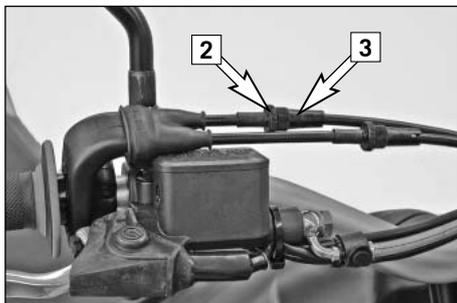
Controllo livello olio della frizione idraulica

Per il controllo del livello olio nel cilindro pompa frizione va tolto il coperchio. A questo scopo rimuovere le viti e togliere il coperchio [2] unitamente al soffiato di gomma [3]. A cilindro pompa frizione in posizione orizzontale il livello dell'olio dovrebbe trovarsi 4 mm sotto il bordo superiore. All'occorrenza rabboccare con olio idraulico biodegradabile SAE 10 (fluido per frizioni Motorex Kupplungsfluid 75), disponibile presso la vostra officina specializzata KTM.

! AVVERTIMENTO

Per il comando idraulico della frizione la KTM utilizza olio idraulico minerale biodegradabile. Questo olio non deve assolutamente essere mischiato con un altro tipo di olio idraulico. Usate sempre l'olio idraulico originale KTM (disponibile presso la vostra officina specializzata KTM), solo così può essere garantita la funzione ottimale del comando frizione. In nessun caso immettere liquido per freni.

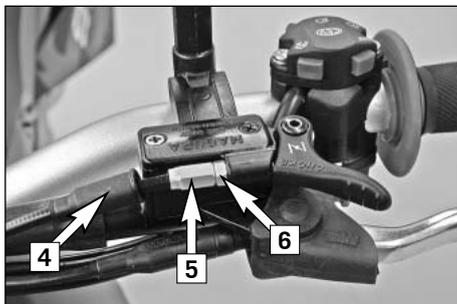




Cavi gas – controllo e regolazione del gioco

Girando il comando gas si deve percepire all'inizio una corsa a vuoto di 3-5 mm. Per regolare il gioco, allentare il controdado [2], regolare la vite di registro [3] e serrare di nuovo il controdado.

Controllare che la manopola gas dopo il rilascio ritorni da sé in posizione di folle. Per controllare la correttezza della regolazione, avviate il motore, sterzate a sinistra ed a destra rispettivamente fino all'arresto. In questo i giri del minimo non devono variare. In caso contrario dovete aumentare il gioco al cavo del gas.

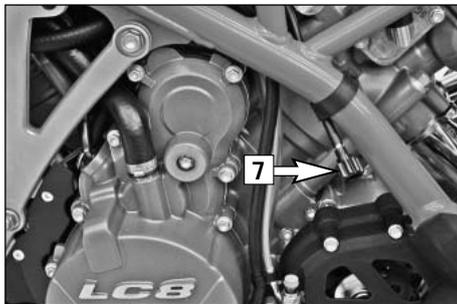


Comando a cavo dell'aria – controllo e regolazione del gioco

Il cavo dell'aria deve avere sempre un gioco di ca. 3 mm. Per controllarlo, spingere indietro il cappuccio protettivo [4]. Il cavo dell'aria deve staccarsi di ca. 3 mm dalla vite di registro [5]. Se necessario, allentare il controdado [6], regolare adeguatamente la vite di registro, serrare di nuovo il controdado e reinfilare il cappuccio protettivo.

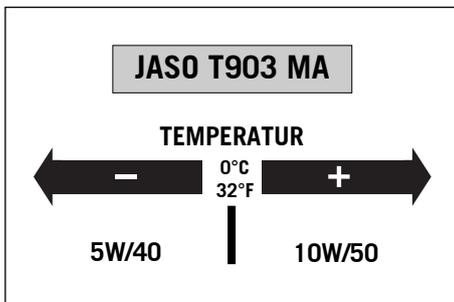
! AVVERTIMENTO

Se il comando a cavo flessibile dell'aria non presenta gioco, il foro del sistema di avviamento a freddo non può essere chiuso completamente. Le conseguenze sono un alto consumo di carburante, un funzionamento irregolare del motore, un'elevata usura dei pistoni e cilindri e la distruzione dei catalizzatori.



Regolazione del minimo

A motore caldo il regime del minimo dovrebbe essere di ca. 1400 giri/min. Il regime del minimo può essere regolato mediante la rotella di registro [7] in corrispondenza del tubo sinistro del telaio. Girando in senso orario si aumenta il regime del minimo, girando in senso antiorario lo si abbassa.



Olio motore

In mancanza di apposite specifiche si usavano per le moto 4 tempi oli motore dal settore automobilistico. Diverse direzioni di sviluppo tecnico però richiedevano una propria specifica per le moto 4 tempi – la norma JASO T903 MA. Mentre per i motori automobilistici si esigono lunghi intervalli per il cambio dell'olio, nei motori delle moto, invece, si dà importanza soprattutto ad un alto rendimento di potenza ad alti regimi. Nella maggior parte dei motori motociclistici vengono lubrificati con lo stesso olio anche gli organi del cambio e la frizione. La norma Jaso MA tiene conto di queste esigenze specifiche.

Usate solo oli motore completamente sintetici che soddisfino i requisiti qualitativi della norma JASO MA (vedi indicazioni sulla confezione). La KTM raccomanda l'olio Motorex Power Synt 4T nelle viscosità 10W/50 (per temperature superiori a 0°C) e 5W/40 (per temperature inferiori a 0°C).



Controllo livello olio motore

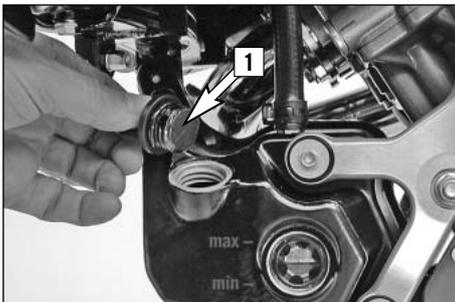
Il livello dell'olio motore va controllato a motore caldo (quando sono illuminate almeno 4 barre sull'indicatore della temperatura). Far girare il motore caldo per ca. un minuto al minimo e posteggiare la moto in posizione verticale (quindi non sul cavalletto laterale) su un fondo orizzontale. Il livello dell'olio deve trovarsi fra le marcature MIN e MAX, all'occorrenza rabboccare con olio motore.

! AVVERTIMENTO

Controllare il livello dell'olio sempre a motore caldo. Un motore freddo altera il risultato della misurazione. L'olio motore si dilata al riscaldamento facendo aumentare il livello dell'olio.

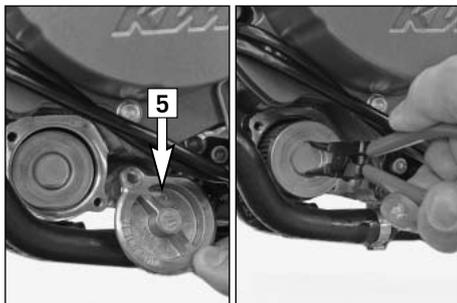
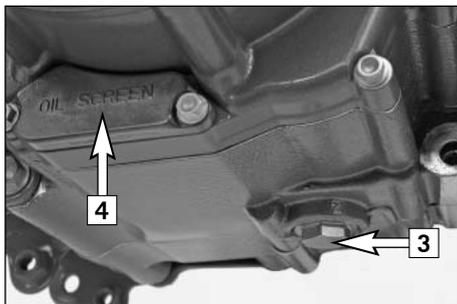
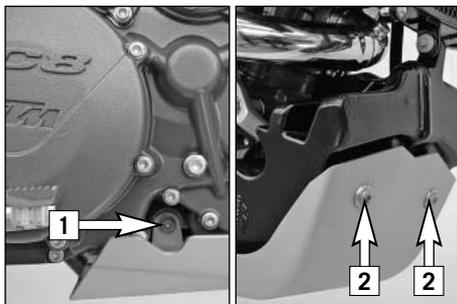
Rabbocco olio motore

Svitare la vite di chiusura [1] e rabboccare con olio motore. La quantità dell'olio fra le marcature MIN e MAX è di 0,6 litri. Rimontare la vite di chiusura e controllare la tenuta del motore.



! AVVERTIMENTO

- Quantitativi troppo esigui di olio motore oppure olio di qualità inferiore provocano un'usura precoce del motore.
- Non superare il livello massimo.
- Non andare sotto il livello minimo.



Sostituzione olio motore e filtro olio, pulizia unità filtranti

! AVVERTIMENTO

Il cambio dell'olio motore può essere eseguito dal proprietario stesso solo dopo la scadenza del periodo di garanzia. Se il proprietario stesso esegue il cambio dell'olio entro il periodo di garanzia, la garanzia decade.

INDICAZIONE: Il motore LC8 ha la lubrificazione a carter secco. L'olio motore viene pompato dalla coppa dell'olio del carter motore nel serbatoio olio. Ad un cambio dell'olio l'olio motore quindi va scaricato anche dal serbatoio olio. Poiché il cambio dell'olio richiede lo smontaggio di molti pezzi, raccomandiamo di farlo eseguire in un'officina specializzata KTM. Entro il periodo di garanzia il cambio olio deve essere eseguito in un'officina specializzata KTM, altrimenti la garanzia decade.

Il cambio olio va eseguito a motore caldo.

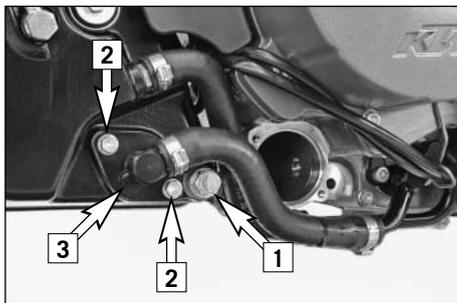
⚠ ATTENZIONE

Il motore a temperatura d'esercizio e l'olio che si trova al suo interno sono molto caldi - Fare attenzione a non ustionarsi.

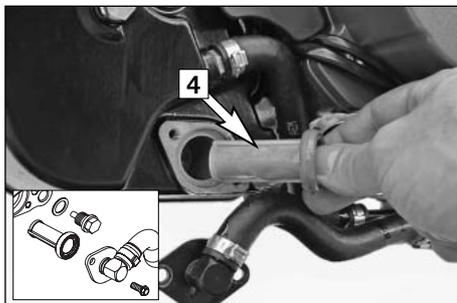
Svitare le viti del paramotore a destra [1], a sinistra e sul lato anteriore [2] e togliere il paramotore.

Posteggiare la motocicletta in posizione verticale su un fondo piano. Posizionare sotto il motore un recipiente di raccolta per l'olio esausto e togliere la vite di scarico olio [3]. Togliere il coperchio [4] ed estrarre l'unità filtrante con una pinza dal carter motore.

Togliere il coperchio [5] del filtro olio ed estrarre il filtro con una pinza per anelli Seeger (esterni) dal carter motore.

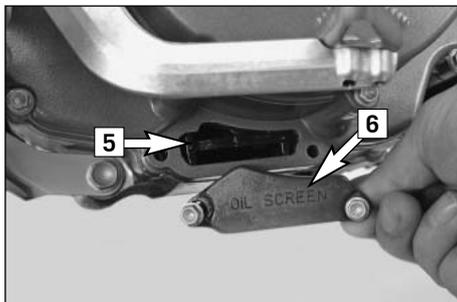


Svitare la vite di scarico [1] dal serbatoio olio e far defluire l'olio in un recipiente. Svitare le viti [2] e girare da parte il raccordo [3].



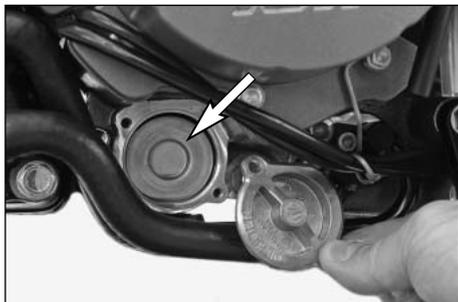
Estrarre con cautela l'unità filtrante [4] dal serbatoio olio.

Pulire accuratamente le viti di scarico, i coperchi e le due unità filtranti. Pulire tutti gli anelli di tenuta in gomma e controllarne le condizioni, se sono danneggiati sostituirli.



Montare la vite di scarico con un nuovo anello di tenuta sul motore e serrarla a 20 Nm.

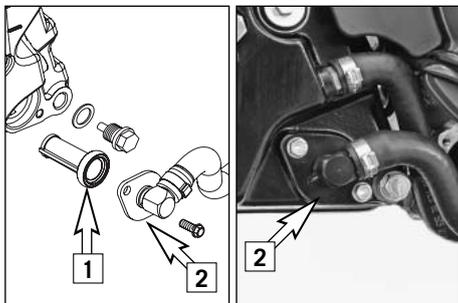
Spingere l'unità filtrante [5] con la marcatura TOP in alto nelle guide del corpo pompe olio. Controllare la sede corretta dell'anello sagomato e montare il coperchio di chiusura [6]. Serrare le viti a 10 Nm.



Introdurre un nuovo filtro olio nel carter motore, ingrassare l'O-ring e montare il coperchio del filtro olio completo di O-ring. Serrare le viti a 6 Nm.

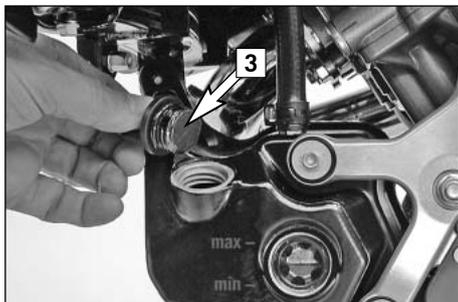
! AVVERTIMENTO

Usate solo filtri olio originali KTM. L'uso di altri filtri può danneggiare il motore.



Montare la vite di scarico olio con un nuovo anello di tenuta sul serbatoio olio e serrarla a 20 Nm.

Ingrassare l'anello di tenuta **[1]** e spingere con cautela l'unità filtrante nel serbatoio olio. Posizionare il raccordo **[2]**, montare le viti e serrarle a 10 Nm.



Svitare la vite di chiusura **[3]**. Versare 2,5 litri di olio motore completamente sintetico secondo le specifiche JASO MA (p.es. Motorex Power Synt 4T) e rimontare la vite di chiusura. Avviare il motore e farlo girare al minimo per scaldarlo finché sono illuminate 4 barre sull'indicatore della temperatura. Spegner il motore e controllare il livello dell'olio motore (vedi Controllo livello olio motore).

Verificare che non ci siano perdite di olio al motore e al serbatoio olio.

Montare il paramotore e serrare le viti a 25 Nm.

Se fate eseguire sulla Vostra motocicletta i lavori di manutenzione previsti difficilmente si verificheranno dei guasti. Nel caso in cui tuttavia dovessero presentarsi eventuali difetti, Vi raccomandiamo di ricercare nella seguente tabella il difetto che vi riguarda. Vi facciamo però notare che molti lavori non possono essere eseguiti senza l'aiuto di tecnici. Nel caso in cui abbiate dei dubbi, Vi raccomandiamo di rivolgervi ad un rivenditore di KTM.

DIFETTO	CAUSA	RIMEDIO
All'azionamento del bottone d'avviamento il motore non gira	Errore di comando	Azionare l'accensione, mettere il cambio in folle
	Batteria scarica	Caricare la batteria e determinare la causa della scarica, rivolgersi ad un'officina specializzata KTM
	Il fusibile IGNITION è bruciato	Sostituire il fusibile IGNITION nella scatola fusibili
	Fusibile principale bruciato	Togliere la sella e sostituire il fusibile principale nel relè d'avviamento.
	Interruttore di accensione difettoso	Controllare l'interruttore di accensione, rivolgersi ad un'officina specializzata KTM
L'avviatore elettrico fa girare il motore solo quando la leva della frizione è tirata	Sistema di sicurezza per l'avviamento difettoso	Rivolgersi ad un'officina specializzata KTM
	È innestata una marcia	Mettere il cambio in folle
	È innestata una marcia ed il cavalletto laterale è aperto	Mettere il cambio in folle
L'avviatore elettrico fa girare il motore benché sia innestata una marcia	Sistema di sicurezza per l'avviamento difettoso	Rivolgersi ad un'officina specializzata KTM

DIFETTO	CAUSA	RIMEDIO
L'avviatore elettrico fa girare il motore, ma il motore non parte	<p>Errore di comando</p> <p>Il fusibile della pompa benzina è bruciato</p> <p>I connettori del cablaggio sono ossidati</p>	<p>Aprire i rubinetti del carburante, fare rifornimento di carburante, osservare le avvertenze per l'avviamento (vedi „Istruzioni per l'uso“)</p> <p>Sostituire il fusibile FUEL PUMP</p> <p>Togliere i rivestimenti ed i serbatoi del carburante, pulire i connettori del cablaggio e trattarli con spray per contatti elettrici</p>
Potenza del motore troppo bassa	<p>Alimentazione del carburante parzialmente interrotta</p> <p>Difetti di tenuta ai carburatori</p> <p>Filtro dell'aria molto sporco</p> <p>È attivata la curva d'accensione per 80 ottani</p>	<p>Controllare i rubinetti del carburante, sistemare i tubi del carburante senza pieghe</p> <p>Controllare che i tubi a depressione ed i tubi di sfiato del carburatore siano fissati bene e sistemati senza pieghe</p> <p>Far sostituire il filtro aria in un'officina specializzata KTM</p> <p>Attivare la curva d'accensione per 95 ottani a condizione che sia impiegato del carburante a 95 ottani (RON)</p>
Il motore si surriscalda	<p>Non vi è sufficiente liquido di raffreddamento nel sistema di raffreddamento</p> <p>Lamelle del radiatore molto sporche</p> <p>Formazione di schiuma nel sistema di raffreddamento</p> <p>Manicotto del radiatore piegato o danneggiato</p> <p>Termostato difettoso</p> <p>Fusibile del ventilatore bruciato</p>	<p>Rabboccare con liquido di raffreddamento (vedere lavori di manutenzione), controllare la tenuta del sistema di raffreddamento</p> <p>Pulire le lamelle del radiatore con un getto d'acqua</p> <p>Sostituire il liquido di raffreddamento, utilizzare anticongelanti di buona marca</p> <p>Sistemare correttamente il manicotto del radiatore o sostituirlo</p> <p>Far controllare il termostato (temperatura di apertura 75°C) o sostituirlo, recarsi in un'officina specializzata KTM</p> <p>Sostituire il fusibile FAN</p>

DIFETTO	CAUSA	RIMEDIO
Il motore si surriscalda	Ventola o interruttore difettoso	Rivolgersi ad un'officina specializzata KTM
Il motore si spegne durante la marcia	Niente carburante Errore di comando Il fusibile della pompa benzina è bruciato Fusibile per il riscaldamento dei carburatori bruciato, carburatori congelati	Far rifornimento Aprire i rubinetti del carburante Sostituire il fusibile FUEL PUMP Sostituire il fusibile ACC 2
Eccessivo consumo di olio	Livello olio motore troppo alto Olio motore troppo fluido (viscosità)	Controllare il livello olio motore a motore caldo e correggerlo se necessario Utilizzare dell'olio motore più viscoso, vedere capitolo „Olio motore“
Il faro e la luce di posizione non si accendono	Fusibile bruciato	Sostituire il fusibile H/L BEAM POSITION
Indicatori di direzione, luce posteriore di arresto, avvisatore acustico e tachimetro non funzionano	Fusibile bruciato	Sostituire il fusibile HORN BRAKELIGHT SPEEDO
L'ora non viene visualizzata correttamente o affatto	Il fusibile è bruciato, perciò l'alimentazione elettrica è discontinua	Sostituire il fusibile CLOCK ed impostare l'ora

DIFETTO	CAUSA	RIMEDIO
La batteria è scarica	L'accensione (l'utenza) non è stata spenta La batteria non viene caricata dal generatore	Caricare la batteria secondo le istruzioni Far controllare il regolatore della tensione ed il generatore da un'officina specializzata KTM
Nessun'indicazione sul display del tachimetro digitale multifunzione	Fusibile bruciato	Sostituire il fusibile HORN BRAKELIGHT SPEEDO
Non funziona l'indicatore della velocità del tachimetro digitale multifunzione	Cavo di trasmissione danneggiato o connettore ossidato	Controllare che non sia danneggiato il cavo del sensore velocità, togliere la mascherina e controllare il connettore. Rivolgersi ad un'officina specializzata KTM

Pulire regolarmente la motocicletta in modo da mantenere la superficie delle parti in plastica in buona condizione. Per far ciò si consiglia di utilizzare acqua calda con aggiunta di prodotto detergente d'uso commerciale ed una spugna. Lo sporco più grosso può essere eliminato con un leggero getto d'acqua.

! AVVERTIMENTO

All'uso di un pulitore ad alta pressione far attenzione che il getto d'acqua non finisca su componenti elettrici, connettori, cavi di comando, cuscinetti, carburatore, ecc. A causa dell'alta pressione l'acqua potrebbe penetrare in questi componenti e provocare disturbi o portare alla precoce distruzione dei medesimi.

- Prima del lavaggio tappare le aperture dei silenziatori.
- Usate preferibilmente dell'acqua calda con l'aggiunta di un detergente disponibile in commercio ed una spugna. Lo sporco più grosso può essere rimosso prima con un dolce getto d'acqua. Punti con sporco incrostato possono essere spruzzati con un detergente spray per moto (p.es. Motorex 900) e puliti con un pennello.
- Dopo avere sciacquato a fondo la motocicletta con un leggero getto d'acqua asciugare con aria compressa e con un panno. Fare subito dopo un breve giro finché il motore non abbia raggiunto la temperatura d'esercizio e a questo punto azionare anche i freni. Attraverso il calore l'acqua rimasta nei punti non raggiungibili del motore e dei freni evaporerà.
- Tirare indietro i cappucci protettivi agli strumenti sul manubrio per far evaporare anche qui l'acqua che si è eventualmente infiltrata.
- Dopo il raffreddamento della moto tutti i punti di scorrimento e di supporto vanno oliati o ingrassati e la catena trattata con un apposito spray per catene. Trattare tutte le superfici non trattate (tranne i dischi freno) con un anticorrosivo (p.es. Motorex Protect & Shine).
- I tubi dello scarico ed i silenziatori sono realizzati in acciaio inox e dovrebbero essere trattati con un detergente adatto.
- Per prevenire guasti all'impianto elettrico, l'interruttore d'accensione, l'interruttore di sicurezza, l'interruttore luci ed i connettori dovrebbero essere trattati con un apposito spray per contatti elettrici.

Se la moto viene utilizzata anche d'inverno e si deve tener conto di spargimento di sale sulle strade, è necessario prendere dei provvedimenti contro il sale aggressivo.

- Pulire a fondo la moto e lasciarla asciugare.
- Trattare motore, carburatore, forcellone e tutti gli altri componenti lucidi o zincati (dischi dei freni esclusi) con anticorrosivi a base di cera.

ATTENZIONE

Non deve finire dell'anticorrosivo sui dischi dei freni. Ciò ridurrebbe fortemente l'effetto di frenatura.

AVVERTIMENTO

Dopo viaggi su strade sparse di sale, pulire a fondo la moto con acqua fredda e farla asciugare bene.

Se avete intenzione di non usare il motociclo per un lungo periodo, dovete prendere le seguenti misure:

- Consumare più carburante possibile per poter riempire, alla rimessa in servizio, il serbatoio con carburante fresco.
- Pulire accuratamente la motocicletta (vedi il capitolo PULIZIA)
- Cambiare l'olio motore ed il filtro olio (l'olio motore esausto contiene impurità aggressive).
- Controllare l'anticongelante e la quantità del liquido di raffreddamento.
- Scaldare ancora una volta il motore facendo un giretto, chiudere i rubinetti benzina ed attendere finché il motore si spegne da solo. Così si svuotano le vaschette dei carburatori.
- Regolare la pressione dei pneumatici.
- Smontare la batteria e caricarla (vedere capitolo BATTERIA).
- Se possibile, mettere la motocicletta su un cavalletto perché le ruote non tocchino più terra.
- Il luogo di conservazione dovrebbe essere asciutto e non soggetto a forti sbalzi di temperatura.
- Coprire la motocicletta preferibilmente con un telone o una coperta permeabile all'aria. Non usare materiali non permeabili all'aria, dal momento che l'umidità non riuscirebbe a fuoriuscire e potrebbe causare corrosioni.

! AVVERTIMENTO

E' assolutamente sconsigliabile accendere per poco tempo il motore di una moto messa a riposo. Il motore non si riscalderebbe sufficientemente, e quindi il vapore d'acqua creatosi durante il processo di combustione si condenserebbe causando l'arrugginimento delle valvole e dello scappamento.

RIMESSA IN FUNZIONE DOPO IL RIPOSO

- Rimontare la batteria completamente ricaricata (far attenzione alla polarità) ed impostare l'ora.
- Riempire il serbatoio con carburante nuovo
- Controllare la motocicletta come prima di ogni messa in funzione (vedere istruzioni per l'uso)
- Fare un breve giro di collaudo.

AVVERTENZA: Prima di mettere a riposo stagionale la moto, controllare il funzionamento e l'usura di tutti i componenti. Se sono necessari lavori di manutenzione, riparazioni o modifiche, è opportuno farli eseguire durante il riposo (meno impegni di lavoro nelle officine). In questo modo si possono evitare i lunghi tempi di attesa nelle officine all'inizio della stagione.

CICLISTICA	950 SUPER ENDURO R
Telaio	Telaio a traliccio in tubi di acciaio al cromo-molibdeno, verniciato a polve
Forcella	WP Suspension – Up Side Down 4860 MXMA PA
Corsa sospensione anteriore	250 mm
Sospensione posteriore	WP Suspension - Progressive Damping System ammortizzatore 4618 BAVP
Corsa sospensione posteriore	255 mm
Freno anteriore	Freno a disco, un disco forato Ø 300 mm, pinza e disco freno flottanti
Freno posteriore	Freno a disco, un disco forato Ø 240 mm, pinza e disco freno flottanti
Pneumatici ant. approvati	METZELER MCE KAROO (T) FRONT 90/90-21 M/C 54Q M+S (fino a max. 160 km/h)
Pressione aria anteriore	Fuoristrada1,7 bar Strada, solo guidatore2,4 bar Strada, con passegger /max. carico utile . .2,4 bar
Pneumatici post. approvati	METZELER MCE KAROO (T) 140/80-18 M/C 70Q M+S (fino a max. 160 km/h)
Pressione aria posteriore	Fuoristrada1,5 bar Strada, solo guidatore2,5 bar Strada, con passegger /max. carico utile . .2,7 bar
Capacità serbatoio	14 litri, riserva 4 litri
Trasmissione finale	17:45
Catena	5/8 x 5/16" X-ring
Lampadina	Faro luce abbagliante/ anabbagliante .....H4 12V 60/55W (attacco P43t) Luce d'ingombro anteriore .....12V 5W (attacco W2,1x9,5d) Luci della strumentazione di bordo .....LED Luce d'ingombro posteriore.....12V 5W (attacco W2,1x9,5d) Lucce d'arresto .....12V 21W (attacco BA15s) Luce di targa .....12V 5W (attacco W2,1x9,5d) Freccie .....12V 10W (attacco BA15s)

CICLISTICA	950 SUPER ENDURO R
Batteria	12V 11,2 Ah esente da manutenzione
Inclinazione forcella	64,4°
Interasse	1577 ± 10 mm
Altezza sella	965 mm
Altezza minima	330 mm
Peso in ordine di marcia senza benzina	190 kg
Massimo carico assiale ammissibile davanti	190 kg
Massimo carico assiale ammissibile dietro	250 kg
Massimo peso complessivo ammissibile	400 kg

950 SUPER ENDURO R 2007	FORCELLA			AMMORTIZZATORE			
REGOLAZIONE STANDARD	Grado compressione	Grado distensione	Precarico molla (giri)	Grado compressione basse velocità	Grado compressione alte velocità	Grado distensione	Precarico molla (mm)
	Comfort	25	25	1	25	2	22	8
Regolazione standard	20	20	5	20	1,5	18	8
Sport (MX)	15	15	8	15	1	15	8
Max. carico utile	20	20	5	15	1	15	8

FORCELLA	950 SUPER ENDURO R
Tipo	14187C32 WP Suspension
Molla	5.9-450
Precarico molla (giri)	5
Camera compensazione	100 mm
Tipo olio	SAE 5 (WP 4860.0401)

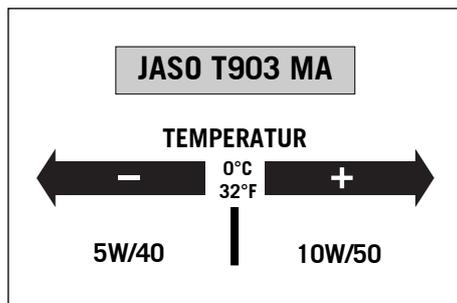
AMMORTIZZATORE	950 SUPER ENDURO R
Tipo	15187C06 WP Suspension
Molla	140-215
Precarico molla (mm)	8

COPPIE DI SERRAGGIO – CICLISTICA 950 SUPER ENDURO R 2007		
Vite flangiata perno ruota anteriore	M24x1,5	40 Nm
Dado flangiato perno ruota posteriore	M25x1,5	90 Nm
Vite TCEI ammortizzatore in alto/basso	M14x1,5	80 Nm
Dado flangiato perno forcellone	M19x1,5	130 Nm
Viti TCEI telaietto posteriore	M10x1,25	Loctite 243 + 45 Nm
Viti TCEI supporto pedana posteriore	M8	Loctite 243 + 25 Nm
Viti di supporto motore	M10	45 Nm
Viti di serraggio TE piastra forcella superiore	M8	20 Nm
Viti di serraggio TE piastra forcella inferiore	M8	15 Nm
Vite TE canotto sterzo	M20x1,5	12 Nm
Viti di serraggio TE fondelli forcella	M8	15 Nm
Viti flangiate morsetti serramanubrio	M8	20 Nm
Vite TCEI supporto manubrio	M10	20 Nm
Viti di serraggio TE perno di sterzo	M8	20 Nm
Vite flangiata disco freno anteriore/posteriore	M6	Loctite 243 + 14 Nm
Viti TE pinza freno anteriore	M8	Loctite 243 + 25 Nm
Viti TE pompa freno anteriore	M6	10 Nm
Viti TE pompa freno posteriore	M6	Loctite 243 + 10 Nm
Perno di supporto ad esagono incassato pedale freno	M8	Loctite 243 + 25 Nm
Viti TE copri-pedale pedale freno	M5	Loctite 243 + 6 Nm
Viti TE console cavalletto laterale – motore	M10	Loctite 243 + 45 Nm
Viti TE inserto porta cavaletto – console cavaletto laterale	M10	Loctite 243 + 25 Nm
Vite supporto cavaletto laterale	M10	Loctite 243 + 35 Nm
Vite portamolla cavaletto laterale	M8	Loctite 243 + 25 Nm

COPPIE DI SERRAGGIO – CICLISTICA 950 SUPER ENDURO R 2007		
Vite interruttore cavalletto laterale	M4	2 Nm
Vite di scarico serbatoio olio	M12x1,5	25 Nm
Dadi collettore di scarico	M8	serrare uniformemente senza piegare la lamiera
Fascette scarico	M8	12 Nm
Vite TS protezione paracalore	M6	8 Nm
Vite TE sensore livello benzina	M5	3 Nm
Viti TE rubinetti benzina	M6	6 Nm
Viti TCEI copertura del serbatoio	M6	6 Nm
Vite flangiata paramotore	M8	25 Nm
Nippli dei raggi	M5	5 Nm ± 1 Nm
Perno parastrappi	M10x1,25	Loctite 243 + 50 Nm
Protezione catena	M5	5 Nm
Protezione guida catena	M5	5 Nm
Fanalino	M6	8 Nm
Viti rimanenti ciclistica	M6 M8 M10	10 Nm 25 Nm 45 Nm
Dadi flangiati rimanenti ciclistica	M6 M8 M10	15 Nm 30 Nm 50 Nm

MOTORE	950 LC8
Tipo	motore Otto bicilindrico a V 75°, 4 tempi con contralbero ed avviamento elettrico, raffreddato a liquido
Cilindrata	942 cm ³
Alesaggio / corsa	100/60 mm
Compressione	11,5:1
Carburante	carburante super senza piombo ad almeno 95 ottani (RON)
Distribuzione	4 valvole comandate da punterie a bicchiere e 2 alberi a camme comandati ad ingranaggi/catena
Diametro valvole	aspirazione : 38 mm scarico: 33 mm
Gioco valvole a freddo	aspirazione : 0,10 - 0,15 mm scarico: 0,25 - 0,30 mm
Cuscinetti albero motore	cuscinetti a strisciamento (2 di banco/1 di supporto)
Cuscinetti testa biella	cuscinetti a strisciamento
Cuscinetti piede biella	cuscinetti bimetallici
Pistoni	lega leggera - forgiati
Segmenti pistone	1 segmento a L, 1 segmento smussato raccogliolio, 1 segmento raschiaolio con molla ad espansione
Lubrificazione motore	a carter secco con 2 pompe trocoifali (pompa di mandate e pompa di recupero)
Olio motore	SAE 10W-50 (p. e. Motorex Power Synt 4T) #
Quantitativo di riempimento	olio motore ca. 3,0 litri al cambio olio/filtro
Trasmissione primaria	ingranaggi a denti diritti 35 : 67
Frizione	frizione multidisco a bagno d'olio, ad azionamento idraulico
Cambio	6 rapporti, ad innesti frontali
Rapporti al cambio	1a marcia 12:35 2a marcia 15:32 3a marcia 18:30 4a marcia 20:27 5a marcia 24:27 6a marcia 26:27

MOTORE	950 LC8
Accensione	accensione transistorizzata senza contatti con regolazione anticipo digitale
Punto d'accensione	5° prima del PMS a 1200 giri/min
Generatore	12V 450W a 6000 giri/min
Candela	NGK CR 8 EK
Distanza elettrodi	0,7 mm
Raffreddamento	a liquido, ricircolo permanente del liquido di raffreddamento con pompa acqua
Liquido di raffreddamento	2,1 litri, rapporto miscela 50% antigelo, 50% acqua distillata, almeno fino a -25°C
Avviamento ausiliario	starter elettrico 0,9 kW



#

Olio motore

Usate solo oli motore completamente sintetici che soddisfino i requisiti qualitativi della norma JASO MA (vedi indicazioni sulla confezione).

La KTM raccomanda l'olio Motorex Power Synt 4T nelle viscosità 10W/50 (per temperature superiori a 0°C) e 5W/40 (per temperature inferiori a 0°C).

TARATURA CARBURATORI IN ORIGINE	
Tipo carburatore	CVRD 43
Getto massimo	155 (anteriore) / 160 (posteriore)
Polverizzatore	40
Getto minimo	42
Getto aria minimo	50
Getto ACV	80
Spillo conico	NDFB
Posizione spillo	2a dall'alto
Vite registro miscela aperta di	2 1/4 giri
Getto avviamento	68

Accessori e carico utile	21	Controllo pastiglie freno anteriore	42
Ammortizzamento ammortizzatore in estensione	37	Controllo pastiglie freno posteriore	43
Arresto e parcheggio	27	Controllo prima di ogni messa in funzione	22
Attivazione curva d'accensione per carburanti		Controllo tensione catena	38
a basso numero di ottani	57	Controllo tensione raggi	49
Attrezzi di bordo	16	Controllo usura catena	39
Avvertenze importanti	2	Correzione tensione catena	38
Avviamento a motore caldo ed a temperatura molto elevata	25	Dati tecnici - ciclistica	75
Avviamento a motore freddo	24	Dati tecnici - Motore	79
Avviamento con l'aiuto di una batteria esterna	51	Diagnosi dei difetti	68
Batteria	50	Display	8
Benzina, rifornimento	28	Freccia – sostituzione lampadina	55
Cambiare le marce, marciare	25	Frenare	26
Cari clienti KTM	1	Freno in compressione dell'ammortizzatore	19
Carica batteria	51	Freno in compressione della forcella	18
Cavalletto laterale	16	Freno in estensione dell'ammortizzatore	19
Cavi gas – controllo e regolazione del gioco	63	Freno in estensione della forcella	18
Comando a cavo dell'aria – controllo e regolazione del gioco	63	Fusibile principale	52
Comando indicatori di direzione	13	Fusibili per singole utenze elettriche	53
Conservazione	74	Indicazione temperatura liquido di raffreddamento	12
Conservazione per l'uso invernale	73	Indicazioni di base per i freni a disco KTM	40
Consigli ed avvertenze generali per la messa in servizio		Indicazioni per la prima messa in funzione	20
della motocicletta	20	Indice	4
Controllo livello liquido di raffreddamento nel radiatore	60	Interruttore a combinazione	13
Controllo livello liquido di raffreddamento		Interruttore di accensione	13
nel vaso d'espansione	59	Istruzioni per l'uso	22
Controllo livello liquido freno anteriore	42	Leva del cambio	16
Controllo livello liquido freno posteriore	43	Leva dell'aria	7
Controllo livello olio della frizione idraulica	62	Leva della frizione	7
Controllo livello olio motore	64	Leva freno anteriore	7

Maniglie	15	Sostituzione lampadine faro	54
Manutenzione catena	39	Sostituzione lampadine luce di stop e luce posteriore	56
Manutenzione telaio e motore	33	Sostituzione olio motore e filtro olio, pulizia unità filtranti	65
Numero motore, tipo motore	6	Spie di controllo	12
Numero telaio, targhetta d'identificazione	6	Spurgo sistema di raffreddamento	61
Olio motore	80	Spurgo steli forcella	37
Olio motore	64	Tabella lubrificazione e manutenzione	29
Organi di comando	7	Tachimetro digitale multifunzione	8
Partenza	25	Tappo serbatoio	14
Pedale freno	17	Taratura forcella ed ammortizzatore	34
Pneumatici, pressione pneumatici	48	Variazione precarico forcella	18
Posizione dei numeri di matricola	6		
Possibili impostazioni sul display	10		
Pulizia	72		
Pulsante di avviamento	14		
Rabbocco olio motore	64		
Raffreddamento	58		
Regolazione corsa a vuoto alla leva freno a mano	42		
Regolazione del minimo	63		
Regolazione freno in compressione ammortizzatore	36		
Regolazione freno in compressione della forcella	34		
Regolazione freno in estensione della forcella	35		
Regolazione posizione base della leva frizione	62		
Regolazione precarico molla forcella	35		
Regolazione profondità di illuminazione	55		
Rimessa in funzione dopo il riposo	74		
Rodaggio del motore LC8	20		
Rubinetti carburante	14		
Smontaggio e montaggio della ruota posteriore	46		
Smontare la sella	15		



09/2006 FOTO: MITTERBAUER



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