

125/200/250/300/380 SX, MXC, EXC

KTM
SPORTMOTORCYCLES

BEDIENUNGSANLEITUNG

OWNERS HANDBOOK
MANUALE D'USO
MANUEL D'UTILISATION
MANUAL DE INSTRUCCIONES

2000



Art.Nr. 320571 7/99

IMPORTANTE

VI RACCOMANDIAMO DI LEGGERE ATTENTAMENTE E INTERAMENTE IL PRESENTE MANUALE PRIMA DI INTRAPRENDERE IL PRIMO VIAGGIO. CONTIENE MOLTE INFORMAZIONI E SUGGERIMENTI CHE VI FACILITERANNO L'USO ED IL MANEGGIO DELLA MOTO.

NEL VOSTRO PROPRIO INTERESSE FATE ATTENZIONE IN PARTICOLARE ALLE AVVERTENZE CONTRASSEGNALE 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.

Per favore scrivete sotto i numeri di matricola della vostra motocicletta

Numero telaio

Numero motore

Timbro del concessionario

LA KTM SPORTMOTORCYCLE AG SI RISERVA IL DIRITTO DI APPORTARE MODIFICHE TECNICHE SENZA PREAVVISO. LE SPECIFICHE POSSONO VARIARE DA PAESE A PAESE. TUTTE LE INDICAZIONI SALVO ERRORI ORTOGRAFICI E DI STAMPA.

Cari clienti 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. **Prima della prima messa in servizio dovrete assolutamente leggere attentamente il presente manuale d'uso, per prendere dimestichezza con l'uso e le caratteristiche della vostra nuova motocicletta, anche se ciò vi può sembrare una perdita di tempo. Ma solo in questa maniera potrete apprendere come meglio mettere a punto la motocicletta secondo le vostre esigenze e come proteggervi da lesioni. Questo manuale inoltre contiene informazioni importanti sulla manutenzione della motocicletta.** Al momento della stampa il manuale corrispondeva alla più recente evoluzione di questa serie.

Il manuale d'uso è parte integrante della moto e dovrebbe essere consegnato al momento della vendita al nuovo proprietario.

Forse anche voi appartenete a quei motociclisti che dispongono di buone nozioni tecniche e quindi possono eseguire loro stessi molti lavori di manutenzione sulla loro motocicletta. Se ciò non fosse il caso, vorremmo farvi presente che dovrete far eseguire i lavori nel capitolo „Manutenzione telaio e motore“ contrassegnati con * da un'officina specializzata KTM, anche nell'interesse della vostra propria sicurezza.

Per favore rispettate assolutamente i tempi di rodaggio e gli intervalli d'ispezione e di manutenzione prescritti. L'osservanza precisa di questi contribuisce notevolmente a prolungare la durata della vostra motocicletta. Fate eseguire le revisioni assolutamente da un'officina specializzata KTM.

Per eventuali richieste speciali rivolgetevi ad un'officina specializzata KTM che all'occorrenza potrà godere dell'appoggio da parte dell'importatore KTM.

Il motociclismo fuoristrada è uno sport meraviglioso, e naturalmente speriamo che ve lo possiate godere pienamente. Tuttavia - esso porta in sé un potenziale di problemi per l'ambiente e di conflitti con altre persone. Se usiamo la moto con senso di responsabilità, questi problemi e conflitti non devono necessariamente sorgere. Per assicurare il futuro dello sport motociclistico, assicuratevi di utilizzare la moto nell'ambito della legalità, dimostrate coscienza ecologica e rispettate i diritti altrui.

Vi auguriamo buon divertimento per la guida!



El certificado ISO 9001 del sistema del calidad de KTM Sportmotorcycle AG es el comienzo de una incesante mejora de nuestro plan de calidad para un más brillante provenir.

KTM SPORTMOTORCYCLE AG
5230 MATTIGHOFEN, AUSTRIA

Allegati: 1 catalogo ricambi telaio 1 manuale d'uso per la forcella telescopica
 1 catalogo ricambi motore 1 manuale d'uso per l'ammortizzatore

CON RISERVA DI APPORTARE MODIFICHE DI COSTRUZIONE E DI ESECUZIONE.

© by KTM SPORTMOTORCYCLE AG, AUSTRIA Tutti i diritti riservati

INDICE

	Pagina		
POSIZIONE DEI NUMERI DI MATRICOLA	4	Sostituzione pastiglie freno anteriore	18
Numero telaio	4	Modifica posizione base del pedale freno	19
Numero motore, tipo motore (125/200)	4	Controllo livello liquido freno posteriore	19
Numero motore, tipo motore (250/300/380)	4	Rabbocco liquido freno posteriore	19
ORGANI DI COMANDO	4	Controllo pastiglie freno posteriore	20
Leva della frizione	4	Sostituzione pastiglie freno posteriore	20
Leva freno a mano	4	Smontaggio e montaggio ruota anteriore	20
Spie di controllo, tachimetro digitale	5	Smontaggio e montaggio della ruota posteriore	21
Tachimetro digitale	5	Pneumatici, pressione pneumatici	22
Contachilometri, spie di controllo (EXC - Aus)	5	Controllo tensione raggi	22
Interruttore di corto circuito (SX)	6	Sostituire le batterie del tachimetro digitale	22
Interruttore a combinazione (EXC)	6	Sostituzione lampada proiettori (H4)	25
Interruttore luci (EXC USA)	6	Circuito di raffreddamento	25
Interruttore indicatori di direzione	6	Copriradiatore per la stagione fredda	26
Interruttore di arresto d'emergenza (Aus)	6	Controllo livello liquido di raffreddamento	26
Tappo serbatoio	6	Spurgo aria circuito raffreddamento	26
Rifornimento, benzina	7	Pulizia filtro aria	26
Rubinetto del carburante	7	Impianto di scarico	26
Manopola dell'aria	7	Svuotamento vaschetta del carburatore	27
Leva del cambio	8	Carburatore	28
Pedale di avviamento	8	Controllo galleggiante	29
Pedale freno	8	Controllo livello olio della frizione idraulica	29
Ammortizzamento forcella in compressione	8	Spurgo frizione idraulica	29
Ammortizzamento forcella in estensione	8	Controllo livello olio cambio (125/200)	30
Ammortizzamento ammortizzatore in compressione	9	Sostituzione olio cambio (125/200)	30
Ammortizzamento ammortizzatore in estensione	9	Controllo livello olio cambio (250/300/380)	30
Bloccasterzo	9	Sostituzione olio cambio (250/300/380)	30
Cavaletto laterale	9		
ISTRUZIONI PER L'USO	10	PULIZIA	31
PROGRAMMA DI LUBRIFICAZIONE E MANUTENZIONE	12	CONSERVAZIONE PER L'USO INVERNALE	31
MANUTENZIONE TELAIO E MOTORE	13	CONSERVAZIONE	31
Regolazione posizione base della leva frizione	13	Rimessa in funzione dopo il riposo	31
Controllo cuscinetti di sterzo e registrazione gioco	13	DATI TECNICI - TELAIO (125/200)	32
Viti di sfiato forcella telescopica	14	DATI TECNICI - MOTORE (125/200)	33
Pulizia raschiapolvere forcella telescopica	14	DATI TECNICI - TELAIO (250/300/380)	35
Variazione posizione manubrio	14	DATI TECNICI - MOTORE (250/300/380)	36
Supporto oscillante	15	SCHEMA ELETTRICO, DATI CARBURATORE	appendice
Controllare la tensione della catena	15		
Correzione tensione catena	16		
Manutenzione della catena	16		
Usura della catena	16		
Indicazioni di base per i freni a disco KTM	17		
Regolazione corsa a vuota alla leva freno a mano	17		
Controllo livello liquido anteriore	18		
Rabbocco liquido freno anteriore	18		
Controllo pastiglie freno anteriore	18		



POSIZIONE DEI NUMERI DI MATRICOLA

Numero telaio

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



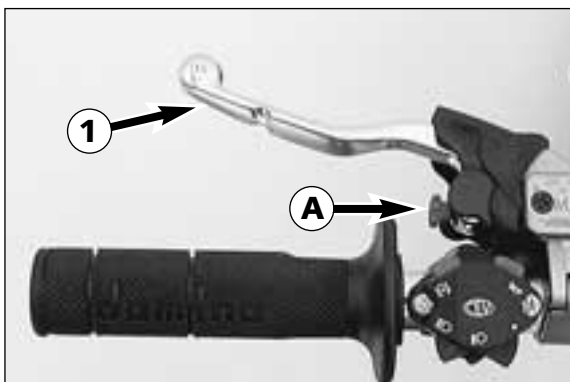
Numero motore, tipo motore (125/200)

Il numero ed il tipo del motore sono incisi sul lato sinistro del motore sotto il pignone catena. Annotatevi questo numero a pagina 1.



Numero motore, tipo motore (250/300/380)

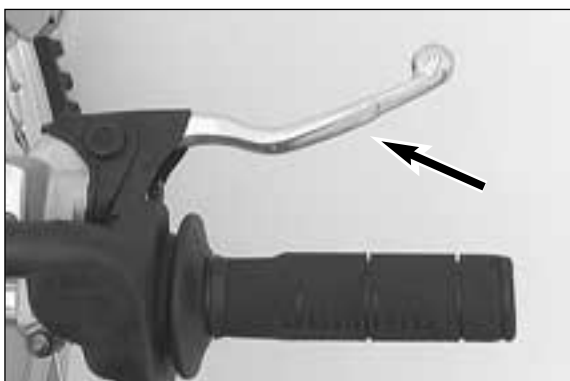
Il numero del motore ed il tipo di motore sono incisi davanti il pedale di avviamento sul lato destro del motore. Annotate questo numero su pagina 1.



ORGANI DI COMANDO

Leva della frizione

La leva frizione ❶ è montata sul manubrio a sinistra. Con la vite di regolazione ❸ può essere variata la posizione base della leva frizione (vedi lavori di manutenzione).



Leva freno a mano

La leva del freno a mano è collocata sulla destra del manubrio ed aziona il freno della ruota anteriore



ATTENZIONE



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.



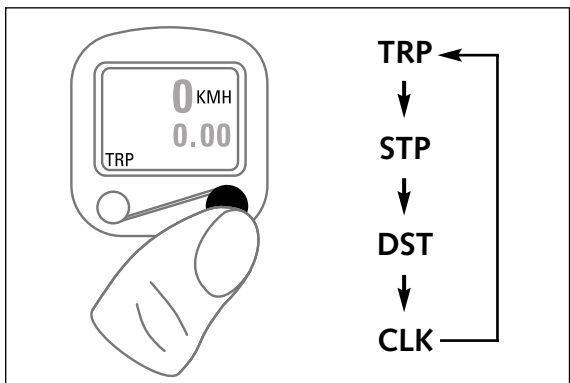
Spie di controllo, tachimetro digitale



La spia di controllo verde ❶ si illumina a lampeggiatore inserito nel ritmo di lampeggiamento.



La spia di controllo blu ❷ si illumina quando è accesa la luce abbagliante.



Tachimetro – digitale

Alcuni modelli sono attrezzati di un tachimetro digitale ❸.

KMH = velocità a 200 km/h (viene sempre indicata)

Oltre all'indicazione della velocità è possibile scegliere fra le seguenti indicazioni:

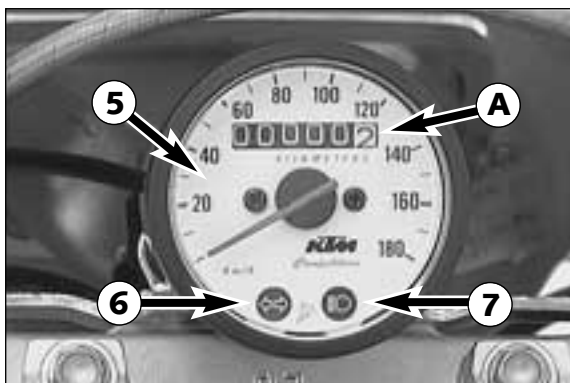
TRP = percorso giornaliero precisione ai 10 metri

STP = cronometro, al massimo 10 ore

DST = percorso totale fino a 99.999 km

CLK = orologio

Per cambio batteria e regolazioni base vedi lavori di manutenzione.

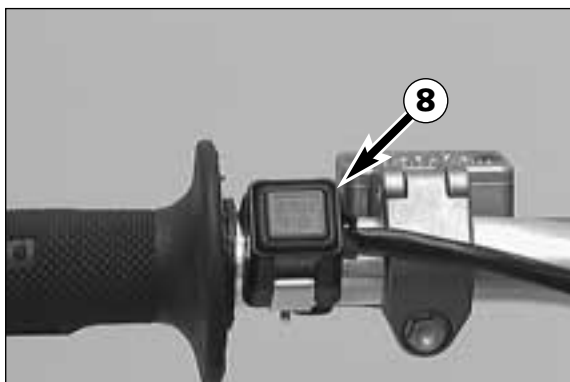


Contachilometro, spie di controllo (EXC - AUS)

Il contachilometri ❶ trovandosi nell'indicatore della velocità indica il chilometraggio totale ❷.

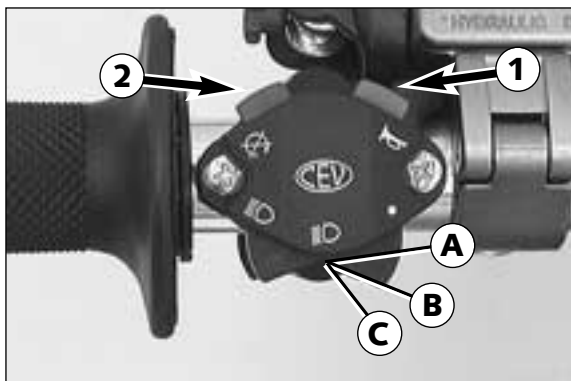
La spia di controllo verde ❸ si illumina a lampeggiatore inserito nel ritmo di lampeggiamento.

La spia di controllo blu ❹ si illumina quando è accesa la luce abbagliante.



Interruttore di corto circuito (SX)

Tramite l'interruttore di corto circuito ❸ viene arrestato il motore: quando viene azionato si provoca un corto circuito nel circuito di accensione.



Interruttore a combinazione (EXC)

Il commutatore dell'illuminazione ha 2 o 3 posizioni:

- Ⓐ = luce spenta (non su tutti i modelli la luce può essere spenta)
- Ⓑ = anabbaglianti accesi
- Ⓒ = abbaglianti accesi

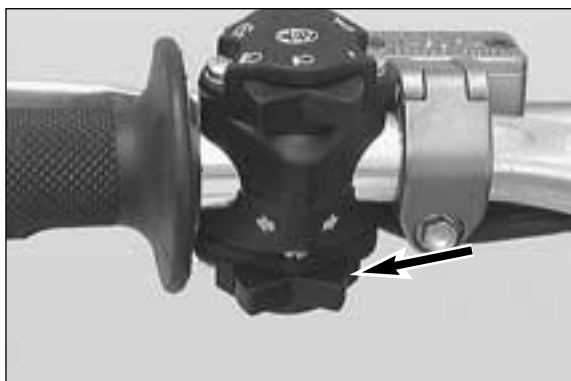
Con il tasto ❶ si mette in azione il clacson.

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



Interruttore luci (EXC - USA)

In questo modello i fari vengono accesi tramite l'interruttore a strappo ❸.



Interruttore indicatori di direzione

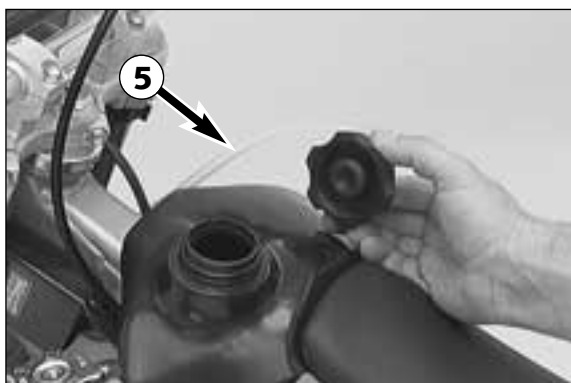
- ↶ indicatore di direzione sinistro
- ↷ indicatore di direzione destro



Interruttore di arresto d'emergenza (Australia)

L'interruttore di arresto d'emergenza ❹ si trova a fianco della manopola gas. Esso ha soprattutto la funzione di un interruttore di sicurezza o di arresto d'emergenza e dovrebbe normalmente essere inserito.

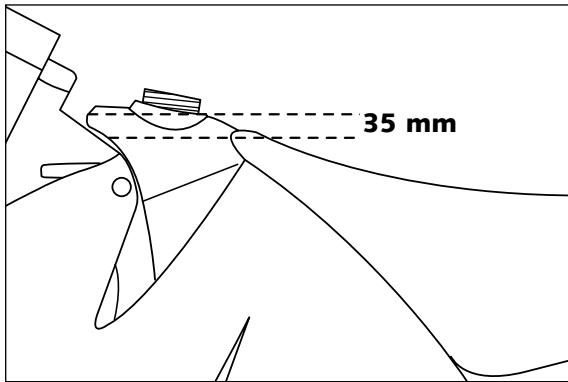
- ⊗ In questa posizione il circuito elettrico d'accensione è cortocircuitato, il motore si spegne subito, il motore fermo non parte.
- ⌚ In questa posizione il circuito elettrico d'accensione è rilasciato, all'avviamento il motore dovrebbe partire.



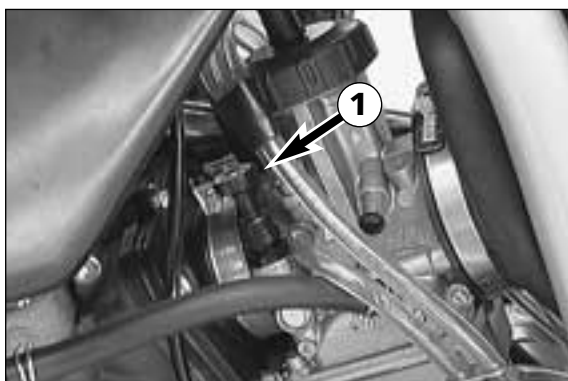
Tappo serbatoio

Aprire: girare il tappo del serbatoio in senso antiorario

Chiudere: Poggiare il tappo del serbatoio e avvitare in senso orario. Sistemare il tubo di sfiato del serbatoio ❺ evitando pieghe.



	OFF	ON	RES
SX			
MXC EXC			



Rifornimento, benzina

125-380: Miscela benzina super senza piombo **NO 95** con olio 2 tempi di alta qualità. Rapporto miscela **1:40 – 1:60**.

Miscelare la benzina e l'olio per 2-tempi solo al momento del bisogno. La KTM raccomanda SHELL ADVANCE RACING X.



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 DELLA 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 RECARSÌ IMMEDIATAMENTE DA UN MEDICO.



AVVERTIMENTO



- UTILIZZATE ESCLUSIVAMENTE BENZINA SUPER (NO. 95 SENZA PIOMBO), MISCELATA CON OLIO MOTORE PER 2T DI ALTA QUALITÀ. ALTRI CARBURANTI POSSONO PROVOCARE DANNI AL MOTORE.
- NON UTILIZZARE MAI OLII PER 2-TEMPI PREMISCELATI, OLII PER MOTORI FUORIBORDO O OLII MOTORE NORMALI PER LA MISCELA.
- NON UTILIZZARE UNA MISCELA CARBURANTE-OLIO PIÙ VECCHIA DI UNA SETTIMANA. IL POTERE LUBRIFICANTE DI ALCUNI OLII PER 2-TEMPI PUÒ RIDURSI RAPIDAMENTE.
- NON MISCELARE INSIEME OLII SINTETICI E OLII MINERALI.
- SCARSITÀ DI OLIO SCADENTE PROVOCA UN'USURA PREMATURA DEL MOTORE E ANCHE DANNI IRREPARABILI; OLIO IN ECCESSO PROVOCA INVECE UN'ESAGERATA FUMOSITÀ ALLO SCARICO E FULIGGINE SULLA CANDELA.
- SE IL VOSTRO MOTOCICLO È DOTATO DI CATALIZZATORE, È NECESSARIO USARE BENZINA SENZA PIOMBO PER EVITARE DANNI IRREPARABILI AL CATALIZZATORE STESSO.
- IL CARBURANTE SI DILATA IN CASO DI RISCALDAMENTO. QUINDI NON RIEMPIRE IL SERBATOIO FINO ALL'ORLO SUPERIORE (VEDI DISEGNO).

Rubinetto del carburante

OFF Il rubinetto del carburante è chiuso quando si trova sulla posizione OFF.

ON Quando si usa la moto girare la manopola in posizione ON. Ora il carburante può affluire al carburatore. In questa posizione il serbatoio si svuota fino alla riserva.

RES La riserva viene consumata soltanto quando si ruota la manopola sulla posizione RES. Non dimenticarsi di riportare la manopola sulla posizione ON dopo aver fatto il pieno.

Riserva del serbatoio 9,5 litri1,3 litri

Riserva del serbatoio 12 litri1,7 litri



AVVERTIMENTO

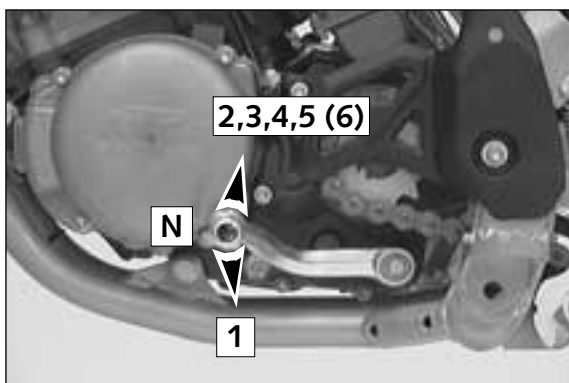


SE LA MOTOCICLETTA VIENE POSTEGGIATA, IL RUBINETTO DEL CARBURANTE DEVE ESSERE CHIUSO. SE IL RUBINETTO NON VIENE CHIUSO, IL CARBURATORE PUÒ EVENTUALMENTE TRACIMARE E DEL CARBURANTE POTREBBE PENETRARE NEL MOTORE.

Manopolo dell'aria

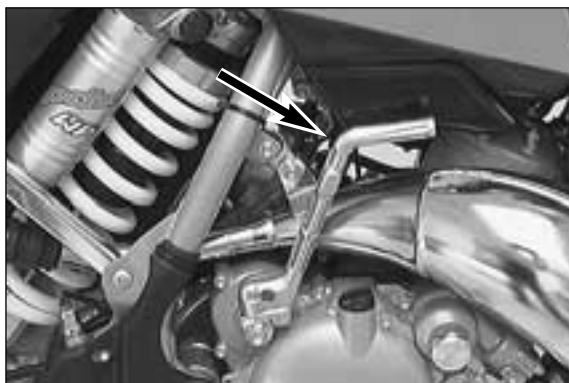
Tirando la manopola dell'aria ❶ verso l'alto fino all'arresto si apre un foro nel carburatore attraverso il quale il motore può aspirare un quantitativo aggiuntivo di carburante. Ne risulta una miscela aria-carburante particolarmente "grassa", richiesta dall'avviamento a freddo.

Spingendo verso il basso la manopola dell'aria, il foro nel carburatore si richiude.



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^a e la 2^a marcia.



Pedale di avviamento

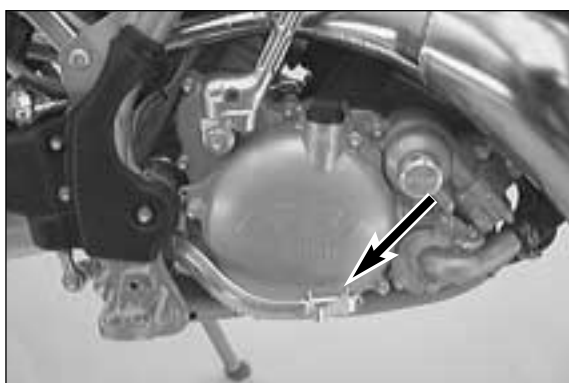
Il pedale di avviamento è montato sul lato destro del motore. La parte superiore è orientabile.



ATTENZIONE



- PER AVVIARE IL MOTORE INDOSSATE SEMPRE DEGLI STIVALI DA MOTO ROBUSTI PER EVITARE EVENTUALI LESIONI. POTRESTE SCIVOLARE DAL PEDALE OPPURE IL MOTORE POTREBBE DARE UN CONTRACCOLPO E SBATTERE CON VIOLENZA IL VOSTRO PIEDE IN ALTO.
- PIGIARE SEMPRE IL PEDALE DI AVVIAMENTO ENERGICAMENTE FINO IN FONDO **SENZA** ACCELERARE. UN AVVIAMENTO A PEDALE CON TROPPO POCA SPINTA O CON LA MANOPOLA GAS APERTA AUMENTA IL RISCHIO DI UN CONTRACCOLPO DEL MOTORE.



Pedale freno

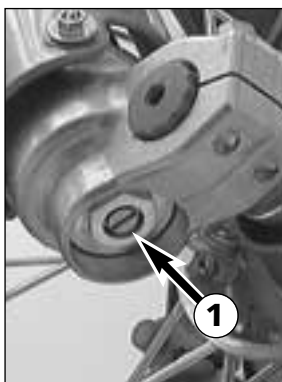
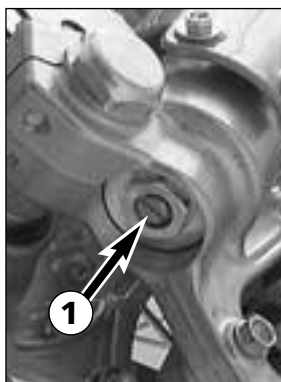
Il pedale del freno è posizionato davanti il paggiapiiede destro. La posizione di base può essere regolata in base alla posizione del sedile (vedere lavori di manutenzione).



ATTENZIONE



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.



Ammortizzamento forcella in compressione

Il gruppo freno idraulico di compressione determina il comportamento in fase di compressione della forcella.

Il grado di ammortizzamento in compressione può essere regolato mediante le viti di regolazione ❶ sull'estremità inferiore dei gambali forcella. Ruotando in senso orario l'ammortizzamento aumenta, mentre ruotando in senso antiorario l'ammortizzamento diminuisce durante la compressione.

REGOLAZIONE STANDARD:

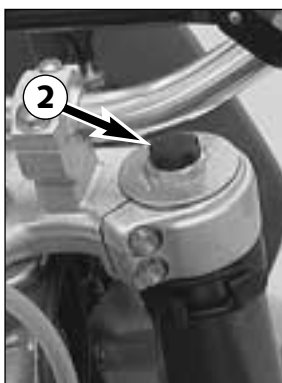
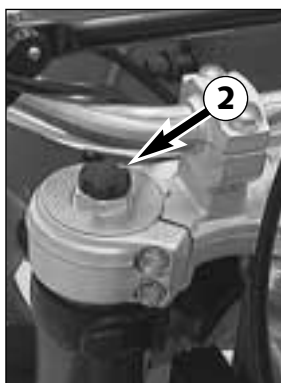
- girare la manopola in senso orario fino all'arresto
- a seconda del tipo di forcella girare indietro di un corrispondente numero di scatti in senso antiorario

Tipo White Power 0518U783.....16 scatti

Tipo White Power 0518U784.....14 scatti

Tipo White Power 0518U785.....14 scatti

Tipo White Power 0518U787.....14 scatti



Ammortizzamento forcella in estensione

Il gruppo freno idraulico di estensione determina il comportamento in fase di estensione della forcella. Il grado di ammortizzamento del livello di estensione può essere regolato diverse tramite la manopola ❷ (REB). Ruotando in senso orario l'ammortizzamento aumenta, mentre ruotando in senso antiorario l'ammortizzamento diminuisce durante l'estensione.

REGOLAZIONE STANDARD:

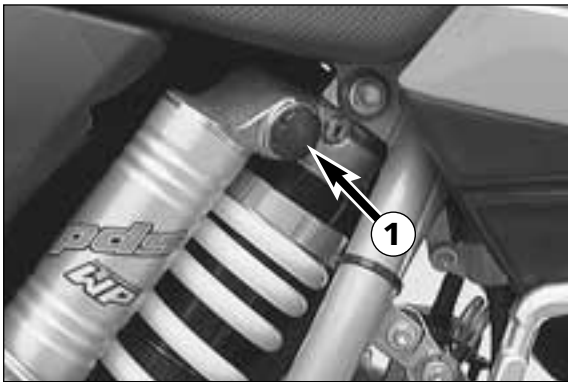
- girare la manopola in senso orario fino all'arresto
- a seconda del tipo di forcella girare indietro di un corrispondente numero di scatti in senso antiorario

Tipo White Power 0518U783.....12 scatti

Tipo White Power 0518U784.....12 scatti

Tipo White Power 0518U785.....12 scatti

Tipo White Power 0518U787.....12 scatti



Ammortizzamento ammortizzatore in compressione

Il grado di ammortizzamento in compressione può essere regolato attraverso la manopola ❶. Quanto più alto è il numero, tanto più alto è l'ammortizzamento.

REGOLAZIONE STANDARD:

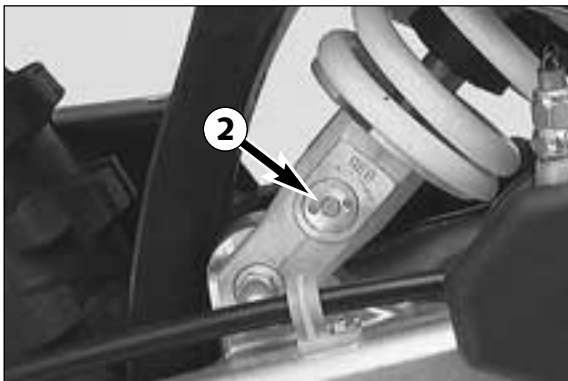
Tipo White Power 1218U717.....	4
Tipo White Power 1218U718.....	5
Tipo White Power 1218U719.....	5
Tipo White Power 1218U720.....	5



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'AUTO DI TECNICI, POTREBBERO ALTREMENTI VERIFICARSI INCONVENIENTI POCO PIACEVOLI.



Ammortizzamento ammortizzatore in estensione

Il grado di ammortizzamento in estensione può essere regolato tramite la vite di regolazione ❷. Ruotando a destra l'ammortizzamento aumenta, mentre ruotando a sinistra l'ammortizzamento diminuisce durante l'estensione.

REGOLAZIONE STANDARD:

- Girare la vite di regolazione in senso orario fino a battuta,
- in senso antiorario girare indietro il numero di clic corrispondente al tipo di ammortizzatore.

Tipo White Power 1218U717.....	20
Tipo White Power 1218U718.....	18
Tipo White Power 1218U719.....	20
Tipo White Power 1218U720.....	20



Bloccasterzo

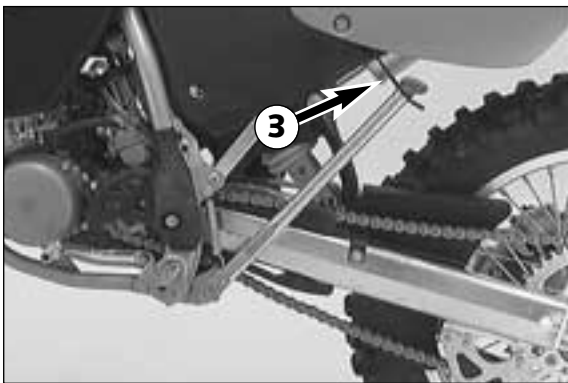
Con il bloccasterzo che si trova sul canotto di sterzo il manubrio è bloccabile. Per chiudere a chiave il manubrio sterzarlo completamente a destra, introdurre la chiave, girare a sinistra, premere, girare a destra ed estrarre.



AVVERTIMENTO



NON LASCIATE MAI LA CHIAVE NELLA SERRATURA. NEL MOMENTO IN CUI STERZATE A SINISTRA, LA CHIAVE POTREBBE ESSERE DANNEGGIATA.



Cavalletto laterale

Con il piede premere in terra il cavalletto laterale e caricarlo con il motociclo. Far attenzione che il suolo sia solido e la posizione stabile. Se andate con il motociclo fuoristrada, il cavalletto centrale chiuso può essere ulteriormente fissato con un nastro in gomma ❸.



AVVERTIMENTO



- IL CAVALLETTO LATERALE È CONCEPITO SOLO PER IL PESO DEL MOTOCICLO. SE VI SEDETE SUL MOTOCICLO CARICANDO COSÌ ULTERIORMENTE IL CAVALLETTO LATERALE, QUESTO OPPURE IL TELAIO PUÒ ESSERE DANNEGGIATO ED IL MOTOCICLO PUÒ RIBALTARSI.
- PRIMA DI PARTIRE CONTROLLARE SEMPRE CHE IL CAVALLETTO SIA CHIUSO FINO A BATTUTA. SE IL CAVALLETTO STRISCIA PER TERRA, SI RISCHIA DI PERDERE IL CONTROLLO DEL MOTOCICLO.

Controllo prima di ogni messa in funzione

Quando la moto viene utilizzata, essa deve essere 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 CONTROLLARE IL LIVELLO DELL'OLIO DEL CAMBIO

Un livello troppo basso dell'olio del cambio causa usura precoce e, in seguito, la distruzione delle ruote dentate e di pezzi del cambio.

2 CARBURANTE

Verificare la quantità di carburante trovandosi nel serbatoio, sistemare senza pieghe il tubo flessibile di sfiato e chiudere il serbatoio con il tappo.

3 CATENA

Una catena troppo lenta può cadere dai pignoni, una catena soggetta a forte usura può strapparsi e una catena non lubrificata causa un'usura eccessiva della catena e dei pignoni.

4 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.

5 FRENI

Verificare il funzionamento, controllare il livello del liquido freni. 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 la corsa a vuoto alla leva freno a mano ed al pedale freno.

6 COMANDI A CAVO FLESSIBILE

Controllare la regolazione e il funzionamento regolare di tutti i comandi a cavo flessibile.

7 LIQUIDO DI RAFFREDDAMENTO

Verificare il livello del liquido di raffreddamento a motore freddo.

8 IMPIANTO ELETTRICO

Controllare a motore acceso il funzionamento dei fari, della luce posteriore, della luce di arresto, dei lampeggiatori, delle spie di controllo e dell'avvisatore acustico.

9 BAGAGLI

Se portate con voi bagagli controllatene l'adeguato fissaggio.

**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 RICONOSCIUTO PRESTO DAGLI ALTRI UTENTI DEL TRAFFICO. NATURALMENTE ANCHE IL PASSEGGERO NECESSITA DEI RELATIVI INDUMENTI PROTETTIVI.
- NON GUIDATE DOPO IL CONSUMO DI BEVANDE ALCOLICHE
- UTILIZZATE ESCLUSIVAMENTE ACCESSORI RACCOMANDATI DALLA KTM. I RIVESTIMENTI FRONTALI, PER ESEMPIO POSSONO INFLUENZARE NEGATIVAMENTE IL COMPORTAMENTO DI MARCIA DELLA MOTO A VELOCITÀ ELEVATE. ANCHE BAGAGLI, SERBATOI SUPPLEMENTARI ECC. POSSONO AVERE INFLUENZE NEGATIVE SUL COMPORTAMENTO SU STRADA DELLA MOTO A CAUSA DELLA DIVERSA RIPARTIZIONE DEL PESO.
- LA RUOTA ANTERIORE E QUELLA POSTERIORE DEVONO ESSERE MUNITE DI PNEUMATICI DALLO STESSO TIPO DI PROFILO - SOLO PNEUMATICI COLLAUDATI DALLA KTM !

Indicazioni per la prima messa in funzione

- Assicuratevi che i lavori di „PREPARAZIONE DELLA MOTOCICLETTA“ (vedi Libretto di Revisione) siano stati eseguiti dal vostro rivenditore KTM.
- Prima del primo giro leggere attentamente l'intero manuale d'uso. Inoltre vi sono allegati manuali d'uso per gli elementi di sospensione. Leggere anche queste documentazioni.
- Familiarizzatevi con gli organi di comando.
- Portare la leva frizione, la leva freno a mano e la leva freno a pedale nella posizione più comoda.
- Abituatevi in un parcheggio vuoto o su terreno facile 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, i ceppi del freno slittano in continuazione e il freno si surriscalda.
- Può essere portato un passeggero solo se la motocicletta è equipaggiata appositamente e se dispone del relativo permesso legale. Durante il viaggio il passeggero deve tenersi saldo alle apposite staffe o al conducente e deve lasciare i piedi sugli appositi poggiatesta.
- 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.
- Le motociclette reagiscono in modo sensibile agli spostamenti della ripartizione del peso. Quando portate bagagli fissateli possibilmente vicini al centro della moto e ripartite il peso uniformemente sulla ruota anteriore e su quella posteriore. 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.
- Seguire le istruzioni di rodaggio.

**ATTENZIONE****INDICAZIONI IMPORTANTI PER I MODELLI SX, EXC:**

- I MODELLI SOPRAINDICATI SONO COSTRUITI E PREVISTI SOLAMENTE PER UNA PERSONA. NON DEVE ESSERE PORTATO NESSUN PASSEGGERO.
- QUESTI MODELLI NON SI CONFORMANO NEMMENO ALLE DISPOSIZIONI LEGALI E ALLE NORME DI SICUREZZA. E' ILLEGALE USARLI SU STRADE PUBBLICHE E SU AUTOSTRADE.
- FACENDO USO DELLA VOSTRA MOTOCICLETTA TENETE SEMPRE PRESENTE CHE L'ECESSIVO RUMORE DISTURBA GLI ALTRI.

Rodaggio

- Le superfici delle parti di un motore nuovo, per quanto sottoposte ad una lavorazione di precisione, risultano comunque meno lisce dei pezzi scorrevoli di motori in funzione già da tempo: questo spiega la necessità di rodare il motore nuovo. Pertanto nei primi 500 chilometri ovvero nelle prime 5 ore si dovrà evitare di lanciare il motore al massimo della potenza.
- Il rodaggio deve essere effettuato sollecitando il motore in modo blando, ma vario.
- DURANTE I PRIMI 500 CHILOMETRI OVVERO LE PRIME 5 ORE NON PORTARE IL MOTORE A MASSIMO REGIME.

Avviamento a motore freddo

- 1 Aprire il rubinetto del carburante
- 2 Inserire l'accensione ossia l'interruttore di arresto d'emergenza
- 3 Mettere il cambio in folle
- 4 Azionare l'ausilio per avviamento a freddo (manopola dell'aria)
- 5 Non dare gas o dare al massimo 1/3 di gas e schiacciare a fondo e con forza di avviamento

⚠ ATTENZIONE ⚠

- INDOSSATE SEMPRE DEGLI STIVALI DA MOTO ROBUSTI PER AVVIARE IL MOTORE ONDE PREVENIRE EVENTUALI LESIONI. POTRESTE SCIVOLARE DAL PEDALE DI AVVIAMENTO OPPURE IL MOTORE POTREBBE DARE UN CONTRACCOLPO E SBATTERE CON VIOLENZA IL VOSTRO PIEDE IN ALTO.
- PIGIARE SEMPRE IL PEDALE DI AVVIAMENTO ENERGETICAMENTE FINO IN FONDO **SENZA** ACCELERARE. UN AVVIAMENTO A PEDALE CON TROPPO POCA SPINTA E CON LA MANOPOLA GAS APERTA AUMENTA IL RISCHIO DI UN CONTRACCOLPO DEL MOTORE.
- NON AVVIATE IL MOTORE IN UN LOCALE CHIUSO E NON LASCIATELO NEMMENO ACCESO IN TALI LOCALI. I GAS DI SCARICO SONO VELENOSI E POSSONO PORTARE ALLA PERDITA DI COSCIENZA ED ALLA MORTE. IN CASO DI FUNZIONAMENTO DEL MOTORE ASSICURATE SEMPRE UN'AE-RAZIONE SUFFICIENTE.

! AVVERTIMENTO !

NON FATE SALIRE DI GIRI IL MOTORE FREDDO. CIÒ POTREBBE CAUSARE DANNEGGIAMENTI DEL MOTORE PERCHÉ LO STANTUFFO SI RISCALDA E, CONSEGUENTEMENTE, SI DILATA PIÙ RAPIDAMENTE DEL CILINDRO RAF-FREDDATO AD ACQUA. FATE SEMPRE RISCALDARE PRIMA IL MOTORE DA FERMI OVVERO FATELO RISCALDARE MARCIANDO A NUMERO DI GIRI BASSO.

Avviamento a motore caldo

- 1 Aprire il rubinetto del carburante
- 2 Inserire l'accensione ossia l'interruttore di arresto d'emergenza
- 3 Mettere il cambio in folle
- 4 Dare ca. 1/2 di gas e schiacciare a fondo e conforzo il pedale di avviamento

Rimedio in caso di motore „ingolfato”

- 1 Chiudere il rubinetto del carburante
- 2 Avviare il motore a tutto gas. Se necessario svitare la can-dela ed asciugarla.
- 3 Quando il motore è in funzione riaprire il rubinetto del carburante.

Partenza

Tirare la leva della frizione, innestare la 1a marcia, lasciare lenta-mente la leva della frizione accelerando contemporaneamente.

⚠ ATTENZIONE ⚠

- PRIMA DI PARTIRE CONTROLLATE SEMPRE SE IL CAVALLETTO LATERALE È ORIENTATO IN ALTO FINO ALL'ARRESTO. SE IL CAVALLETTO STRISCIA PER TERRA, POTRESTE PERDERE IL CONTROLLO DELLA MOTO.
- SE AVETE INTENZIONE DI ANDARE FUORISTRADA, È CONSIGLIABILE FIS-SARE IL CAVALLETTO LATERALE ULTERIORMENTE CON IL NASTRINO DI GOMMA ALLA CASSAFILTRO

Cambiare le marce, marciare

La 1a marcia, con la quale marciate adesso, è la marcia di par-tenza e di salita. Se le circostanze lo permettono (traffico, pen-denza) potete innestare marce superiori. Per fare questo togliere il gas, tirare contemporaneamente la leva della frizione, innestare la marcia successiva, lasciare la frizione e accelerare. Se è stata tirata la manopola dell'aria, essa dovrà essere reinse-rita una volta riscaldato il motore.

Dopo aver raggiunto la velocità massima girando al massimo la manopola comando gas, riportare quest'ultima a 3/4 di gas; la velocità rimane quasi invariata ma il consumo di carburante si riduce notevolmente. Date sempre tanto gas quanto ne può sfruttare il motore in quel dato momento - azionando brusca-mente la manopola comando gas si aumenta il consumo.

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

⚠ ATTENZIONE ⚠

- OSSERVATE LE NORME DEL TRAFFICO, GUIDATE IN MODO DIFENSIVO E PREVIDENTE ONDE RICONOSCERE I PERICOLI IL PIÙ PRESTO POSSIBILE.
- ADEGUATE LA VELOCITÀ DI GUIDA ALLE CONDIZIONI ED ALLE VOSTRE CAPACITÀ DI GUIDA.
- GUIDATE CON PRODENZA SU STRADE O TERRENI SCONOSCIUTI
- FUORI STRADA DOVRESTE SEMPRE ESSERE ACCOMPAGNATI DA UN AMICO CON UNA SECONDA MOTO, IN MODO DA POTERVI AIUTARE A VICENDA IN CASO DI DIFFICOLTÀ.

- SOSTITUIRE A TEMPO DEBITO LA VISIERA O LE LENTI DEGLI OCCHIALI. IN CASO DI CONTROLUCE SI È PRATICAMENTE CIECHI SE LA VISIERA O GLI OCCHIALI PRESENTANO GRAFFIATURE.
- DOPO OGNI CADUTA LA MOTO DEVE ESSERE CONTROLLATA COME PRIMA DI OGNI MESSA IN FUNZIONE.
- UN MANUBRIO DEFORMATO VA SEMPRE SOSTITUITO. IN NESSUN CASO RADDRIZZARE IL MANUBRIO, PERCHÉ PERDEREBBE LA SUA STABILITÀ.

! AVVERTIMENTO !

- NUMERI DI GIRI ELEVATI A MOTORE FREDDO SI RIPERCUOTONO NEGA-TIVAMENTE SULLA DURATA D'ESERCIZIO DEL MOTORE. È PERTANTO PREFERIBILE, PRIMA DI LANCIARE IL MOTORE A PIENO REGIME, RIS-CALDARLO PERCORRENDO QUALCHE CHILOMETRO IN CAMPO DI VELOCITÀ MEDIO.
- NON PASSATE MAI IN UNA MARCIA INFERIORE QUANDO VIAGGIATE A TUTTO GAS. IL MOTORE SUPERA IL NUMERO DI GIRI LIMITE E PUÒ ESSERE DANNEGGIATO. INOLTRE È POSSIBILE IL BLOCCAGGIO DELLA RUOTA POSTERIORE CHE PUÒ COMPORTARE LA PERDITA DI CON-TROLLO SULLA MOTOCICLETTA.
- SE IN OCCASIONE DI LUNGHE DISCESE IL MOTORE MARCIA SENZA GAS, È NECESSARIO DARE PIÙ VOLTE GAS DURANTE LA DISCESA IN MODO DA GARANTIRE CHE VENGA ADDOTTA AL MOTORE UNA QUANTITÀ SUFFICIENTE DI LUBRIFICANTE, MESCOLATO AL CARBURANTE.
- SE DURANTE LA GUIDA SI MANIFESTANO DEI RUMORI ANOMALI, ARRE-STATEVI 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 terreni sabbiosi, bagnati da piog-gia o sdruciolevoli deve essere azionato soprattutto il freno della ruota posteriore. Frenate sempre con delicatezza, il bloc-caggio delle ruote porta a sbandare o a cadere. Innestate anche marce inferiori in funzione della velocità.

⚠ ATTENZIONE ⚠

- IN CASO DI PIOGGIA, DOPO UN LAVAGGIO DEL MOTOCICLO, DOPO PASSAGGI IN ACQUA OPPURE ANDANDO SU TERRENO BAGNATO L'A-ZIONE FRENANTE POTREBBE RITARDARE A CAUSA DI DISCHI FRENO BAGNATI O SPORCHI. I FRENI QUINDI DEVONO ESSERE AZIONATI FIN-CHÉ NON SIANO ASCIUTTI O PULITI.
- L'AZIONE FRENANTE PUÒ RITARDARE ANCHE QUANDO SI VIAGGIA SU STRADE SPORCHE O COSPARSE DI SALE. I FRENI DEVONO ESSERE AZIO-NATI FINCHÉ NON SIANO PULITI.
- CON DISCHI FRENO SPORCHI SI VERIFICA UNA MAGGIOR USURA DELLE PASTIGLIE ED ANCHE DEI DISCHI FRENO STESSI.
- 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.

Arresto e parcheggio

Frenare il motociclo e mettere il cambio in folle. Per spegnere il motore premere il tasto di corto circuito finché il motore si ferma, o disinserire l'accensione. Chiudere il rubinetto del carburante.

⚠ ATTENZIONE ⚠

- 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.

! AVVERTIMENTO !

- QUANDO LA MOTOCICLETTA VIENE PARCHEGGIATA DEVE ESSERE CHI-USO IL RUBINETTO DEL CARBURANTE. SE NON VIENE CHIUSO, IL CAR-BURATORE POTREBBE TRACIMARE E POTREBBE PENETRARE CARBURANTE NEL MOTORE.
- Il cavalletto laterale è concepito solo per il peso del moto-ciclo. Se vi sedete sul motociclo caricando così ulteriormente il cavalletto laterale, questo oppure il telaio può essere dan-neggiato ed il motociclo può ribaltarsi.



ogni messa

ogni messa

1a manutenzione
dopo 1000 km o 10 ore

ogni 2000 km o
20 ore

ogni 4000 km o
una volta al anno

minimo	
--------	--

ITALIANO
12



ATTENZIONE



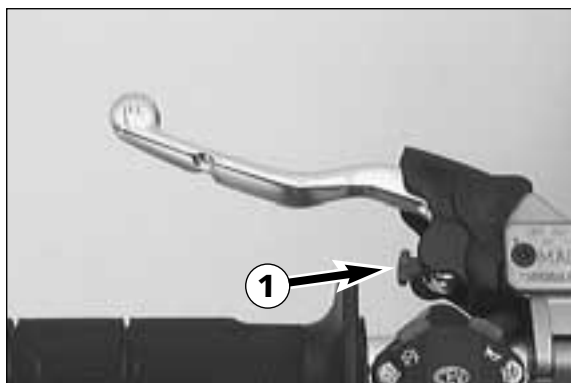
TUTTI I LAVORI DI MANUTENZIONE O DI REGOLAZIONE CHE SONO CONTRASSEGNA TI CON * RICHIEDONO COGNIZIONI TECNICHE, E PER QUESTO MOTIVO NELL'INTERESSE DELLA VOSTRA SICUREZZA FATE ESEGUIRE TALI LAVORI ESCLUSIVAMENTE IN UN'OFFICINA SPECIALIZZATA KTM.



AVVERTIMENTO



- PER IL LAVAGGIO DELLA MOTOCICLETTA SE POSSIBILE NON USATE UN GETTO AD ALTA PRESSIONE, PERCHÉ ALTRIMENTI L'ACQUA POTREBBE PENETRARE NEI CUSCINETTI, NEL CARBURATORE, NEL CONNETTORI ELETTRICI ECC.
- TRASPORTANDO LA VOSTRA KTM ASSICURATE CHE ESSA SIA BEN TENUTA IN POSIZIONE VERTICALE MEDIANTE ESPANSORI O ALTRI DISPOSITIVI MECCANICI DI FISSAGGIO E CHE IL RUBINETTO DELLA BENZINA SIA SU OFF. SE LA MOTOCICLETTA DOVESSE CADERE PUÒ FUORIUSCIRE BENZINA DAL CARBURATORE O DAL SERBATOIO.
- PER IL FISSAGGIO DEGLI SPOILER AL SERBATOIO UTILIZZATE SOLO LE VITI SPECIALI CON LA GIUSTA LUNGHEZZA DEL FILETTO DELLA KTM. SE UTILIZZATE VITI DIVERSE O MONTATE VITI PIÙ LUNGHE, IL SERBATOIO PUÒ PERDERE LA TENUTA E DEL CARBURANTE PUÒ FUORIUSCIRE.
- NON UTILIZZATE ROSETTE DENTATE O RONDELLE ELASTICHE PER LE VITI DI FISSAGGIO DEL MOTORE, PERCHÉ POTREBBERO PENETRARE IN PARTI DEL TELAIO ED ALLENTARSI QUINDI IN CONTINUAZIONE. UTILIZZATE DADI AUTOBLOCCANTI.
- PRIMA DI INIZIARE I LAVORI DI MANUTENZIONE LASCIATE RAFFREDDARE LA MOTOCICLETTA IN MODO DA EVITARE USTIONI.
- SMALTITE OLI, GRASSI, FILTRI, CARBURANTI, DETERGENTI, ECC. IN MANIERA REGOLAMENTARE. OSSERVATE LE RISPETTIVE NORME DEL PAESE.
- LIBERATEVI DELL'OLIO VECCHIO IN MODO REGOLARE ! NON VERSATE IN NESSUN CASO L'OLIO VECCHIO NELLA CANALIZZAZIONE O NELLA NATURA. 1 LITRO DI OLIO INQUINA 1.000.000 DI LITRI DI ACQUA.



Regolazione posizione base della leva frizione

Con la vite di regolazione ❶ 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.

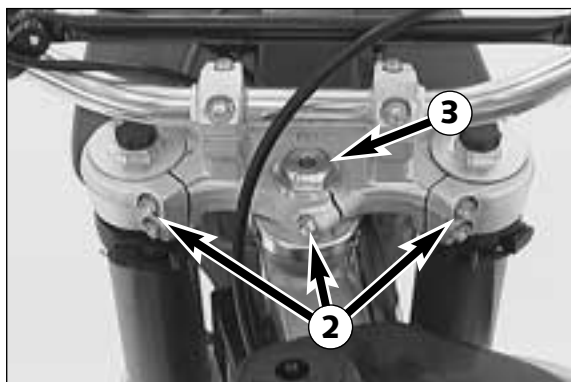
Se la vite di regolazione viene girata in senso orario, la leva frizione si avvicina al manubrio. Se la vite di regolazione viene girata in senso antiorario, la leva frizione si allontana dal manubrio.



AVVERTIMENTO



IL CAMPO DI REGOLAZIONE È LIMITATO. GIRARE LA VITE DI REGOLAZIONE SOLO MANUALMENTE SENZA SFORZARE.



Controllo cuscinetti di sterzo e registrazione gioco *

Controllare periodicamente il gioco dei cuscinetti di sterzo. Per il controllo, sollevare la ruota anteriore e scuotere avanti e indietro la forcella. Per la registrazione, svitare le cinque viti ❷ della testa della forcella ed agire sul tappo di chiusura ❸, serrandolo fino a quando non vi è più del gioco. Non serrare con forza il dado per evitare danni ai cuscinetti. Battere leggermente la testa della forcella con un martello di plastica per scaricare la tensione sugli steli e stringere le viti di serraggio con 20 Nm.



ATTENZIONE



SE I CUSCINETTI DI STERZO NON SONO ESENTI DA GIOCO IL COMPORTAMENTO SU STRADA SARÀ IRREGOLARE. SI POTREBBE PERDERE IL CONTROLLO DELLA MOTO.

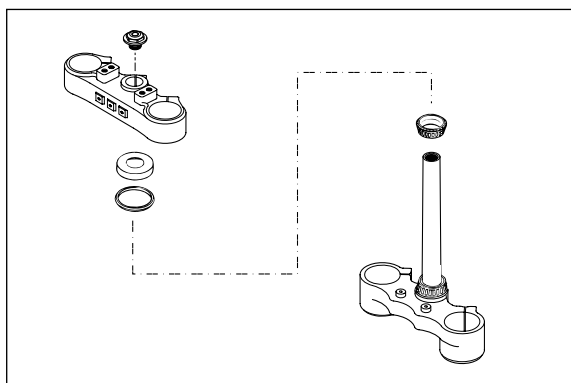


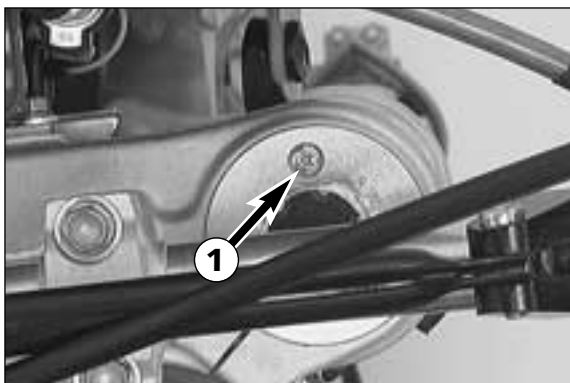
AVVERTIMENTO



FACENDO LUNGI PERCORSI CON GIOCO NEI CUSCINETTI DI STERZO, SI ROVINANO I CUSCINETTI ED IN SEGUITO DE LORO SEDI NEL TELAIO.

I cuscinetti del canotto sterzo dovrebbero essere reingrassati almeno una volta all'anno (p.es. con Shell Advance Grease).



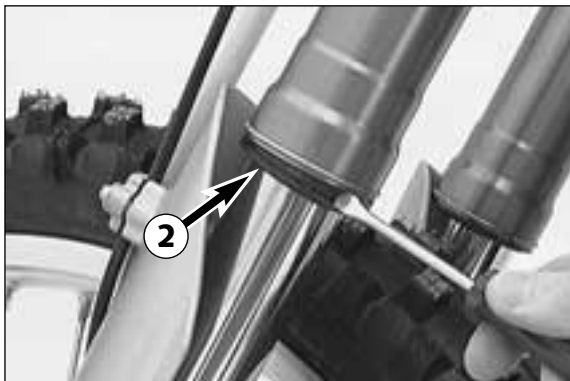


Viti di sfiato forcella telescopica

Ogni 5 ore di impiego in competizione allentare di qualche giro le viti di sfiato ❶, consentendo così lo sfogo di un'eventuale sovrappressione dall'interno della forcella. Per fare questo sollevare il motociclo sul cavalletto in modo che la ruota anteriore non tocchi terra. Se la motocicletta viene impiegata soprattutto su strada, è sufficiente eseguire questa operazione solo durante la manutenzione periodica.

! AVVERTIMENTO !

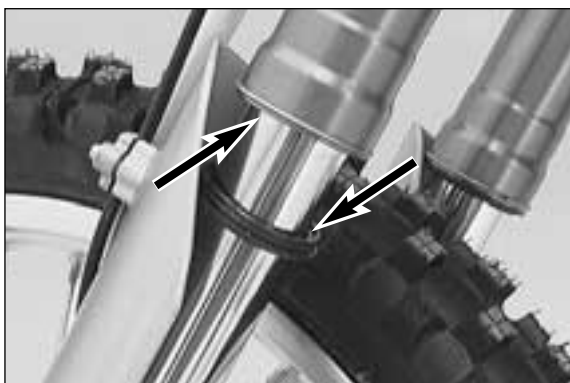
PRESSIONE TROPPO ALTA ALL'INTERNO DELLA FORCELLA PUÒ PROVOCARE MANCANZE DI TENUTA ALLA FORCELLA. SE LA VOSTRA FORCELLA PRESENTA UNA MANCANZA DI TENUTA, ALLENTATE LE VITI DI SFIATO PRIMA DI FAR SOSTITUIRE GLI ELEMENTI DI TENUTA.



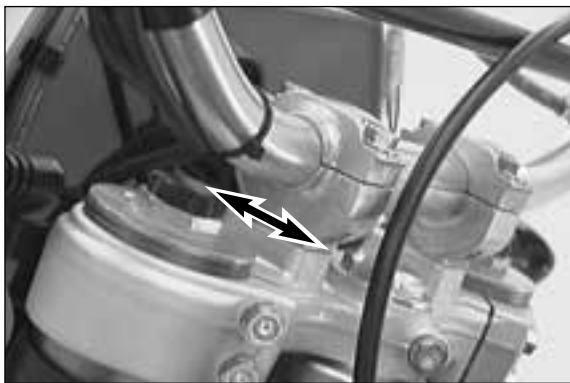
Pulizia raschiapolvere forcella telescopica

I raschiapolvere ❷ devono raschiare polvere e sporco grosso dagli steli forcella. Però con il tempo può giungere dello sporco anche dietro i raschiapolvere. Se questo non viene rimosso, gli anelli paraolio, che si trovano dietro, possono perdere la tenuta.

Con un cacciavite levare i raschiapolvere dai tubi esterni e spingerli in basso.



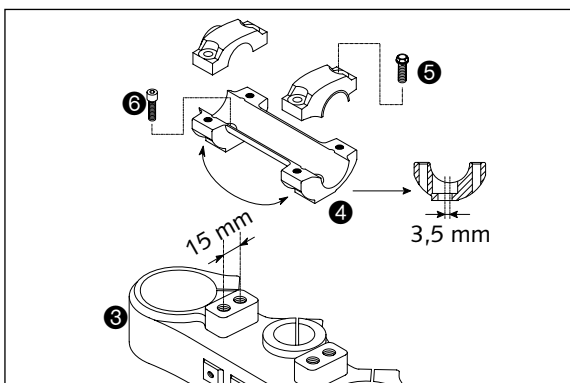
Pulire con cura i raschiapolvere, i tubi esterni e gli steli ed oliarli bene con spray al silicone o con olio motore. Infine spingere a mano i raschiapolvere nei tubi esterni.



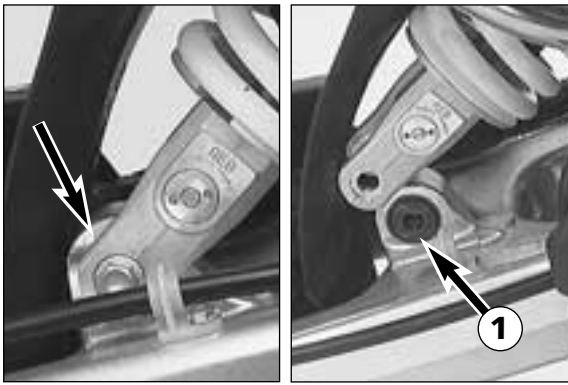
Variazione posizione manubrio

La posizione del manubrio può essere variata di 22 mm. Così avete la possibilità di portare il manubrio nella posizione per voi più comoda.

Sulla piastra forcella superiore ❸ si trovano 2 fori con una distanza di 15 mm. I fori nel supporto del manubrio ❹ sono decentrati di 3,5 mm. Avete quindi la possibilità di montare il manubrio in 4 posizioni diverse.



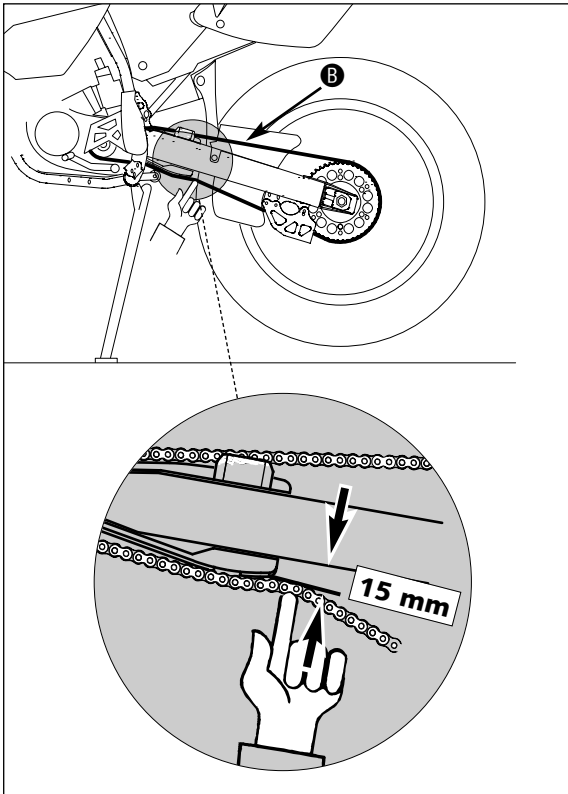
A questo scopo togliere le viti ❺ dei morsetti serramanubrio e le viti ❻ del supporto del manubrio. Posizionare il supporto del manubrio e serrare le viti ❻ con 40 Nm. Montare il manubrio ed i morsetti serramanubrio e serrare le viti ❺ con 20 Nm. La fessura fra il supporto del manubrio ed i morsetti dovrebbe avere la stessa misura sia davanti che dietro.



Supporto oscillante

Il supporto oscillante ❶ per ammortizzatori PDS, sul forcellone, è rivestito di teflon e non va lubrificato né con grasso né con altri lubrificanti. Grassi o altri lubrificanti dissolvono lo strato di teflon accorciando così drasticamente la durata del supporto.

Alla pulizia del motociclo con pulitori ad alta pressione far attenzione che il getto ad alta pressione non sia puntato direttamente sul supporto oscillante.



Controllare la tensione della catena

- Per controllare la tensione della catena mettere la moto sul cavalletto centrale.
- Spingere in alto la catena all'estremità del pattino guida catena. La distanza fra catena e forcellone deve essere di ca. 15 mm. Il ramo superiore della catena ❷ deve essere teso (vedi schizzo).
- Se necessario, regolarne la tensione.

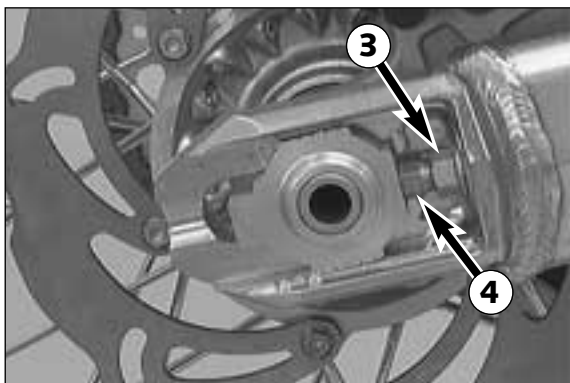
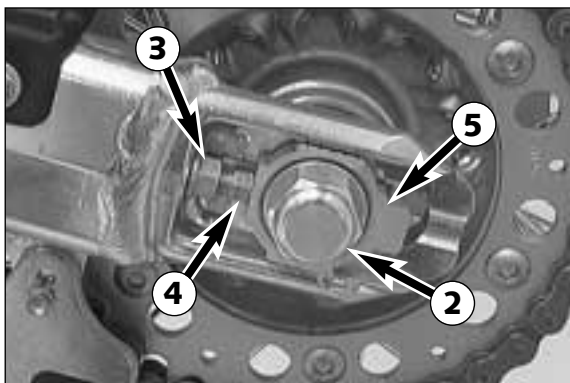


ATTENZIONE



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 RUOTA POSTERIORE) CHE OLTRE AD ACCELERARE L'USURA PUÒ COMPORTARE LA ROTTURA DELLA CATENA.

SE INVECE LA TENSIONE DELLA CATENA È INSUFFICIENTE, QUESTA PUÒ USCIRE DAI PIGNONI 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 con spallamento ②, allentare i controdadi ③ e girare le viti di regolazione ④ a destra ed a sinistra della stessa misura. Serrare i controdadi.
- Prima di bloccare il perno ruota controllare che i tendicatena ⑤ siano adiacenti alle viti di regolazione e che la ruota posteriore sia allineata con la ruota anteriore.

Serrare il dado con spallamento ② con 80 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 COMPORTARE UN COMPORTAMENTO DI GUIDA INSTABILE DELLA MOTO.
- STRINGERE IL DADO A COLLETO CON LA COPPIA DI SERRAGGIO PRESCRITTA. UN PERNO RUOTA ALLENTATO PUÒ COMPORTARE UNA TENUTA DI STRADA INSTABILE.

Manutenzione della catena

La durata della catena dipende soprattutto dalla manutenzione. Catene senza O-ring vanno regolarmente pulite in petrolio e poi immerse in olio per catene caldo ossia trattate con spray per catena (Shell Advance Bio Chain). La manutenzione della catena con O-ring è ridotta al minimo. Il miglior modo per pulirla è l'uso di abbondante acqua. Mai usare spazzole o solventi per pulire la catena. Quando la catena è asciugata, si può utilizzare uno spray per catene specialmente adatto per catene con O-ring (p.es. Shell Advance Bio Chain).



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.



AVVERTIMENTO



AL MONTAGGIO DEL GIUNTO CATENA LA PARTE CHIUSA DEVE SEMPRE TROVARSI NEL SENSO SI MARCIA.

Controllare sempre l'usura del pignone, della corona e dei pattini guida. Se necessario, sostituire questi particolari.

Usura della catena

Per controllare lo stato di usura della catena seguire attentamente le seguenti istruzioni:

Mettere il cambio in folle, tirare il ramo superiore della catena verso l'alto con una forza di 10 - 15 chilogrammi (vedere la figura). A questo punto misurare la distanza di 18 rulli sul ramo inferiore della catena. Al più tardi se la distanza dovesse misurare 272 mm bisognerebbe sostituire la catena. Le catene non si usano sempre in modo uniforme, per questo motivo bisognerebbe ripetere la misurazione in diversi punti della catena.

INDICAZIONE:

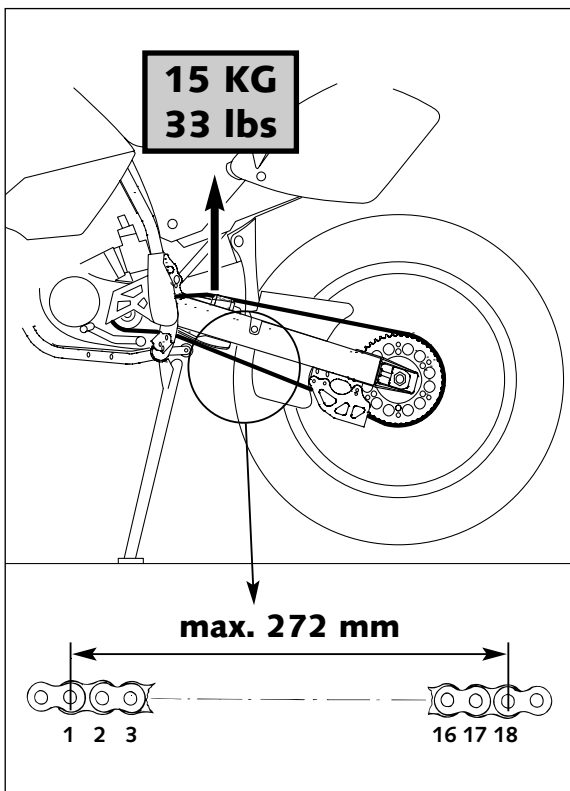
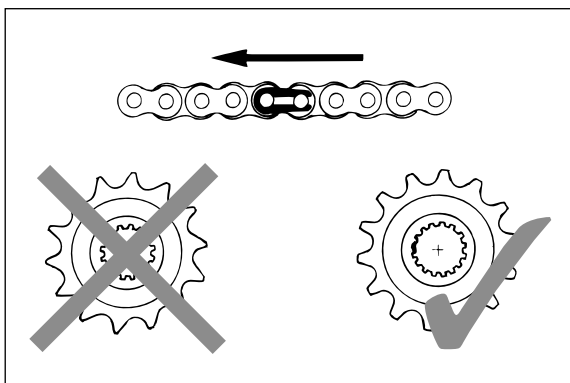
Quando viene montata una catena nuova, si raccomanda di sostituire anche i pignoni. Catena nuove si usano più velocemente su pignoni vecchi e usurati.

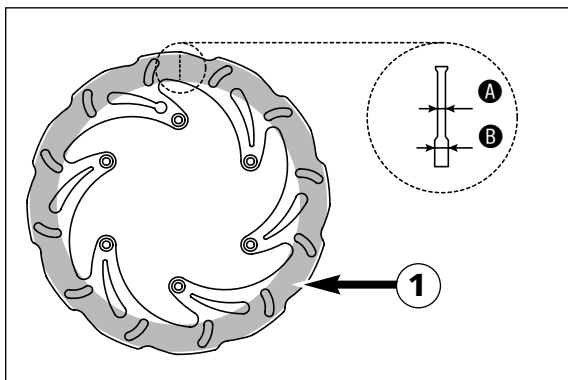
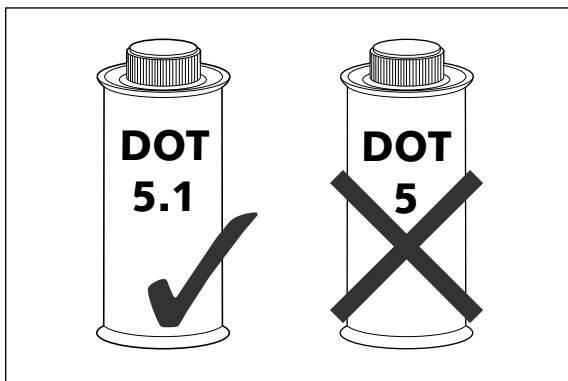


AVVERTIMENTO



AL MONTAGGIO DI UN CORONA DENTATA A 14 DENTI FAR ATTENZIONE CHE IL COLLARE SIA RIVOLTO VERSO L'INTERNO





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.

PASTIGLIE FRENO:

Poiché i motocicli KTM sono concepiti soprattutto per l'impiego sportivo in condizioni estremamente sporche (p.es. acqua in combinazione con sabbia e fango), sulla ruota anteriore vengono montate pastiglie sinterizzate. Queste pastiglie coprono quasi l'intero campo d'impiego dei motocicli.

DISCHI FRENO

Con l'usura si riduce lo spessore del disco freno nella zona della superficie di contatto **1** delle pastiglie. Nel punto più debole **A** i dischi freno possono presentare un'usura massima di 0,4 mm rispetto allo spessore nominale. Lo spessore nominale può essere misurato in un punto **B** fuori della superficie di contatto. Controllare l'usura in più punti diversi.

⚠ ATTENZIONE ⚠

DISCHI FRENO CON UN'USURA SUPERIORE A 0,4 mm SONO UN RISCHIO PER LA SICUREZZA. QUANDO È STATO RAGGIUNTO IL LIMITE DI USURA, FAR SUBITO I DISCHI FRENO.

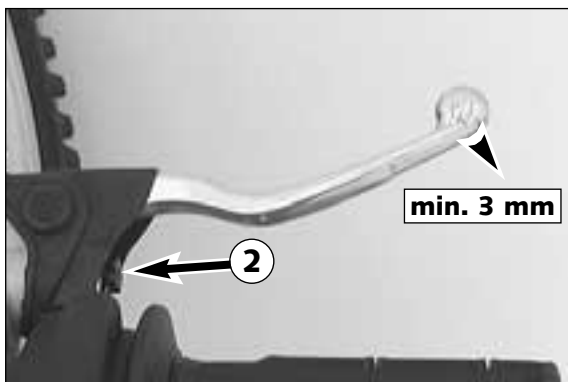
RECIPIENTI DI LIQUIDO FRENI:

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. 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.

LIQUIDO FRENI:

Gli impianti di frenatura vengono riempiti dalla KTM di liquido per freni "Shell Advance Brake DOT 5.1", uno dei migliori liquidi per freni attualmente disponibili in commercio. Raccomandiamo di continuare ad usare questo liquido per freni anche in futuro. Il DOT 5.1 è a base di etere glicolico ed è color ambra. Qualora non si dovesse disporre per il rabbocco di DOT 5.1 si può all'occorrenza ripiegare su DOT 4, che andrà tuttavia sostituito quanto prima con DOT 5.1

Non utilizzare in nessun caso del liquido freni DOT5 ! Si tratta di un liquido per freni a base di olio di silicone ed è color porpora. Esso richiede l'impiego di guarnizioni e tubi speciali.

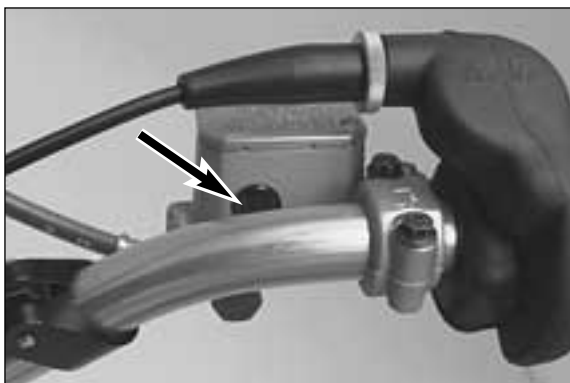


Regolazione corsa a vuoto alla leva freno a mano

La corsa a vuoto alla leva freno a mano può essere variata con la vite di registro **2**. 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 anteriore

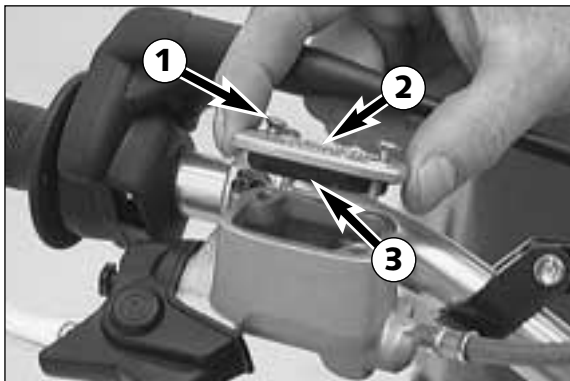
Il serbatoio del liquido fa corpo unico con la pompa freno a mano posta sul manubrio ed è provvisto di una spia di ispezione: con serbatoio in posizione orizzontale, il livello del liquido non deve mai scendere sotto la mezzeria della spia.



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.



Rabbocco liquido freno anteriore *

Rimuovere le viti ① e togliere il coperchio ② e la membrana ③. Portare la pompa del freno a mano in posizione orizzontale e rabboccare il liquido per freni (Shell Advance Brake DOT 5.1) fino a 5 mm sotto il bordo superiore del contenitore. Rimontare membrana, coperchio e viti. Lavare con acqua il liquido per freni che sia travasato o che si sia versato.



ATTENZIONE



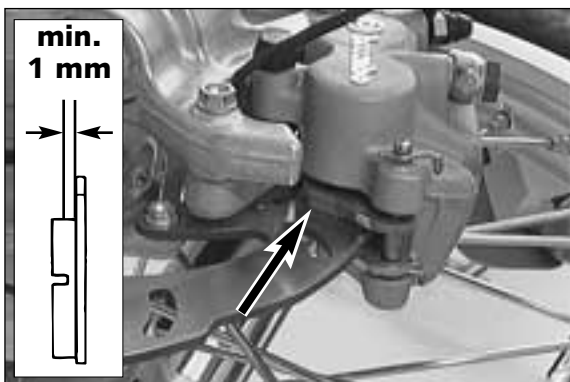
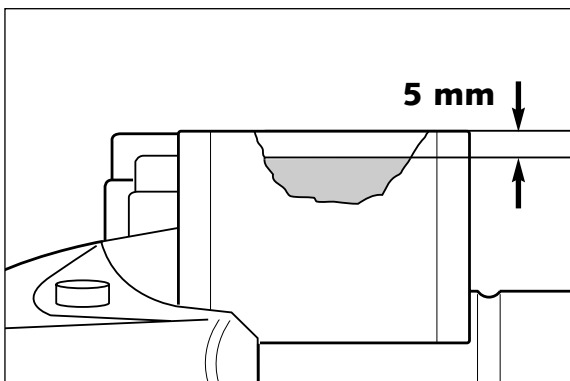
- NON UTILIZZARE IN NESSUN CASO DEL LIQUIDO FRENI DOT5 ! SI TRATTA DI UN LIQUIDO PER FRENI A BASE DI OLIO DI SILICONE ED È COLOR PORPORA. ESSO RICHIEDE L'IMPIEGO DI GUARNIZIONI E TUBI SPECIALI.
- CONSERVATE IL LIQUIDO FRENI FUORI PORTATA DEI BAMBINI.
- IL LIQUIDO FRENI PUÒ PROVOCARE IRRITAZIONI PELLE. NON PORTATELO A CONTATTO CON LA PELLE O CON GLI OCCHI. SE DOVESSE SPRUZZARE DEL LIQUIDO FRENI NEGLI OCCHI, SCIACQUATE ACCURATAMENTE CON ACQUA E CONSULTATE UN MEDICO.



AVVERTIMENTO



- NON PORTARE IL LIQUIDO FRENI A CONTATTO CON PARTI VERNICIATE, IL LIQUIDO FRENI CORRODE LA VERNICE !
- UTILIZZATE SOLO LIQUIDO FRENI PULITO DA UN CONTENITORE A TENUTA ERMETICA.



Controllo pastiglie freno anteriore

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



ATTENZIONE



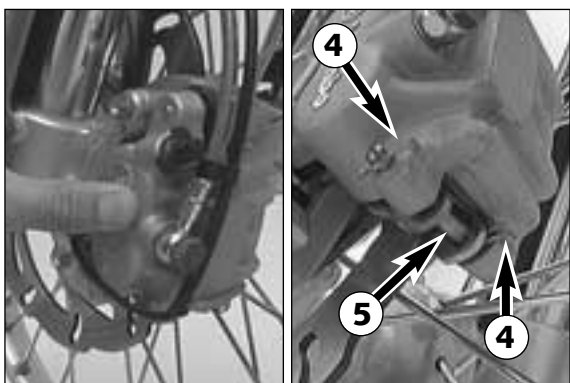
AL PUNTO PIÙ SOTTILE LO SPESSORE DELLE PASTIGLIE DEI FRENI NON DEVE ESSERE INFERIORE 1 MM, ALTRIMENTI SI POTREBBE VERIFICARE UN GUASTO AI FRENI. NELL'INTERESSE DELLA VOSTRA PROPRIA SICUREZZA FATE PERCIÒ SOSTITUIRE IN TEMPO LE PASTIGLIE.



AVVERTIMENTO

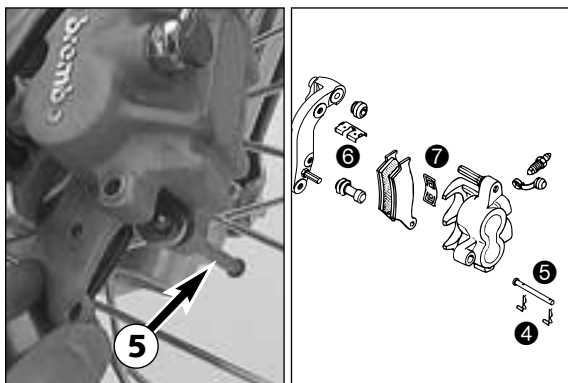


SE LE PASTIGLIE DEL FRENO VENGONO SOSTITuite TROPPO TARDI COSICCHÈ ESSE RISULTANO PARZIALMENTE O COMPLETAMENTE CONSUMATE, LE PARTI IN ACCIAIO DELLE PASTIGLIE SFREGANO SUL DISCO. CIÒ COMPORTA UNA NOTEVOLE DIMINUIZIONE DELL'EFFETTO FRENATE ED IL DETERIORAMENTO DEL DISCO DEL FRENO



Sostituzione pastiglie freno anteriore *

Spingere la pinza del freno verso il disco del freno, in modo che i pistoncini del freno del freno raggiungano la loro posizione base. Rimuovere le sicure ④, estrarre il perno ⑤ e togliere le pastiglie del freno dalla pinza del freno. Pulire con aria compressa la pinza del freno e il supporto della pinza, controllare che le guarnizioni dei perni di guida non siano danneggiate e, se occorre, ingrassarli.



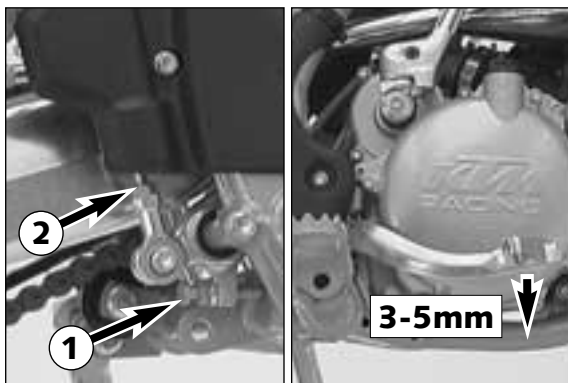
Montare la pastiglia destra del freno e fissarla con il perno. Montare la pastiglia sinistra del freno ed inserire il perno fino all'arresto. Montare il pastiglie sinistro del freno e inserire il perno fino all'arresto. Montare le sicure. Accertarsi durante il montaggio delle pastiglie che la lamierina di scorrimento **6** nel supporto della pinza e la molla a balestra **7** siano posizionate correttamente.



ATTENZIONE



- IL DISCO DEL FRENO VA MANTENUTO SEMPRE PERFETTAMENTE PULITO DA OLIO E GRASSO, IN CASO CONTRARIO VERREBBE FORTEMENTE RIDOTTO L'EFFETTO FRENANTE.
- DOPO IL MONTAGGIO CONTROLLARE IL CORRETTO POSIZIONAMENTO DELLE SICURE.
- DOPO OGNI INTERVENTO SUL SISTEMA DI FRENATURA AZIONARE LA LEVA A MANO OSSIA IL PEDALE FRENO PER FAR ADERIRE LE PASTIGLIE AL DISCO E PER RIPRISTINARE IL CORRETTO PUNTO DI PRESSIONE.



Modifica posizione base del pedale freno *

La posizione base della leva freno può essere modificata ruotando la vite di arresto **1**. Regolare poi la corsa a vuoto della leva agendo sull'astina di comando pompa **2**.

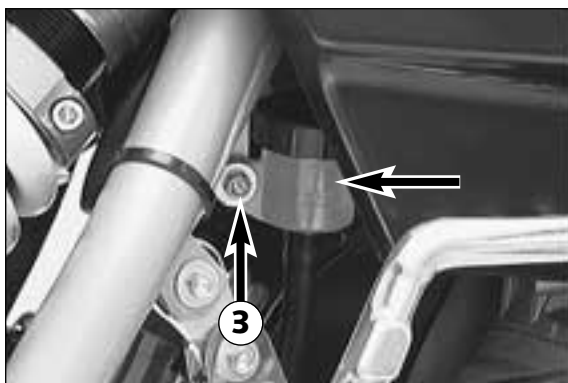
La corsa a vuoto della leva deve essere di 3-5 mm, misurata sul pedale; solo allora l'astina di comando deve muovere il pistoncino nella pompa freno posteriore (percepibile alla maggior resistenza del pedale freno).



AVVERTIMENTO



SE NON VI È QUESTA CORSA A VUOTO, SI SVILUPPA DELLA PRESSIONE NEL SISTEMA DI FRENATURA E DI CONSEGUENZA LA RUOTA POSTERIORE VIENE FRENATA. IL SISTEMA DI FRENATURA SI SURRISCALDA E NEL CASO ESTREMO IL SUO FUNZIONAMENTO PUÒ VENIRE A MANCARE COMPLETAMENTE.



Controllo livello liquido freno posteriore

Il recipiente per il freno a disco posteriore si trova sul lato destro della moto a fianco del pedale di avviamento. A motociclo eretto il livello non deve scendere sotto il riferimento „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 CONSUMATE.



Rabbocco liquido freno posteriore *

Appena il livello liquido freno ha raggiunto la marcatura "MIN", bisogna rabboccare con liquido freno.

A questo scopo togliere la vite **8** e tirare verso l'esterno il recipiente. Ora può essere tolto il tappo a vite **9** con il soffiutto di gomma **9**. Rabboccare con liquido per freni DOT 5.1 (p.es. Shell Advance Brake DOT 5.1) fino alla marcatura "MAX" e rimontare il tappo a vite con il soffiutto di gomma. Posizionare il recipiente e fissarlo con la vite. Sistemare il tubetto di collegamento con la pompa freno a pedale senza pieghe e ad una certa distanza allo scarico. Sciacquare via con acqua il liquido freno traboccato o versato.



ATTENZIONE



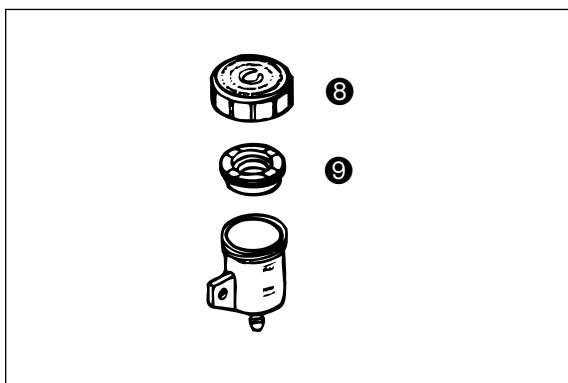
- NON UTILIZZARE IN NESSUN CASO DEL LIQUIDO FRENI DOT5 ! SI TRATTA DI UN LIQUIDO PER FRENI A BASE DI OLIO DI SILICONE ED È COLOR PORPORA. ESSO RICHIEDE L'IMPIEGO DI GUARNIZIONI E TUBI SPECIALI.
- CONSERVATE IL LIQUIDO FRENI FUORI PORTATA DEI BAMBINI.
- IL LIQUIDO FRENI PUÒ PROVOCARE IRRITAZIONI PELLE. NON PORTATELO A CONTATTO CON LA PELLE O CON GLI OCCHI. SE DOVESSE SPRUZZARE DEL LIQUIDO FRENI NEGLI OCCHI, SCIACQUATE ACCURATAMENTE CON ACQUA E CONSULTATE UN MEDICO.

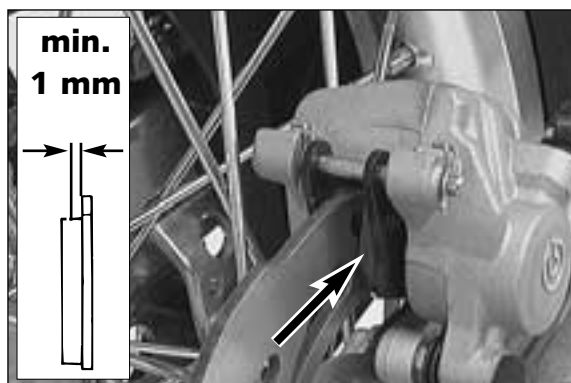


AVVERTIMENTO



- NON PORTARE IL LIQUIDO FRENI A CONTATTO CON PARTI VERNICIATE, IL LIQUIDO FRENI CORRODE LA VERNICE !
- UTILIZZATE SOLO LIQUIDO FRENI PULITO DA UN CONTENITORE A TENUTA ERMETICA.





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



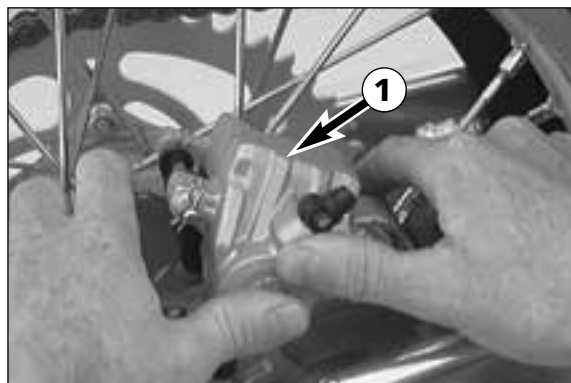
AL PUNTO PIÙ SOTTILE LO SPESSORE DELLE PASTIGLIE DEI FRENI NON DEVE ESSERE INFERIORE 1 mm, ALTRIMENTI SI POTREBBE VERIFICARE UN GUASTO AI FRENI. NELL'INTERESSE DELLA VOSTRA PROPRIA SICUREZZA FATE PERCIÒ SOSTITUIRE IN TEMPO LE PASTIGLIE.



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 DIMINUIZIONE DELL'EFFETTO FRENATE ED IL DETERIORAMENTO DEL DISCO DEL FRENO



Sostituzione pastiglie freno posteriore *

Premere la pinza del freno ① verso il pignone per far sì che il pistoncino freno raggiunga la sua posizione di partenza. Rimuovere la sicura ②, estrarre il perno ③ in direzione del pignone catena dalla pinza del freno dando dei colpetti con un mandrino e rimuovere le pastiglie. Pulire a fondo la pinza del freno con aria compressa e controllare se i manicotti dei perni di guida sono danneggiati.

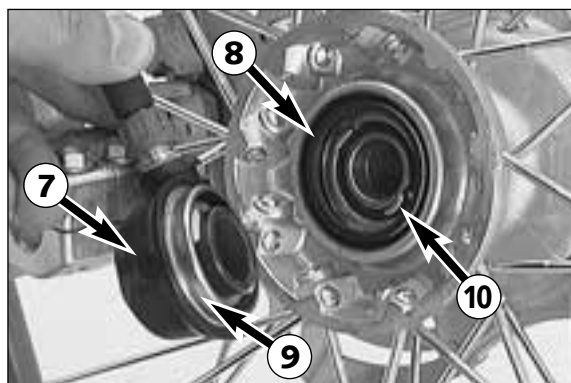
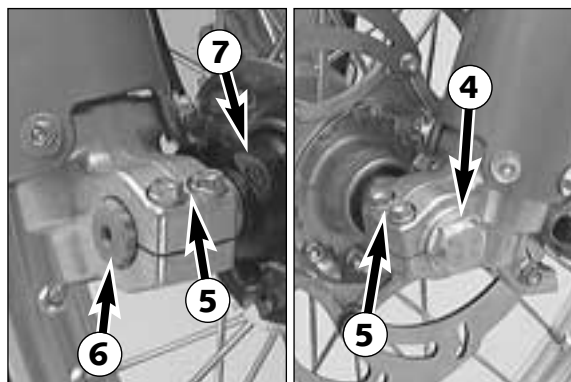
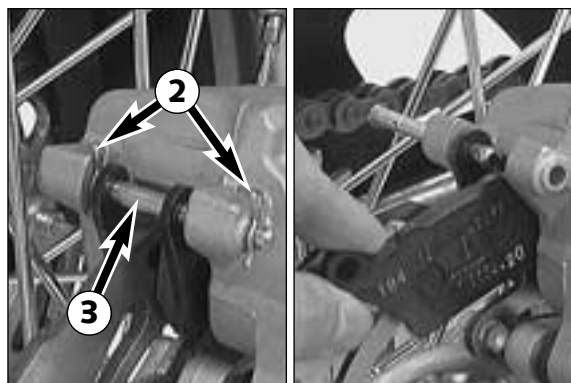
Spingere la pastiglia sinistra nella pinza del freno e fissarla con il perno. Inserire la pastiglia destra e spingere il perno con dei colpetti fino alla battuta di arresto nella pinza del freno. Montare i fermi ②.



ATTENZIONE



- IL DISCO DEL FRENO VA MANTENUTO SEMPRE PERFETTAMENTE PULITO DA OLIO E GRASSO, IN CASO CONTRARIO VERREBBE FORTEMENTE RIDOTTO L'EFFETTO FRENANTE.
- DOPO IL MONTAGGIO CONTROLLARE IL CORRETTO POSIZIONAMENTO DELLE SICURE.
- DOPO OGNI INTERVENTO SUL SISTEMA DI FRENATURA AZIONARE LA LEVA A MANO OSSIA IL PEDALE FRENO PER FAR ADERIRE LE PASTIGLIE AL DISCO E PER RIPRISTINARE IL CORRETTO PUNTO DI PRESSIONE.



Smontaggio e montaggio ruota anteriore

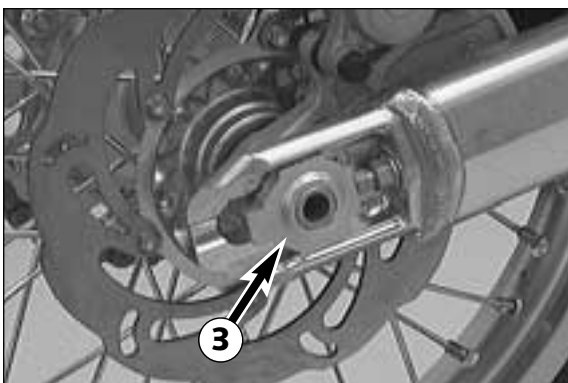
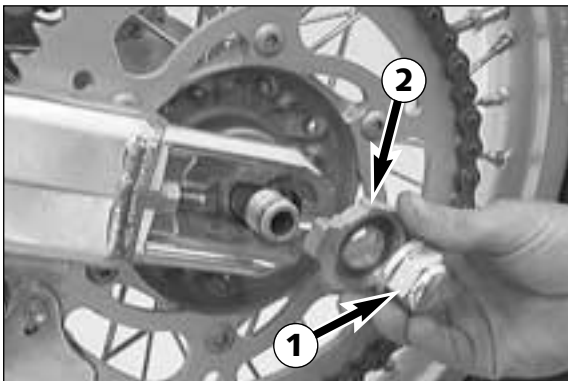
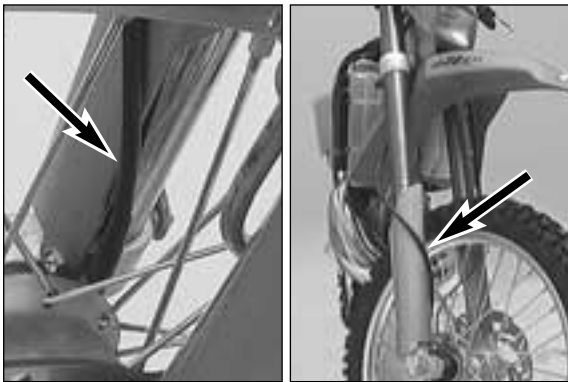
- Posizionare la moto con il telaio su un cavalletto di modo che la ruota anteriore non tocchi più terra.
 - Svitare il dado flangiate ④.
 - Allentare le 4 viti di serraggio ⑤ ai mozzi perno ruota.
 - Tenendo ferma la ruota anteriore sfilare il perno ruota ⑥.
- AVVERTENZA: Il perno ruota si sfilare più facilmente, se lo si gira leggermente con moto alternativo con una chiave ad anello (apertura 21 mm) oppure con una chiave a brugola (6 mm).
- Levare con cautela la ruota anteriore dalla forcella e togliere il rinvio contachilometri ⑦ dal mozzo.
- AVVERTENZA: Sui modelli con tachimetro digitale viene montata una bussola distanziale al posto del rinvio del tachimetro.



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 oliare l'anello di tenuta ⑧ e la superficie di rotolamento ⑨ sul rinvio contachilometri.
- Per il montaggio della ruota anteriore sollevare la ruota nella forcella ed inserire il rinvio contachilometri nel mozzo. Facendo ciò, i naselli di trascinamento ⑩ devono ingranare nelle fessure del rinvio contachilometri.
- Posizionare la ruota anteriore insieme al rinvio contachilometri e montare il perno ruota.



- Montare il dado flangiate ❶, girare il rinvio contachilometri di modo che il flessibile del contachilometri, leggermente curvato, sia diretto in alto e serrare il dado flangiate con 40 Nm.
- Togliere la moto dal cavalletto, azionare il freno anteriore e comprimere alcune volte la forcella con forza affinché si regolino gli steli della forcella.
- Solo allora serrare le viti di serraggio ❷ ai mozzi perno ruota con 10 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 COMPORTARE UN COMPORTAMENTO DI GUIDA INSTABILE DELLA MOTO.
- DOPO AVER MONTATO LA RUOTA ANTERIORE AZIONATE SEMPRE IL FRENO A MANO 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.

Smontaggio e montaggio della ruota posteriore

- Appoggiare la motocicletta con il telaio su un cavalletto, in modo che la ruota posteriore non tocchi più il suolo.
- Svitare il dado a colletto ❶, togliere i tendicatena ❷ e, tenendo ferma la ruota posteriore, estrarre il perno ruota ❸ fino a tal punto che la ruota posteriore è libera, ma il supporto della pinza del freno viene ancora tenuto.
- Spingere la ruota posteriore più avanti possibile, togliere la catena dal pignone e prelevare con cautela la ruota posteriore dal forcellone.



AVVERTIMENTO



- NON AZIONARE IL FRENO A PEDALE QUANDO LA RUOTA POSTERIORE È SMONTATA.
- POGGIATE 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 COLLETTA E REINGRASSARLE PER EVITARE UN GRIPPAGGIO DELLE FILETTATURE.

Per il montaggio si proceda in senso inverso. Prima di serrare il dado a colletto con 80 Nm spingere in avanti la ruota posteriore affinché i tendicatena siano in 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 COMPORTARE UN COMPORTAMENTO DI GUIDA INSTABILE DELLA MOTO.
- TENETE IL DISCO FRENO SEMPRE PULITO DA OLIO E GRASSO, PERCHÉ ALTRIMENTI L'EFFETTO VERREBBE FORTEMENTE RIDOTTO.
- DOPO AVER MONTATO LA RUOTA POSTERIORE AZIONATE SEMPRE IL FRENO A PEDALE FINO A RIPRISTINARE IL CORRETTO PUNTO DI PRESSIONE.
- STRINGERE IL DADO A COLLETTA CON LA COPPIA DI SERRAGGIO PRESCRITTA. UN PERNO RUOTA ALLENTATO PUÒ COMPORTARE UNA TENUTA DI STRADA INSTABILE.



PRESSIONE PNEUMATICI		
	anteriore	posteriore
Fuori strada	1,0 bar	1,0 bar
Strada, solo guidatore	1,5 bar	2,0 bar

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.

- 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“. 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 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.
- LA RUOTA ANTERIORE E QUELLA POSTERIORE DEVONO ESSERE MUNITE DI PNEUMATICI DELLO STESSO PROFILO. - SOLO PNEUMATICI COLLAUDATI DALLA KTM !

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



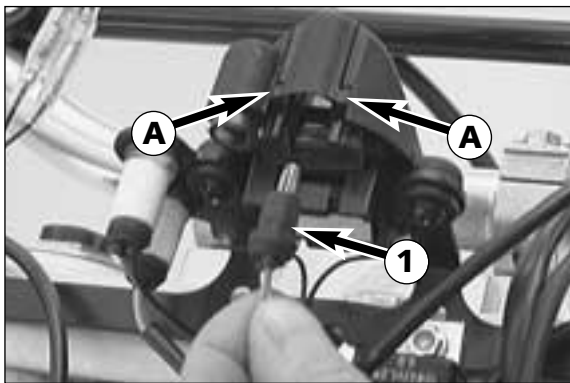
SE PROSEGUITE IL VIAGGIO CON RAGGI INSUFFICIENTEMENTE TESI, I RAGGI POSSONO STRAPPARSI CAUSANDO UN'INSTABILE TENUTA DI STRADA.



Sostituite le batterie del tachimetro digitale

Dopo ca. 2 anni le batterie del tachimetro digitale sono scariche e vanno sostituite. A questo scopo è necessario smontare il tachimetro.

Togliere la mascherina portafaro ed estrarre l'illuminazione del tachimetro ❶ dalla carcassa del tachimetro.

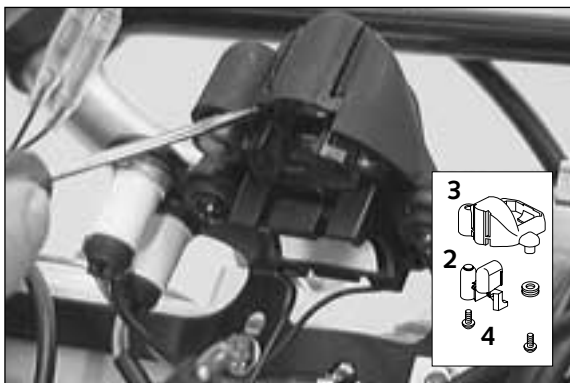


Facendo leva con un cacciavite sfilare il vetro blu del tachimetro ❷ verso il basso dalla carcassa del tachimetro ❸. In questo, i due naselli A devono sganciarsi dalla carcassa. Rimuovere le viti ❹ e togliere il tachimetro dalla carcassa.

Prima di togliere la batteria, annotare assolutamente i seguenti dati:

- chilometraggio totale (DST)
- circonferenza delle ruote (WS) (pneumatici di serie KTM = 2205 mm)
- Rimuovere il coperchio della batteria sul lato posteriore del tachimetro e togliere la batteria. La batteria nuova deve essere inserita con il polo positivo in alto.
- Al montaggio del coperchio della batteria far attenzione alla posizione corretta dell'anello di tenuta sul coperchio.
- Immettere il chilometraggio totale, la circonferenza delle ruote e l'ora.

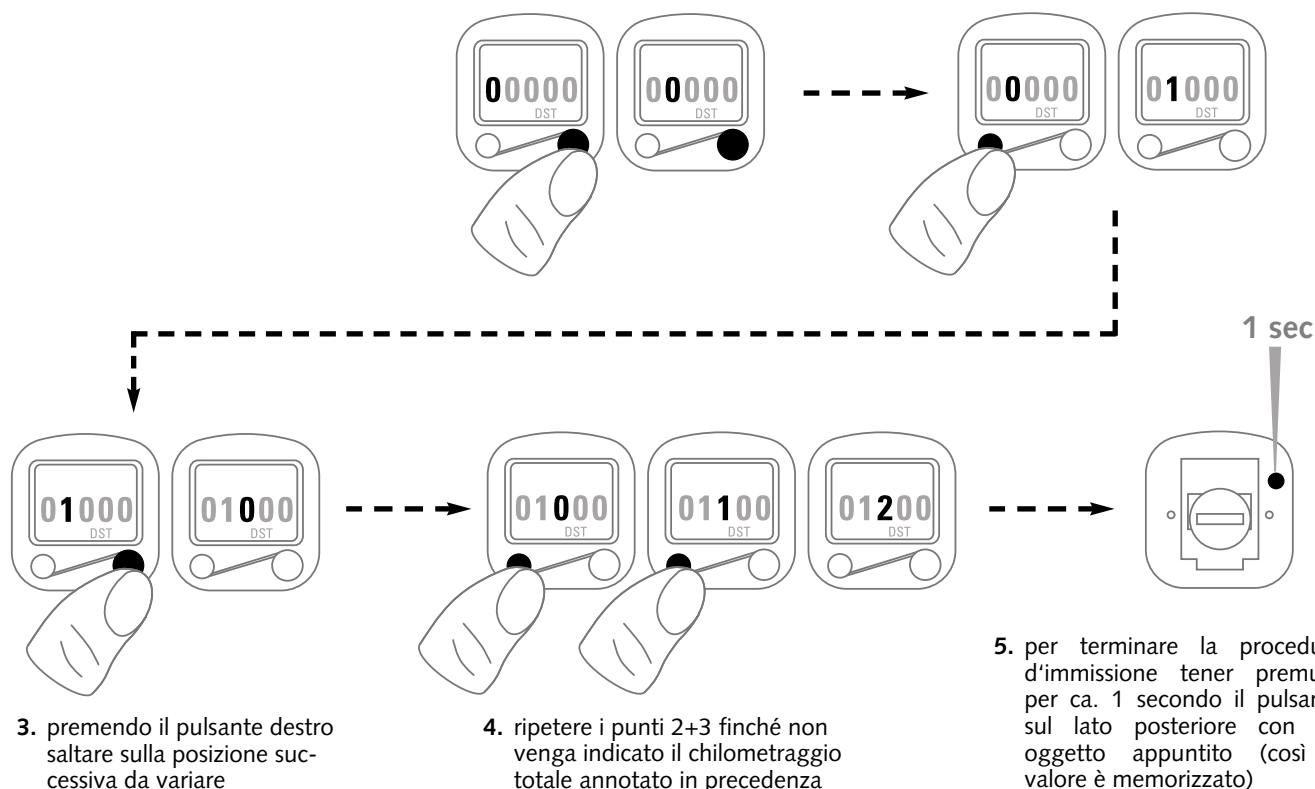
Il rimontaggio del tachimetro avviene in ordine inverso.



DISTANCIA TOTAL „DST“

1. con il pulsante destro selezionare la posizione da variare

2. con il pulsante sinistra selezionare il valore

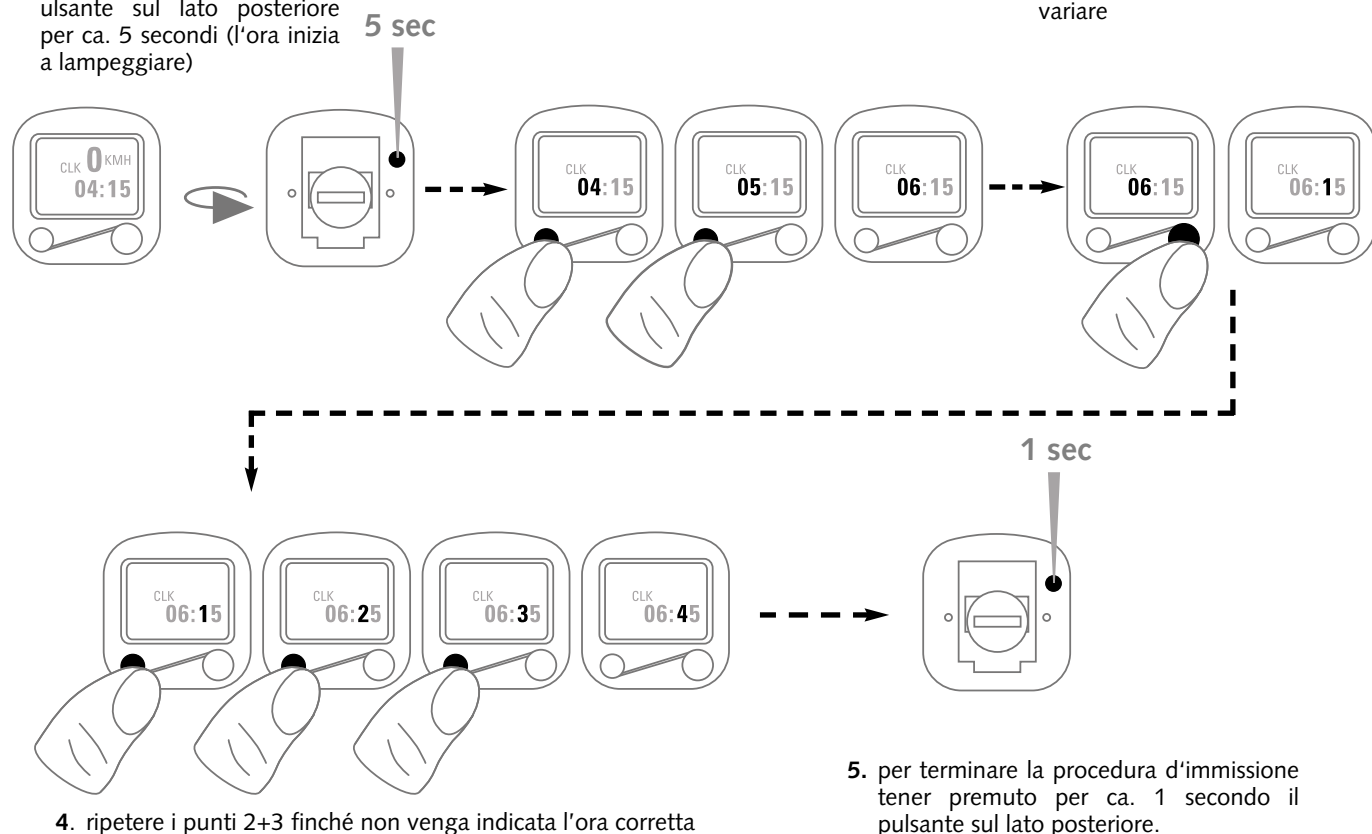


ORA „CLK“

1. accertarsi che venga indicata l'ora e tener premuto il pulsante sul lato posteriore per ca. 5 secondi (l'ora inizia a lampeggiare)

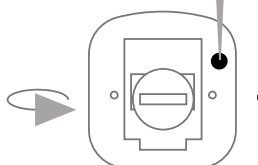
2. con il pulsante sinistra selezionare il valore

3. premendo il pulsante destro saltare sulla posizione successiva da variare

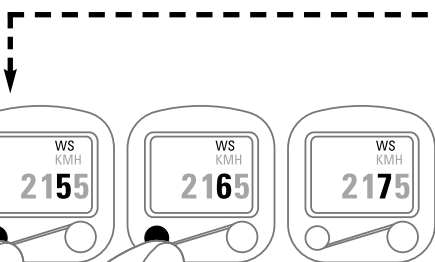
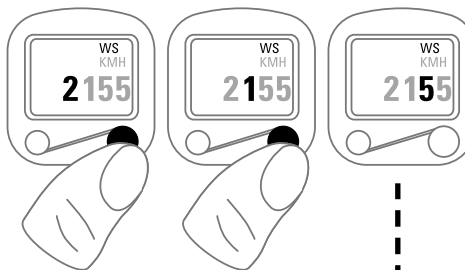


CIRCONFERENZA DELLE RUOTE „WS“

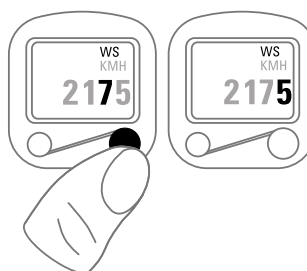
1. accertarsi che sia attivata l'indicazione "TRP" e tener premuto il pulsante sul lato posteriore per ca. 5 secondi (appare "WS")



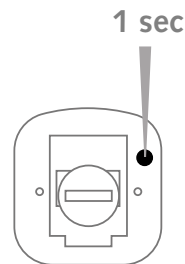
2. premendo il pulsante destro saltare sulla posizione successiva da variare



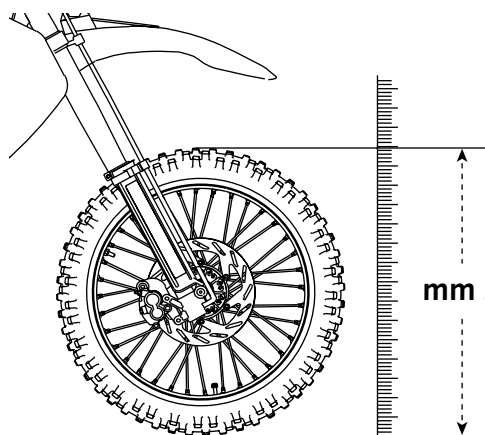
3. con il pulsante sinistra selezionare il valore



4. ripetere i punti 2+3 finché non venga indicata la circonferenza delle ruote corretta



5. per terminare la procedura d'immissione tener premuto per ca. 1 secondo il pulsante sul lato posteriore.



mm x 3,14

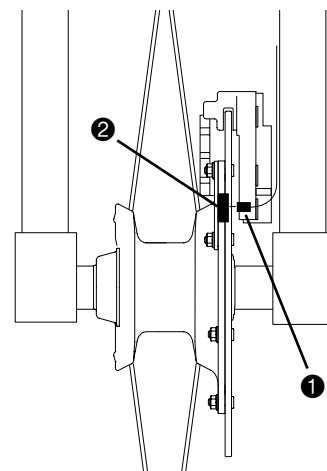
km/h:

WS = mm x 3,14

mp/h:

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

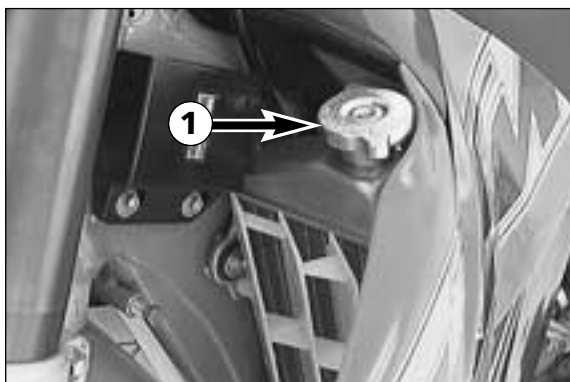
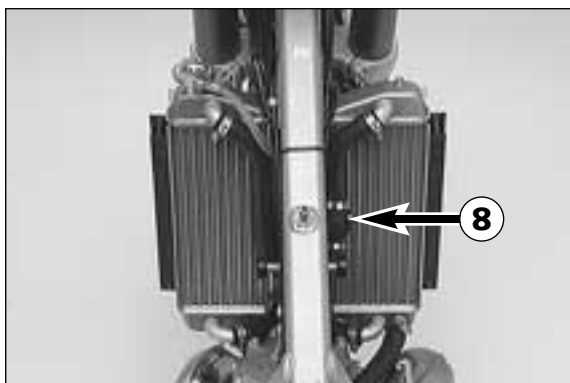
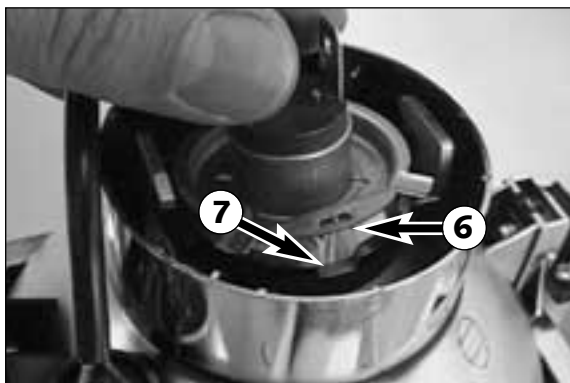
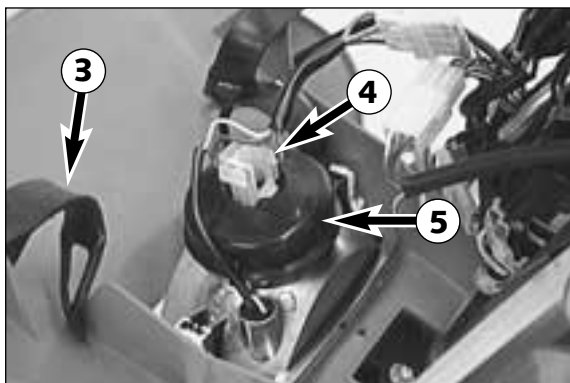
circonferenza delle ruote (pneumatici di serie = 2205 mm)



Controllo/regolazione distanza del sensore magnetico

La distanza fra magneti ② e sensore ① deve essere di 2-4 mm. In caso contrario possono verificarsi irregolarità di funzionamento del tachimetro.

Questa distanza può essere corretta girando dentro o fuori il sensore ①.



Sostituzione lampade proiettori (H4)

Staccare entrambi gli elastici ③ e spostare in avanti la mascherina portafaro. Sfilare la spina dalla lampadina ④ e togliere la calotta di gomma ⑤. Ruotare l'anello di tenuta in senso antiorario ed estrarlo dal riflettore insieme alla lampadina.

Inserire la lampada nuova in modo che i naselli ⑥ si innestino nella rientranza ⑦. Nel fare questo non toccate il bulbo della lampada, per evitare di sporcarlo di grasso. Montare l'anello di tenuta, la calotta di gomma e la spina, agganciare la mascherina portafaro in basso sulle spine di fissaggio e fissarla con gli elastici.

Circuito di raffreddamento

Attraverso la pompa dell'acqua nel motore è dato un circuito forzato del liquido di raffreddamento. Il liquido di raffreddamento può circolare correttamente solo se non ci sono delle bolle d'aria nel circuito di raffreddamento.

Il sistema di raffreddamento quindi va spurgato

- a) se è stato rabboccato con più di 0,25 litri di liquido di raffreddamento e
- b) al nuovo riempimento del sistema di raffreddamento.

(vedi spurgo sistema di raffreddamento).

Su alcuni modelli è montato un termostato ⑧ affinché il motore raggiunga prima la sua temperatura d'esercizio. A motore freddo il liquido di raffreddamento circola solo nel cilindro e nella testata. Quando il liquido di raffreddamento ha raggiunto ca. 55°C, il termostato apre ed il liquido di raffreddamento viene pompato anche attraverso i due radiatori di alluminio.

Il raffreddamento avviene attraverso il vento. Più la velocità è bassa, più bassa è anche l'efficacia del raffreddamento. Anche radiatori sporchi riducono l'efficacia del raffreddamento.



ATTENZIONE



- CONTROLLATE IL LIVELLO LIQUIDO DI RAFFREDDAMENTO POSSIBILMENTE A MOTORE FREDDO. SE DOVETE TOGLIERE IL TAPPO DEL RADIATORE ❶ A MOTORE CALDO, COPRILO CON UN PANNO ED APRITelo LENTAMENTE PER SCARICARE LA SOVRAPPRESSIONE. **ATTENZIONE, PERICOLO DI SCOTTATURE !**
- NON STACCARE I MANICOTTI DEL RADIATORE A MOTORE CALDO. IL LIQUIDO DI RAFFREDDAMENTO ED IL VAPORE CALDI CHE FUORIESCONO, POSSONO CAUSARE USTIONI GRAVI.
- IN CASO DI USTIONI TENETE SUBITO LA PARTE INTERESSATA SOTTO ACQUA CORRENTE FREDDA.
- IL LIQUIDO DI RAFFREDDAMENTO È TOSSICO ! CONSERVATELO QUINDI FUORI DALLA PORTATA DEI BAMBINI.
- IN CASO AVETE INGERITO DEL LIQUIDO DI RAFFREDDAMENTO, FATEVI SUBITO VISITARE DA UN MEDICO.
- SE DEL LIQUIDO DI RAFFREDDAMENTO ENTRA NEGLI OCCHI, SCIACQUATE SUBITO CON ACQUA FREDDA E FATEVI VISITARE DA UN MEDICO.

Come liquido di raffreddamento viene impiegata una miscela di anticongelante al 40% e di acqua al 60%. Il limite della protezione anticongelamento 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.

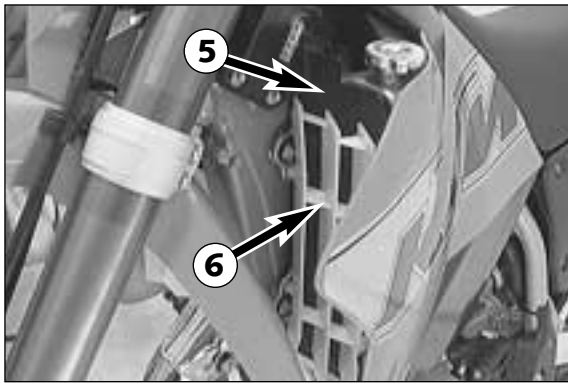


AVVERTIMENTO



USARE SEMPRE PRODOTTI DI BUONA QUALITÀ (p.es. Shell Advance Coolant) PER EVITARE L'INSORGERE DI CORROSIONE O LA FORMAZIONE DI SCHIUMA.

La pressione causata dall'elevata temperatura del liquido viene regolata da una valvola sul tappo del radiatore ❶; si possono raggiungere temperature prossime ai 120° C senza timore di inconvenienti.

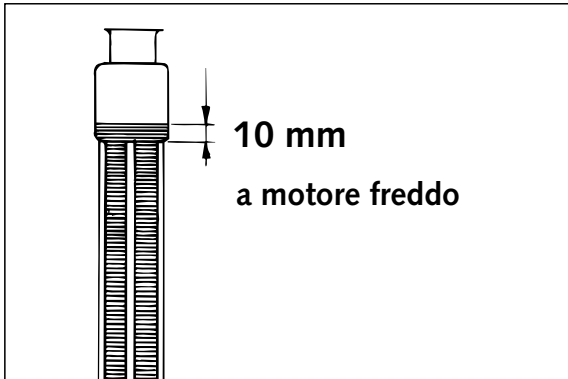
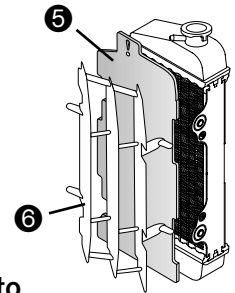


Copriradiatore per la stagione fredda

Affinché il motore possa raggiungere la sua temperatura d'esercizio anche a temperature basse, è necessario montare il copriradiatore ⑤.

A questo scopo togliere la protezione sinistra ⑥ del radiatore e montare il copriradiatore come dal disegno sul radiatore sinistro.

Rimontare la protezione del radiatore.



Controllo livello liquido di raffreddamento

A motore freddo, il liquido deve coprire per circa 10 mm le lamelle del radiatore (vedi illustrazione). In caso di svuotamento del circuito, provvedere subito al riempimento e spurgo aria.



ATTENZIONE



CONTROLLATE IL LIVELLO LIQUIDO DI RAFFREDDAMENTO POSSIBILMENTE A MOTORE FREDDO. DE DOVETE TOGLIERE IL TAPPO DEL RADIATORE A MOTORE CALDO, COPRITelo CON UN PANN0 ED APRITelo LENTAMENTE PER SCARICARE LA SOVRAPPRESSIONE.



AVVERTIMENTO

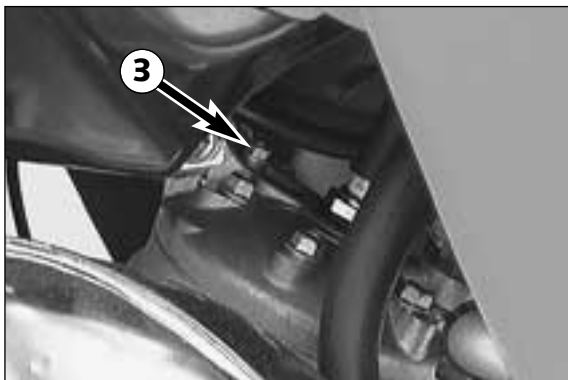
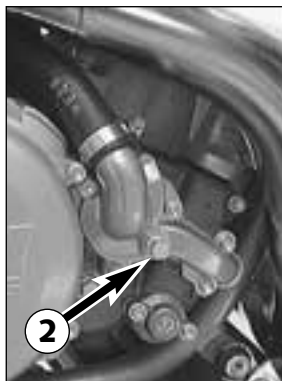


SE È STATO SCARICATO IL LIQUIDO DI RAFFREDDAMENTO O SE È STATO RABBOCCATO CON PIÙ DI 0,25 LITRI DI LIQUIDO DI RAFFREDDAMENTO, IL SISTEMA DI RAFFREDDAMENTO VA SPURGATO.

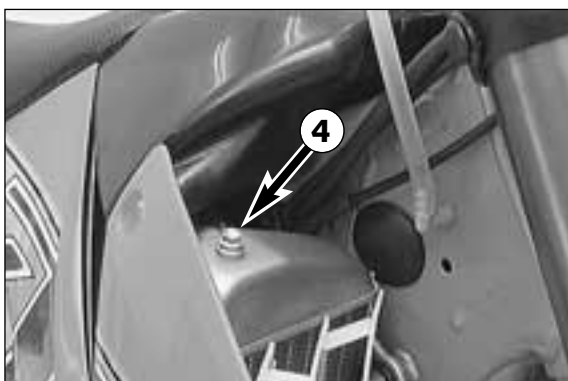
Spurgo aria circuito raffreddamento

Se è stato scaricato il liquido di raffreddamento o se è stato rabboccato con più di 0,25 litri di liquido di raffreddamento, il sistema di raffreddamento va spurgato nel seguente modo:

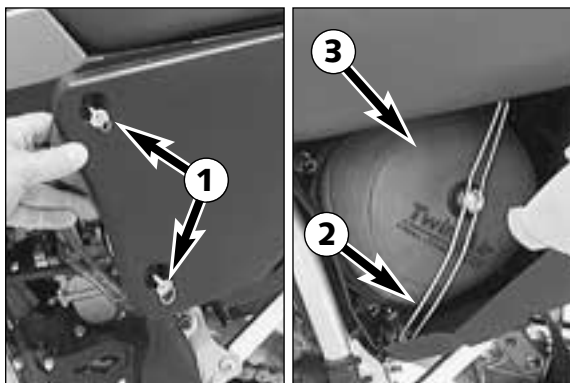
- Accertarsi che la vite di scarico ② sia stretta.
- Introdurre circa 0,5 litri di liquido.



- Togliere la vite ③ alla testa cilindro e rimontarla appena il liquido di raffreddamento fuoriesce senza bolle (solo con motori 125/200).



- Togliere la vite ④ sul radiatore destro ed inclinare la moto di 30° circa sul fianco destro.
- Ora riempire di liquido di raffreddamento finché questo fuoriesce senza bolle al radiatore destro e rimontare subito la vite, affinché non possa più arrivare dell'aria nel radiatore destro.
- Raddrizzare la moto e riempire il radiatore sinistro, fino a 10 mm sopra le lamelle.
- Dopo una breve prova su strada, controllare di nuovo il livello.



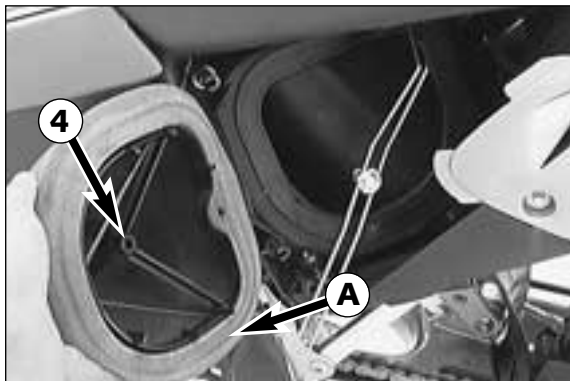
Pulizia filtro aria *

Il filtro aria va pulito prima di ogni impiego in gara, altrimenti a seconda dell'accumulo di polvere.

A questo scopo girare le due chiusure rapide ❶ in senso antiorario edstrarle fino a battuta. Tirare in avanti il coperchio cassafiltro e toglierlo. Sganciare in basso la staffa di fissaggio filtro ❷, girarla a lato e togliere il filtro aria ❸ unitamente al supporto del filtro ❹ dalla cassafiltro.

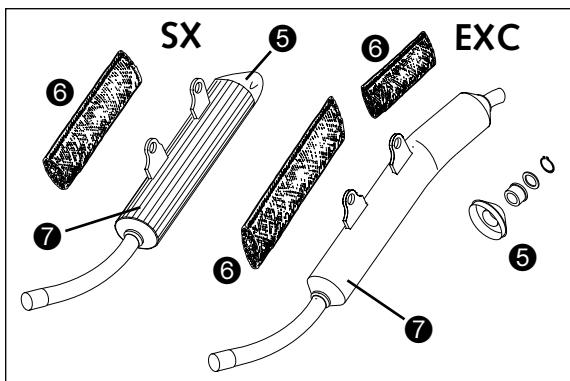
! AVVERTIMENTO !

NON PULIRE IL FILTRO IN SCHIUMA CON BENZINA O PETROLIO CHE LO POSSONO CORRODERE. PER UNA CORRETTA MANUTENZIONE DEL FILTRO IN SCHIUMA, LA KTM CONSIGLIA L'USO DI PRODOTTI DELLA DITTA PUTOLINE: „ACTION CLEANER” PER LA PULIZIA E „ACTION FLUID” PER LA LUBRIFICAZIONE.



Lavare con cura il filtro con lo speciale liquido detergente e farlo asciugare bene: spremere leggermente il filtro ma mai strizzarlo. Ingrassare il filtro asciutto con un olio per filtri di alta qualità. Pulire anche il cassafiltro e controllare che il manicotto del carburatore sia integro e correttamente posizionato. Montare il filtro aria sul supporto del filtro.

Spalmare il lato frontale ❹ del filtro con grasso per migliorare la tenuta. Rimontare il filtro unitamente al supporto del filtro nella cassafiltro facendo attenzione alla centratura, e fissarlo con la staffa.



Impianto di scarico *

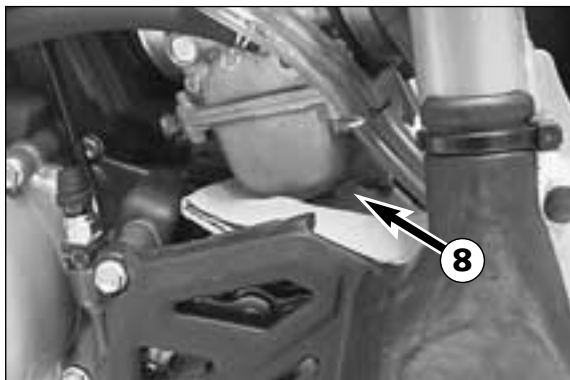
Silenziatori principali, dai quali si può staccare il coperchio finale ❹, sono riempiti di filato di fibra di vetro. Controllate regolarmente questo riempimento. Filato di fibra di vetro poco fitto può comportare una diminuzione della potenza e dell'efficacia del silenziatore.

Per sostituire il riempimento di filato di fibra di vetro ❹ togliere il coperchio finale e sfilare il tubo esterno ❷. Fissare il nuovo riempimento di filato di fibra di vetro con un nastro adesivo al tubo interno e infilare sopra il tubo esterno. Rimontare il coperchio finale.

I riempimenti di filato di fibra di vetro sono disponibili presso la vostra officina specializzata KTM.

⚠ ATTENZIONE ⚠

DURANTE IL FUNZIONAMENTO DELLA MOTOCICLETTA L'IMPIANTO DI SCAPPAMENTO DIVENTA MOLTO CALDO. INIZIATE I LAVORI SULL'IMPIANTO DI SCAPPAMENTO SOLO DOPO IL RAFFREDDAMENTO DELLO STESSO ONDE EVITARE BRUCIATURE.



Svuotamento vaschetta del carburatore

Dopo ogni pulizia ad umido la vaschetta del carburatore dovrebbe essere svuotata, per scaricare l'acqua che eventualmente è entrata. Acqua nella vaschetta del carburatore causa disturbi di funzionamento al motore.

Eseguire questa operazione a motore freddo. Chiudere il rubinetto del carburante e mettere un panno sotto il carburatore per assorbire il carburante che fuoriesce. Svitare la vite di chiusura ❹ e pulirla con aria compressa. Rimontare quindi la vite di chiusura unitamente alla guarnizione, aprire il rubinetto del carburante e controllare la tenuta della vaschetta del carburatore.

⚠ ATTENZIONE ⚠

IL CARBURANTE È FACILMENTE INFIAMMABILE E TOSSICO. MANEGGIARE QUINDI IL CARBURANTE CON TUTTE LE PRECAUZIONI DEL CASO. MAI ESEGUIRE LAVORI ALL'IMPIANTO DEL CARBURANTE VICINO A FIAMME APERTE O SIGARETTE ACCESE. FAR SEMPRE RAFFREDDARE PRIMA IL MOTORE. CON UNO STRACCIO PULIRE SUBITO IL CARBURANTE CHE EVENTUALMENTE È STATO VERSATO. ANCHE MATERIALI IMPREGNATI DI CARBURANTE SONO FACILMENTE INFIAMMABILI. SE DEL CARBURANTE È STATO INGERITO O È ENTRATO NEGLI OCCHI, CONSULTARE SUBITO UN MEDICO.

PROVVEDERE AD UNO SMALTIMENTO REGOLARE DEL CARBURANTE.

Carburatore *

Taratura all'origine

La taratura del carburatore all'origine ha come parametri un' altitudine di 500 m circa sul livello del mare, una temperatura di 20° C circa, un utilizzo in prevalenza fuoristrada e l'impiego di benzina super disponibile nell'Europa centrale (NO 95, senza piombo), miscelata con olio 2T. Rapporto di miscela olio motore 2 tempi : carburante super

1:40 – 1:60

Informazioni per modifiche di taratura

Si parte sempre dalla taratura in origine del carburatore. (La taratura in origine di fabbrica è per il rodaggio. Dopo la fase di rodaggio il carburatore va tarato secondo la scheda carburatore - vedi allegato). L'esperienza consiglia di effettuare le modifiche intervenendo solo su getto massimo, getto minimo e spillo carburante; eventuali modifiche ad altre parti del carburatore non servono a molto.

REGOLA GENERALE: altitudine o temperatura elevate → miscela magra
altitudine o temperature basse → miscela ricca



ATTENZIONE

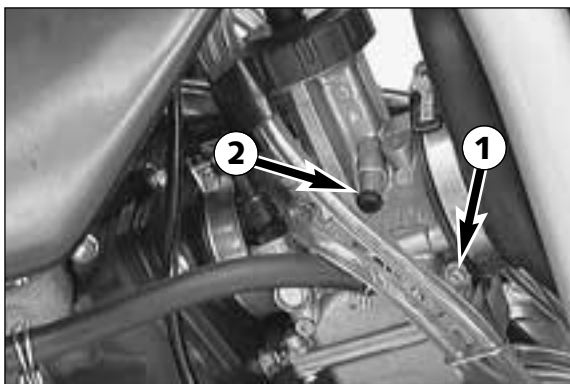


- UTILIZZATE SOLO BENZINA SUPER (NO. 95), MISCELATA CON OLIO MOTORE PER 2T DI ALTA QUALITÀ. ALTRI TIPI DI CARBURANTI POSSONO PROVOCARE DANNI AL MOTORE.
- UTILIZZATE ESCLUSIVAMENTE OLIO MOTORE PER 2T DI ALTA QUALITÀ DI MARCHE CONOSCIUTE (p. es. Shell Advance Racing X).
- SCARSITÀ DI OLIO O OLIO SCADENTE PROVOCA UN'USURA PRECOCE DEL MOTORE ED, IN CASO ESTREMO, ANCHE DANNI IRREPARIBILI A QUEST'ULTIMO. Troppo olio causa un'eccessiva fumosità ed imbratta la candela d'accensione e la valvola di scarico.
- SE SI VUOLE OTTENERE UNA MISCELA MAGRA, PROCEDERE CON CAUTELA RIDUCENDO I GETTI PASSO RISPETTIVAMENTE DI UN NUMERO PER EVITARE SURRISCALDAMENTO E GRIPPAGGIO DEL PISTONE

AVVERTENZA: Se, malgrado la modifica della taratura, il motore non funziona regolarmente, le cause vanno ricercate in difetti meccanici e nel sistema di accensione.

Indicazioni basilari riguardanti l'usura del carburatore

La valvola gas, lo spillo conico ed il getto a spillo sono soggetti ad usura elevata a causa della vibrazione del motore. Di conseguenza possono manifestarsi dei malfunzionamenti al carburatore (p.es. arricchimento della miscela). Questi pezzi dovrebbero quindi essere sostituiti dopo 10.000 chilometri.



Definizioni

Miscela troppo ricca:

Carburante in eccesso rispetto all'aria.

Miscela troppo magra:

Carburante in difetto rispetto all'aria.

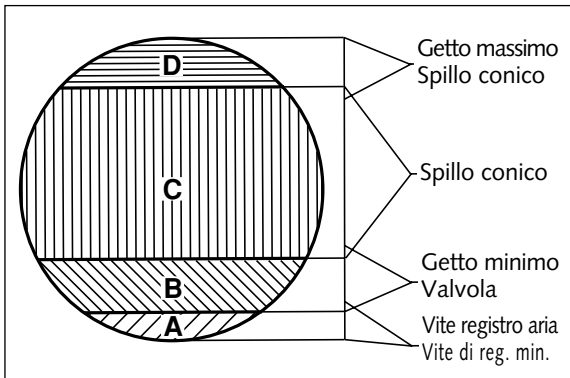
Regime minimo A

Funzionamento con valvola gas chiusa. Il regime viene controllato dalla vite di regolazione aria ① e dalla vite di regolazione del minimo ②; effettuare le regolazioni solo a motore caldo.

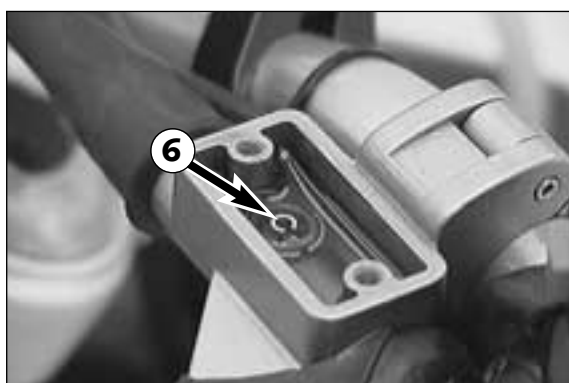
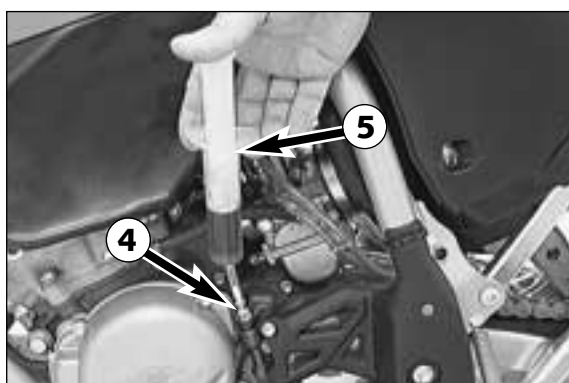
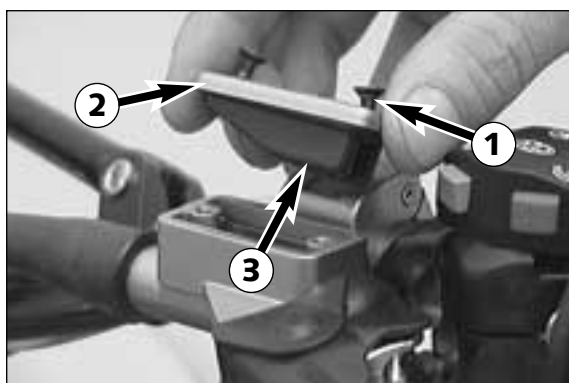
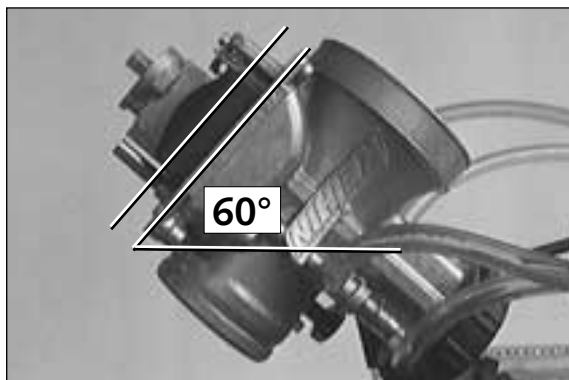
Agendo sulla vite, aumentare leggermente il regime del motore. Ruotata in senso orario comporta un incremento del regime; in senso antiorario un calo del regime. Agendo sulla vite, conseguire un funzionamento del motore il più regolare e costante possibile (regolazione di base della vite di regolazione aria = aperta di 1,5 giri). Agendo di nuovo sulla vite, riportare il motore al normale regime minimo.

Apertura valvola B

Funzionamento con valvola gas in fase di apertura. Il regime viene controllato dal getto del minimo e dalla forma della valvola. Se - nonostante una corretta regolazione del minimo e del carico parziale - all'apertura della valvola il motore galoppa, emette molto fumo e raggiunge la piena potenza improvvisamente ad un elevato numero di giri, significa che la carburazione è troppo grassa ossia che il livello del carburante è troppo alto o che la valvola ad ago manca di tenuta.



SPILLO CONICO TIPO	CAMPO DI AZIONE	
	PIÙ GRASSO	PIÙ MAGRO
NOZD	←→	
NOZE	←→	
NOZF	←→	
NOZG	←→	
NOZH	←→	



Carico parziale C

Funzionamento con valvola gas parzialmente aperta. Il regime viene controllato solo dallo spillo conico (forma e posizione). Il funzionamento a carico parziale nei bassi regimi è determinato dalla registrazione del minimo, agli alti dal getto massimo. Se il motore gira con un ciclo a 4 tempi o con potenza ridotta in fase di accelerazione con la valvola gas parzialmente aperta, si deve abbassare lo spillo di una tacca. Se il motore batte in testa, specialmente in accelerazione ed in prossimità degli alti regimi, lo spillo va alzato.

Se i fenomeni sopradescritti insorgono al regime inferiore del carico parziale, determinare una miscela più magra se il motore si ingolfia, una più ricca se batte in testa.

Carico massimo D

Funzionamento con valvola totalmente aperta. Il regime viene controllato dal getto massimo e dallo spillo conico. Se, dopo un breve percorso a pieno gas, l'isolante di una candela nuova si presenta molto chiaro o bianco oppure se il motore gira a 4 tempi, è necessario utilizzare un getto massimo più grande; se invece è scuro o annerito, utilizzare un getto massimo più piccolo.

Controllo galleggiante *

Inclinare il carburatore di 60° circa, in modo che la molla nella valvola a spillo non venga compressa. In questa posizione, lo spigolo sul galleggiante deve risultare parallelo al piano di tenuta della vaschetta (vedere figura).

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 ❶ e togliere il coperchio ❷ unitamente al soffiello di gomma ❸. A cilindro pompa frizione in posizione orizzontale il livello dell'olio dovrebbe trovarsi 4 mm sotto il bordo superiore. Se necessario aggiungere dell'olio idraulico SAE 10 (Shell Naturelle HF-E15).

! AVVERTIMENTO !

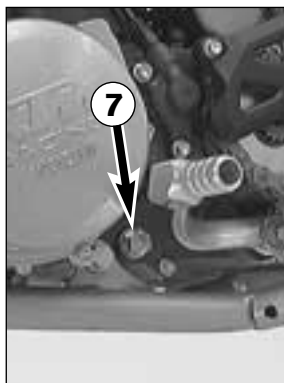
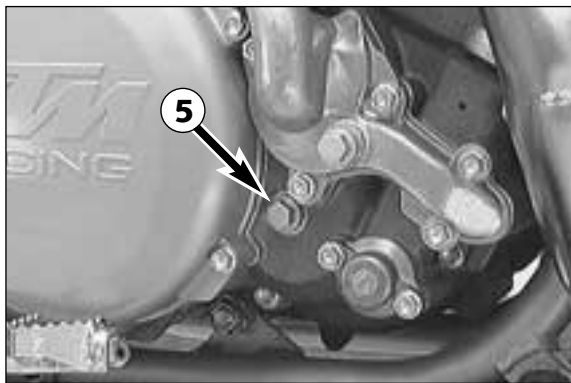
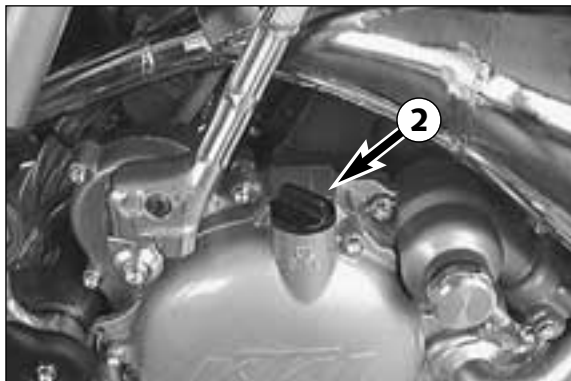
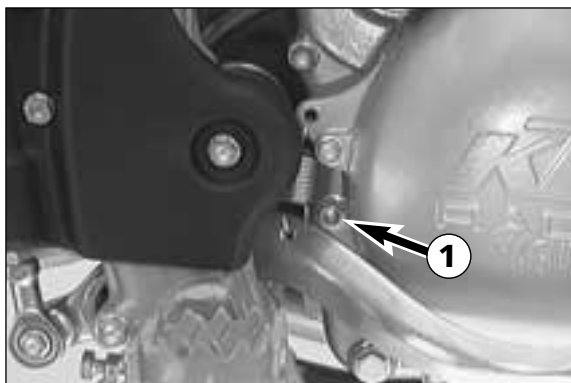
PER IL RIEMPIMENTO DEL CILINDRO POMPA FRIZIONE UTILIZZARE SOLO DELL'OLIO IDRAULICO MINERALE SAE 10. IN NESSUN CASO RIEMPIRE DI LIQUIDO PER FRENI.

Spurgo frizione idraulica

Per lo spurgo va tolto il coperchio del cilindro comando frizione. A questo scopo rimuovere le viti ❶ e togliere il coperchio ❷ unitamente al soffiello di gomma ❸. Al cilindro pompa frizione togliere il nipplo di sfiato ❹. Al suo posto montare la siringa di spurgo ❺ riempita di olio idraulico SAE 10. Immettere olio finché fuoriesce senza bollicine dal foro ❻ del cilindro comando frizione. Far attenzione che non trabocchi dell'olio. La siringa di spurgo è disponibile presso i rivenditori KTM.

! AVVERTIMENTO !

A PROCEDURA DI SPURGO TERMINATA CONTROLLARE IL LIVELLO OLIO NEL CILINDRO COMANDO FRIZIONE. PER IL RIEMPIMENTO DEL CILINDRO COMANDO FRIZIONE USARE SOLO OLIO IDRAULICO MINERALE SAE 10. IN NESSUN CASO IMMETTERE DEL LIQUIDO PER FRENI.



Controllo livello olio cambio (125/200)

Per il controllo, togliere la vite apposita ❶ posta sul coperchio frizione. Con la moto in posizione verticale, dal foro di ispezione deve appena fuoriuscire dell'olio. Se necessario, togliere il tappo ❷ e riempire con olio motore 20W-40 (Shell Advance VSX4).

! AVVERTIMENTO !

UNA QUANTITÀ INSUFFICIENTE DI OLIO O UN OLIO DI QUALITÀ INFERIORE COMPORTA L'USURA PRECOCE DEL CAMBIO E DELLA FRIZIONE. UTILIZZATE SOLO OLI DI MARCA (p.es. Shell Advance VSX4).

Sostituzione olio cambio (125/200) *

Per cambiare l'olio del cambio scaldare il motore e posizionare la moto su un piano orizzontale. Togliere le viti di scarico olio ❸ e ❹ e scaricare l'olio vecchio raccogliendolo in un recipiente. Pulire i magneti delle viti di scarico olio e rimontare le viti di scarico olio complete di guarnizioni. Riempire di 0,7 litri di olio motore 20W-40 (Shell Advance VSX 4), montare la vite di chiusura ❷ e controllare la tenuta del motore.

! AVVERTIMENTO !

UNA QUANTITÀ INSUFFICIENTE DI OLIO O UN OLIO DI QUALITÀ INFERIORE COMPORTA L'USURA PRECOCE DEL MOTORE E DELLA FRIZIONE. UTILIZZATE SOLO OLI DI MARCA (p.es. Shell Advance VSX4).

Controllo livello olio cambio (250/300/380)

Per il controllo, togliere la vite apposita ❺ posta sul coperchio frizione. Con la moto in posizione verticale, dal foro di ispezione deve appena fuoriuscire dell'olio. Se necessario, togliere il tappo ❻ e riempire con olio motore 20W-40 (Shell Advance VSX4).

! AVVERTIMENTO !

UNA QUANTITÀ INSUFFICIENTE DI OLIO O UN OLIO DI QUALITÀ INFERIORE COMPORTA L'USURA PRECOCE DEL CAMBIO E DELLA FRIZIONE. UTILIZZATE SOLO OLI DI MARCA (p.es. Shell Advance VSX4).

Sostituzione olio cambio (250/300/380) *

Scaldare il motore e posizionare la moto su un piano orizzontale. Togliere la vite di scarico olio ❷ e raccogliere tutto l'olio usato in un recipiente. Pulire la calamita della vite e rimontare la vite di scarico olio completa della sua guarnizione. Introdurre 0,8 litri di olio motore 20W-40 (Shell Advance VSX4); rimontare il tappo ❹ e controllare la tenuta del motore.

! AVVERTIMENTO !

UNA QUANTITÀ INSUFFICIENTE DI OLIO O UN OLIO DI QUALITÀ INFERIORE COMPORTA L'USURA PRECOCE DEL MOTORE E DELLA FRIZIONE. UTILIZZATE SOLO OLI DI MARCA (p.es. Shell Advance VSX4).

PULIZIA

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

!

NON PULIRE MAI LA MOTOCICLETTA CON UN PULITORE AD ALTA PRESSIONE O CON UN FORTE GETTO D'ACQUA! ALTRIMENTI A CAUSA DELL'ALTA PRESSIONE L'ACQUA POTREBBE RAGGIUNGERE LE PARTI ELETTRICHE, I CONNETTORI, I COMANDI A CAVO FLESSIBILE, I CUSCINETTI, IL CARBURATORE ECC... E CAUSARE GUASTI O PORTARE ALLA PRECOCE ROTTURA DI QUESTE PARTI.

- Per il lavaggio del motore si dovrebbe usare pulitori normalmente disponibili in commercio. I punti particolarmente sporchi dovranno essere puliti con un apposito pennello.
- Dopo avere sciacquato a fondo la motocicletta con un leggero getto d'acqua asciugare con aria compressa e un con un panno. Fare subito dopo un breve giro finché il motore non abbia raggiunto la temperatura di regime e a questo punto azionare anche i freni. Attraverso il calore l'acqua rimasta nei punti non raggiungibili e sui freni evaporerà.
- Ritirare la cappa protettiva dal quadro del manubrio onde consentire all'acqua eventualmente infiltratasi di evaporare.
- Dopo il raffreddamento della motocicletta ungere o oliare tutti i punti di scorrimento ed i cuscinetti. La catena deve essere allo stesso modo trattata con un apposito spray per catene.
- Onde impedire disfunzioni dell'impianto elettrico trattare l'accensione, l'interruttore di corto circuito, il tastatore di corto circuito e l'interruttore dei proiettori con spray di contatto.

CONSERVAZIONE PER L'USO INVERNALE

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 dopo ogni giro 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.

CONSERVAZIONE

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

- Pulire accuratamente la motocicletta (vedi il capitolo PULIZIA)
- Cambiare l'olio del cambio, il filtro dell'olio ed il microfiltro (un vecchio olio contiene delle impurità dannose).
- Controllare l'anticongelante e la quantità del liquido di raffreddamento.
- Fare riscaldare nuovamente il motore, chiudere il rubinetto del carburante e attendere finché il motore si spegne da solo. In tal modo si evita la corrosione dei getti del carburatore dovuta al vecchio carburante.
- Smontare la candela e versare attraverso il foro della candela ca. 5 cc di olio motore nel cilindro. Azionare 10 volte il pedale di avviamento per far sì che l'olio motore venga distribuito sulla parete del cilindro e rimontare la candela.
- Scaricare dal serbatoio il carburante raccogliendolo in un apposito contenitore.
- Regolare la pressione dei pneumatici.
- Ungere i cuscinetti o supporti delle leve di comando, dei poggiatesta, ecc. ed anche la catena.
- Eseguire la manutenzione del leveraggio dell'ammortizzatore.
- 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

!

È ASSOLUTAMENTE SCONSIGLIABILE ACCENDERE PER POCO TEMPO IL MOTORE DI UNA MOTO MESSA A RIPOSO. IL MOTORE NO SI RISCALDEREBBE SUFFICIENTE, E QUINDI IL VAPORE D'ACQUA CREATO DURANTE IL PROCESSO DI COMBUSTIONE SI CONDENSEREBBE CAUSANDO L'ARRUGGINIMENTO DELLE VALVOLE E DELLO SCAPPAMENTO.

RIMESSA IN FUNZIONE DOPO IL RIPOSO

- 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.

DATI TECNICI - TELAIO 125 SX / EXC, 200 MXC / EXC 2000

	125 SX	125 EXC	200 MXC	200 EXC
Telaio	Monotrave in acciaio cromo molibdeno			
Forcella	White Power Up Side Down 43 MA			
Corsa sospensione ant/post	295 / 320 mm			
Sospensione posteriore	Monoammortizzatore WP Progressive Damping System, forcellone in alluminio			
Freno anteriore	Disco in acciaio al carbonio Ø 260 mm e pinza flottante			
Freno posteriore	Disco in acciaio al carbonio Ø 220 mm e pinza flottante			
Discos freno	logoramento al massimo 0,4 mm			
Pneumatico anteriore	80/100 - 21" 51M	90/90 - 21" 54R	–	90/90 - 21" 54R
Pneumatico anteriore USA	80/100 - 21" 51M	80/100 - 21" 51M	80/100 - 21" 51M	80/100 - 21" 51M
Pressione aria fuori strada	1,0 bar	1,0 bar	1,0 bar	1,0 bar
Pressione aria strada solo	–	1,5 bar	–	1,5 bar
Pneumatico posteriore	100/90 - 19" 57M	120/90 - 18" 65R	–	100/100 - 18" 59M
Pneumatico posteriore USA	100/90 - 19" 57M	100/100 - 18" 59M	100/100 - 18" 59M	100/100 - 18" 59M
Pressione aria fuori strada	1,0 bar	1,0 bar	1,0 bar	1,0 bar
Pressione aria strada solo	–	2,0 bar	–	2,0 bar
Capacità serbatoio	7,5 litri	9,5 litri	12 litri	9,5 o 12 litri
Trasmissione finale	13:50	14:38	–	14:45 / 14:48
Trasmissione finale USA	13:50	13:50	14:48	14:48
Catena	5/8 x 1/4"			
Corona dentata dispinibili	38 / 40 / 42 / 45 / 48 / 50 / 52			
Inclinazione forcella	63°			
Interasse	1461 ± 10 mm			
Altezza sella	925 mm			
Altezza minimat	385 mm			
Peso a vuoto senza benzina	92 kg	100 kg	–	101 kg
Peso a vuoto senza benzina	92 kg	96 kg	96 kg	97 kg

REGOLAZIONI STANDARD - FORCELLA

	WP 0518U783	WP 0518U784
Grado compressione	16	14
Grado distensione	12	12
Molla	3,8 N/mm	3,8 N/mm
Precarico molla	6 mm	6,5 mm
Camera compensazione	140 mm	150 mm
Capacità stelo forcella	ca 840 ccm	ca 830 ccm
Tipo olio forcella	SAE 5	SAE 5

REGOLAZIONI STANDARD - AMMORTIZZATORE

	WP 1218U717	WP 1218U719
Grado compressione	4	5
Grado distensione	20	20
Molla	PDS2-250	PDS1-250
Precarico molla	5 mm	5 mm

COPPIE DI SERRAGGIO

Dado a colletto perno ruota davanti	M 16x1,5	40 Nm
Pinza del freno anteriore	M 8	25 Nm + Loctite 242
Viti di serraggio testa forcella superiore	M 8	20 Nm
Viti di serraggio testa forcella inferiore	M 8	15 Nm
Viti di serraggio mozzo perno ruota anteriore	M 8	10 Nm
Dado a colletto perno ruota dietro	M 20x1,5	80 Nm
Dado a testa esagonale perno forcellone	M 14x1,5	100 Nm
Vite ammortizzatore superiore	M 12	60 Nm
Vite ammortizzatore inferiore	M 12	60 Nm
Vite dei morsetti serratmanubrio	M 8	20 Nm
Vite del supporto del manubrio	M 10	40 Nm
Vite di serraggio (anello di regolazione ammortizzatore)	M6	8 Nm
Altre viti telaio	M 6 M 8 M 10	10 Nm 25 Nm 45 Nm

DATI TECNICI – MOTORE 125 / 200 2000

Motore	125 SX	125 EXC	200 MXC	200 EXC
Tipo	monocilindrico a2 tempiciclo Otto, raffreddato a liquido con controllo dello scarico e distribuzione lamellare			
Cilindrato	124,8 cm³		193 cm³	
Alesaggio / corsa	54,25 / 54 mm		64 / 60 mm	
Carburante	miscela benzina super senza piombo NO 95 con olio 2 tempi di alta qualità			
Rapporto miscela	1:40 - 1:60 con olio 2 tempi di alta qualità (Shell Advance Racing X) nel dubbio, contattare il vostro importatore			
Supporti albero motore	1 cuscinetto a sfere / 1 cuscinetto a rulli cilindrici			
Cuscinetto di biella	cuscinetto a rulli			
Bussola piede di biella	cuscinetto a rulli			
Pistone	fuso	forgiato		
Segmenti	1 segmento R	2 segmento R		
Misura "X" (Kollenerkante-Zylinderberkante)	0,60 mm		0,55 mm	
Anticipo accensione	1,4 mm (16,5°) primo PMS		1,6 mm (17°) primo PMS	
Candela	NGK BR9 EVX		NGK BR 8 EG	
Distanza elettrodi				
Misura "Z" (Höhe der Steuerklappe)	42 mm		46 mm	
Trasmissione primaria	ingranaggi cilindrici a denti diritti, rapporto 23 : 73			
Frizione	a dischi multipli in bagno d'olio, idraulico dimostrato (Shell HF-E15)			
Cambio	6 marce ad innesti frontale			
Rapporti di cambio	13 : 32 15 : 30 17 : 28 19 : 26 21 : 25 22 : 24	12 : 33 15 : 31 17 : 28 19 : 26 21 : 25 20 : 20	13 : 32 15 : 30 17 : 28 19 : 26 21 : 25 22 : 23	12 : 33 15 : 31 17 : 28 19 : 26 17 : 19 22 : 20
Lubrificazione cambio	0,7 l olio motore 20W-40 (Shell Advance VSX4)			
Pignoni catena disponibili	13 / 14 / 15 per catena 5/8x 1/4"			
Liquido refrigerante	1,2 litro, 40 % antigelo, 60 % acqua, almeno -25° C			
Impianto di accensione	KOKUSAN 2K-3			
Potenza generatore	KOKUSAN 2K-1 senza generatore	KOKUSAN 2K-3 12 V 110 W	- -	KOKUSAN 2K-3 12 V 110 W
Carburatore	a valvola piatta, per la regolazione vedere la tabella 3			
Filtro aria	in umido, con elemento in schiuma			

TOLLERANZE E GIOCHI DI MONTAGGIO

Montaggio pistone	125 = 0,06 mm 200 = 0,085 mm
Luce segmento pistone	max. 0,40 mm
Cuscinetto biella, radiale	0,025–0,035 mm
Albero cambio, assiale	0,20–0,40 mm
Molla frizione, lunghezza	nuovo = 39 mm, min. = 38 mm

SPESSORE GUARNIZIONI

Carter motore	0,5 mm
Coperchio frizione	0,5 mm
Cilindro comando frizione	0,30 / 0,50 / 0,75 mm
Base cilindro	secondo richiesta
Guarnizioni base cilindro disponibili	0,07 / 0,15 / 0,20 / 0,25 / 0,40 / 0,50 / 0,75 mm
Guarnizione testata	1,10 mm + anello O

COPPIE DI SERRAGGIO

Viti a collare testa cilindro	M 7	18 Nm
Dado a collare base cilindro	M 8	30 Nm
Dado a collare volano	M 12x1	60 Nm
Dado pignone primario (filettatura a sinistra)	M 16x1,5	180 Nm
Vite tamburo frizione	M 18x1,5	120 Nm
Viti basamento e coperchi	M 6	8 Nm
Candela	M 14x1,25	20 Nm
Altre viti	M 6 M 8 M 10	10 Nm 25 Nm 45 Nm

TARATURA DEL CARBURATORE IN ORIGINE

	125 SX	125/200 MXC, EXC	125 EXC riduzione	200 EXC riduzione
Carburatore tipo	Keihin PWK 39	Keihin PWK 38 AG	Keihin PWK 38 AG	Keihin PWK 38 AG
Numero di regolazione	100499	120499	030799	040799
Getto max.	190 (188/192)	180 (185)	142	180
Getto minimo	48 (45/50)	45 (48)	35	35
Getto avviamento	85	85	85	85
Spillo conico	R 1467 D (R 1468 D)	NOZ H (NOZ I)	R 1472 N	R 1475 J
Posizione spillo	III	III	V	IV
Valvola gas	55	6	6	6
Vite di reg. miscela aperta di	1,5	1,5	1,5	1,5
Riduzione potenza	–	–	–	arresto valvola gas 36 mm

TABELLA 3

DATI TECNICI - TELAIO 250 / 300 / 380 SX / MXC / EXC 2000

	250/380 SX	250/300/380 MXC	250/300/380 EXC
Telaio	Monotrave in acciaio cromo molibdeno		
Forcella	WP Up Side Down 43 MA		
Corsa sospensione ant/post	295/320 mm		
Sospensione posteriore	Monoammortizzatore WP Progressive Damping System, forcellone in alluminio		
Freno anteriore	Disco in acciaio al carbonio Ø 260 mm e pinza flottante		
Freno posteriore	Disco in acciaio al carbonio Ø 220 mm e pinza flottante		
Discos freno	logoramento al massimo 0,40 mm		
Pneumatico anteriore	80/100 - 21" 51M	80/100 - 21" 51M	90 / 90 - 21" 54R
Pressione aria fuori strada	1,0 bar	1,0 bar	1,0 bar
Pressione aria strada solo	–	1,5 bar	1,5 bar
Pneumatico posteriore	110/90 - 19" 62M	110 / 100 - 18" 64M	140 / 80 - 18" 70R
Pressione aria fuori strada	1,0 bar	1,0 bar	1,0 bar
Pressione aria strada solo	–	2,0 bar	2,0 bar
Capacità serbatoio	7,5 litri	12 litri	9,5 o 12 litri
Trasmissione finale	14:50	14:52	15:48 / 14:50
Catena	5/8 x 1/4 "		
Corona dentata disipabili	38 / 40 / 42 / 45 / 48 / 50 / 52		
Inclinazione forcella	63,5°		
Interasse	1481 ± 10 mm		
Altezza sella	925 mm		
Altezza minima	385 mm		
Peso a vuoto senza benzina	101 kg	102,5 kg	109 kg

REGOLAZIONI STANDARD - FORCELLA

	WP 0518U785	WP 0518U787
Grado compressione	14	14
Grado distensione	12	12
Molla	4,0 N/mm	4,0 N/mm
Precarico molla	6 mm	6,5 mm
Camera compensazione	140 mm	150 mm
Capacità stelo forcella	ca 840 cm³	ca 830 cm³
Tipo olio forcella	SAE 5	SAE 5

REGOLAZIONI STANDARD - AMMORTIZZATORE

	WP 1218U718	WP 1218U720
Grado compressione	4	5
Grado distensione	18	20
Molla	PDS3-250	PDS2-250
Precarico molla	5 mm	5 mm

COPPIE DI SERRAGGIO

Dado a colletto perno ruota davanti	M 16x1,5	40 Nm
Pinza del freno anteriore	M 8	25 Nm + Loctite 242
Viti di serraggio testa forcella superiore	M 8	20 Nm
Viti di serraggio testa forcella inferiore	M 8	15 Nm
Viti di serraggio mozzo perno ruota anteriore	M 8	10 Nm
Dado a colletto perno ruota dietro	M 20x1,5	80 Nm
Dado a testa esagonale perno forcellone	M 14x1,5	100 Nm
Vite ammortizzatore superiore	M 12	60 Nm
Vite ammortizzatore inferiore	M 12	60 Nm
Vite dei morsetti srramanubrio	M 8	20 Nm
Vite del supporto del manubrio	M 10	40 Nm
Vite di serraggio (anello di regolazione ammortizzatore)	M6	8 Nm
Altre viti telaio	M 6 M 8 M 10	10 Nm 25 Nm 45 Nm

DATI TECNICI – MOTORE 250/300/380 SX / EXC '99

Motore	250 SX	250 EXC	300 EXC	380 SX	380 EXC
Tipo	monocilindrico a 2 tempi, ciclo Otto, raffreddato a liquido con KTM Twin Valve Control e KTM Torque Chamber				
Cilindrato	249 cm³		297 cm³		368 cm³
Alesaggio / corsa	66,4 / 72 mm		72 / 73 mm		78 / 77 mm
Carburante	Miscela benzina super senza piombo NO 95 / olio per 2 tempi (Shell Advance Racing X)				
Rapporto miscela	1:40-1:60 con l'utilizzo di olio 2 tempi di alta qualità. In caso di dubbio mettetevi in contatto con il vostro importatore oppure miscelate per precauzione 1:40				
Supporti albero motore	1 a sfere / 1 Cuscinetto a rulli cilindrici				
Cuscinetto di biella	a rulli				
Bussola piede di biella	a rulli				
Pistone	fuso		fucinato		fuso
Segmenti	1 Segmento R	2 Segmento R			
Misura "X" spingolo superiore pistone - spingolo superiore cilindro	0 + 0,1 mm				
Anticipo accensione	2,0 mm (17°) primo PMS		2,2 mm (17°) primo PMS		
Candela	NGK BR 8 ECM				
Distanza elettrodi	0,60 mm				
Misura "Z" altezza della valvola di comando	50,5 mm		46 mm		50,5 mm
TVC inizio regolazione	5400 giri/min		5300 giri/min		5200 giri/min
TVC fine regolazione	7550 giri/min		7750 giri/min		7200 giri/min
Trasmissione primaria	Ingranaggi cilindrici a denti dritti, rapporto 25:72		Ingranaggi cilindrici a denti dritti, rapporto 26:72		
Frizione	a dischi multipli in bagno d'olio, idraulico dimostrato (Shell HF-E15)				
Cambio	5 marce ad innesti frontali				
Rapporti al cambio	15:29 17:27 19:25 21:23 23:21	15:29 18:26 19:22 21:20 23:18		15:29 18:26 19:24 21:23 23:21	15:29 18:26 19:22 21:20 23:18
Lubrificazione cambio	0,8 litro olio motore 20W-40 (Shell Advance VSX4)				
Pignoni catena disponibili	13 / 14 / 15 per catena $\frac{5}{16} \times \frac{1}{4}$ "				
Liquido refrigerante	1,3 litro, 40 % antigelo, 60 % acqua, almeno -25° C				
Impianto di accensione	KOKUSAN 2K-4	KOKUSAN 2K-3		KOKUSAN 2K-1	KOKUSAN 2K-3
Potenza generatore	senza generatore	12V 110W		senza generatore	12V 110W
Carburatore	a valvola piatta, per la regolazione vedere la tabella 4				
Filtro aria	in umido, con elemento in schiuma				

TOLLERANZE E GIOCHI DI MONTAGGIO			
Montaggio pistone	0,05 mm (250)	0,06 mm (300)	0,08 mm (380)
Luce segmento pistone	0,3–0,4 mm		
Cuscinetto biella, radiale	0,021–0,032 mm		
Albero cambio, assiale	0,1–0,2 mm		
Molla frizione, lunghezza	Ø 2,5 nom. = 43 mm, min. = 42 mm		

SPESSORE GUARNIZIONI	
Carter motore	0,5 mm
Coperchio frizione	0,5 mm
Base cilindro	secondo richiesta
Guarnizioni base cilindro disponibili	0,2/0,4/0,5/0,75 mm
Guarnizione testata	anello O

COPPIE DI SERRAGGIO			
Viti a collare testa cilindro	M 8		35 Nm
Dado a collare base cilindro	M 10		35 Nm
Dado a collare volano	M 12x1		60 Nm
Piastra di disinnesto pedale avviamento	M 6x16		Loctite 648 19 Nm
Dado pignone primario (filettatura a sinistra)	M 18x1,5		Loctite 242 150 Nm
Dado tamburo frizione	M 18x1,5		Loctite 242 100 Nm
Viti basamento e coperchi	M 6		8 Nm
Altre viti	M 6 M 8 M 10		10 Nm 25 Nm 45 Nm

TARATURA DEL CARBURATORE IN ORIGINE					
	250 SX	250 MXC, EXC	300 MXC, EXC	380 SX, MXC, EXC	250/300 EXC riduzione
Carburatore tipo	Keihin PWK 38 SG PJ	Keihin PWK 38 AG	Keihin PWK 38 AG	Keihin PWK 38 AG	Keihin PWK 38 AG
Numero di regolazione	110499	130499	140499	150499	050799
Getto max.	172 (170, 175)	180 (178, 182)	175 (172,178)	170 (168,172)	175
Getto minimo	48 (45,50)	45 (48)	45 (48)	45 (50)	35
Getto avviamento	85	85	85	85	85
Spillo conico	NOZ E (NOZ F)	NOZ G (NOZ H)	NOZ H (NOZ I)	NOZ H (NOZ I)	R 1475 J
Posizione spillo	III	III	III	III	III
Valvola gas	7	6	6	6	6
Vite registro aria apert di	1,5	1,5 Umdr.	1,5 Umdr.	1,5 Umdr.	1,5
Reduzione potenza	–	–	–	–	arresto valvola gas 34 mm
Getto Power Jet	55				



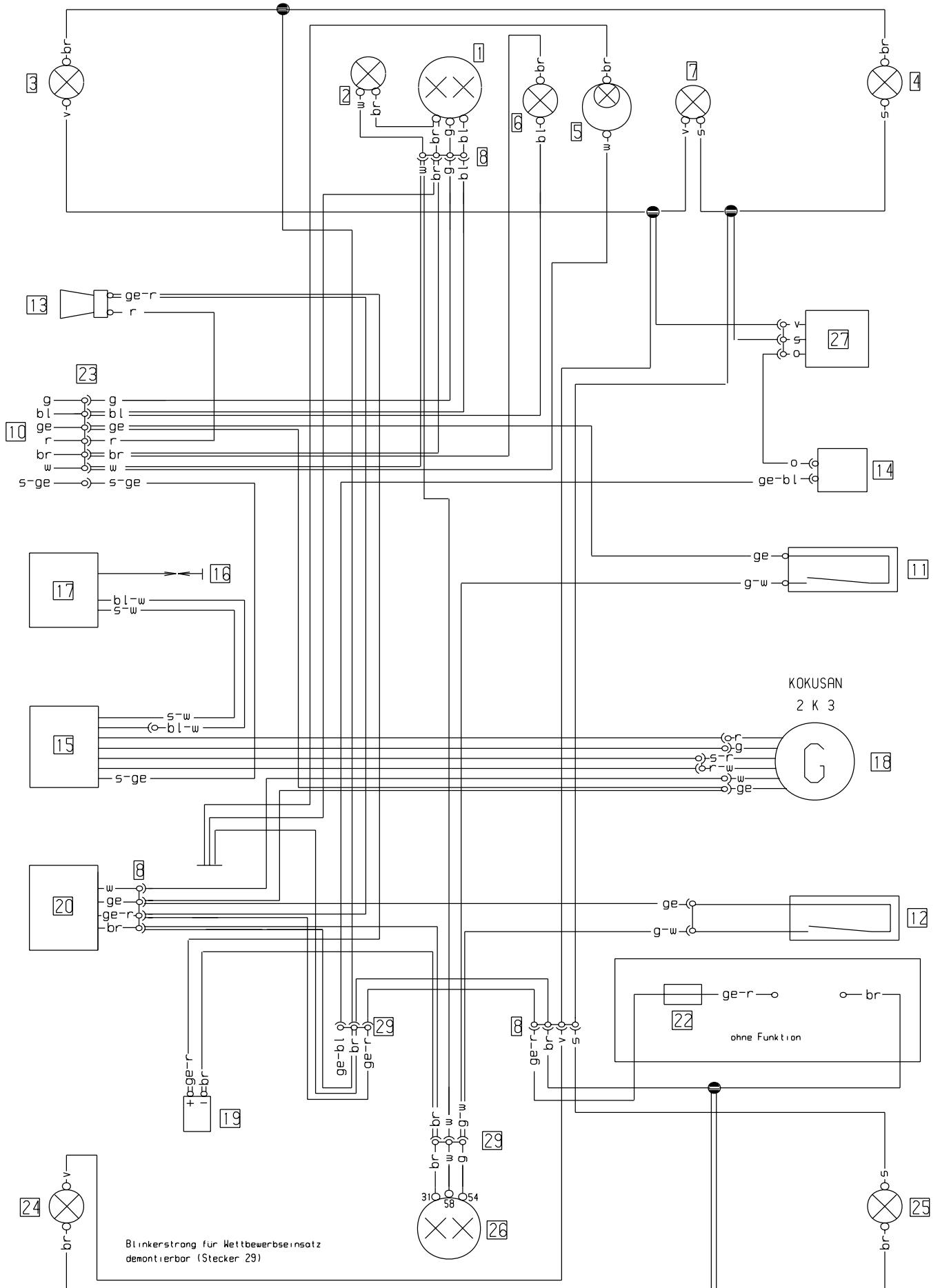
SERVICE

Modell
125-380 EXC 2000

Kabelstrangnummer
vorne 503 11 075 600
hinten 503 14 040 100
Blinker vorne 503 11 080 100
Blinker hinten 503 11 081 000

Land
Europa

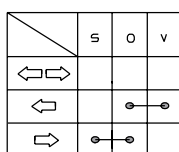
Datum, Name
07.04.99 Hei



Deutsch	Englisch	Italienisch	Französisch
1 Scheinwerfer	1 headlight	1 faro	1 phare
2 Standlicht	2 parking light	2 luce di posizione	2 feu de position
3 Blinker li vo	3 turn indic left fr	3 lampegg ant sn	3 clignoteur av gauche
4 Blinker re vo	4 turn indic right fr	4 lampegg ant dx	4 clignoteur av droit
5 Tachobeleuchtung	5 speedometer light	5 luce di tachimetro	5 éclair comp vitesse
6 Fernlichtkontrolle	6 high beam indicator	6 spia abbagliante	6 témoin feu route
7 Blinkerkontrolle	7 turn indicator	7 spia lampeggiatori	7 témoin de clignoteur
8 4-pol Stecker	8 multip cont plug (4)	8 connettore a 4 poli	8 connect multiple (4)
10 zum Kombischalter	10 to combinat switch	10 multicomando	10 commodo
11 Bremslichtsch vo	11 stoplight switch f	11 int luce arresto ant	11 contact de stop av
12 Bremslichtsch hi	12 stoplight switch r	12 int luce arresto post	12 contact Harr de stop
13 Horn	13 horn	13 clacson	13 klaxon
14 Blinkgeber	14 turn indicator	14 trasmett di lampeg	14 centrale clignot
15 CDI-Einheit	15 CDI-unit	15 CDI-seatola	15 boîtier CDI
16 Zündkerze	16 spark plug	16 candela	16 bougie
17 Zündspule	17 ignition coil	17 bobina d'accens	17 bobine d'allumage
18 Generator	18 generator	18 dinamo	18 generateur
19 Kondensator	19 capacitor	19 condensatore	19 condensateur
20 Spannungsregler	20 voltage regulator	20 regol di tens	20 régulateur
22 Stecksicherung 10A	22 fuse 10A	22 fusibile 10A	22 fusible 10A
23 6-pol Stecker	23 multip cont plug (6)	23 connettore a 6 poli	23 connect multiple (6)
24 Blinker li hi	24 blinker left rear	24 lampegg post sn	24 clign arr gauche
25 Blinker re hi	25 blinker right rear	25 lampegg post dx	25 clign arr droite
26 Brems-Schlußlicht	26 rear-stoplight	26 fanal post di freno	26 feu arr et de stop
27 Blinkerschalter	27 blink switch	27 int lampeggiatori	27 contact d clignoteur
29 3-pol Stecker	29 multip cont plug (3)	29 connettore a 3 poli	29 connect multiple (9)

Deutsch	Englisch	Italienisch	Französisch	Spanisch
bl blau	bl blue	bl blu	bl bleu	bl azul
br braun	br brown	br marrone	br brun	br marron
ge gelb	ge yellow	ge giallo	ge jaune	ge amarillo
gr grau	gr grey	gr grigio	gr gris	gr gris
g grün	g green	g verde	g vert	g verde
o orange	o orange	o arancione	o orange	o naranja
r rot	r red	r rosso	r rouge	r rojo
s schwarz	s black	s nero	s noir	s negro
v violett	v violet	v violetto	v violet	v violeta
w weiß	w white	w bianco	w blanc	w blanco

Blinkerschalter

Kontaktbelegung -
Lichtschalter (Typ CEV 9610)

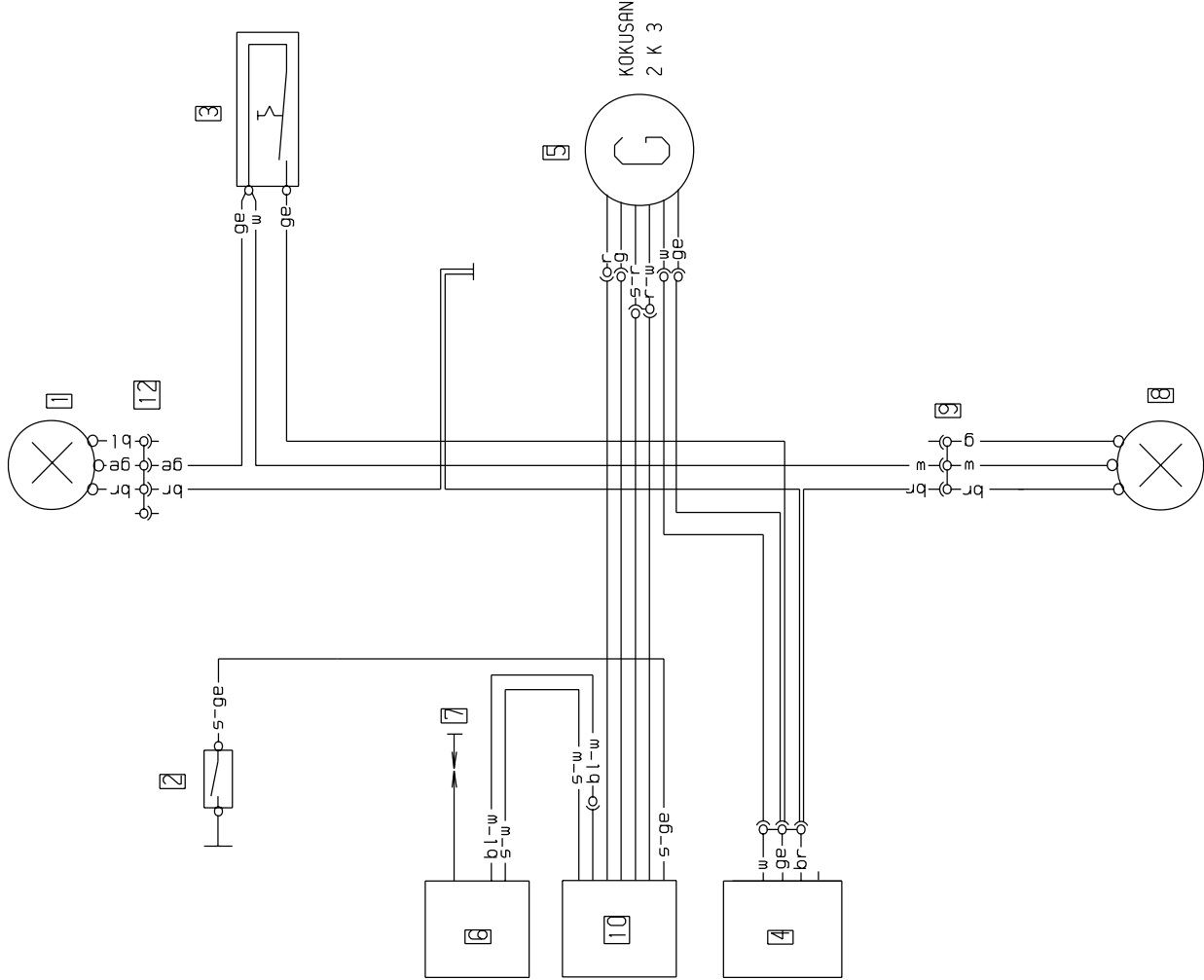
	g	bl	ge	w	ge/s	r	br
LICHT ○							
Abblendl	○	—	○	○			
Fernlicht		○	○	○			
HUPE						○	○
ZÜNDUNG AUS					○	—	○
	5	2	1	3	6	4	

Spanisch
1 faro
2 luz de posicion
3 interm izquierdo delantero
4 intermitente derecho delantero
5 luz tacometro
6 lampara aviso luces largas
7 lampara aviso intermitentes
8 conector multiple (4)
10 interruptor combinado
11 interr luz de freno del
12 interr luz de fren tras
13 claxon
14 conjunto del intermitente
15 unidad cdi
16 bujia
17 bobina de encendido
18 generador
19 condensador
20 regulador de tension
22 fusible principal 10A
23 conector multiple (6)
24 intermitente izquierdo trasero
25 intermitente derecho trasero
26 luz de freno trasero
27 interruptor clignoteur
29 conector multiple (3)

Kabelstrangnummer vorne 523 11 075 000 hinten 503 11 076 000	Land USA	Datum, Name 22.06.98 KE	Zeichnungs-nr. 380XCUSA	Anforderungsstand	Kabelstrangbezeichnung vo 200 EXC USA '98 hi 125-380 EXC '98

380 EXC 2000

Model l
SERVICE

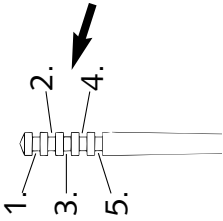


Deutsch	Englisch	Italienisch	Französisch
1 Scheinwerfer	1 headlight	1 faro	1 phare
2 Kurzschlußlöster	2 short-circuit button	2 interr cortocircuito	2 bouton d'arret
3 Lichtschalter	3 light switch	3 interr della luce	3 interr d'eclairage
4 Spannungsbegrenzer	4 voltage limiter	4 regol di tens	4 regulateur
5 Generator	5 generator	5 dinamo	5 generateur
6 Zündspule	6 ignition coil	6 bobina d'accens	6 bobine d'allumage
7 Zündkerze	7 spark plug	7 candela	7 bougie
8 Schlußlicht	8 rearlight	8 fonale posteriore	8 feu arriere
9 3-pol Stecker	9 multip cont plug (3)	9 connettore a 3 poli	9 connect multiple (3)
10 CDI-Einheit	10 CDI-unit	10 CDI-seatola	10 CDI-unite
11 Impulsgeber	11 pulser coil	11 distributore	11 generateur d'impuls
12 4-pol Stecker	12 multip cont plug (4)	12 connettore a 4 poli	12 connect multiple (4)
bl blau	bl blue	bl blu	bl bleu
br braun	br brown	br marrone	br brun
ge gelb	ge yellow	ge giallo	ge jaune
gr grau	gr grey	gr grigio	gr gris
g grün	g green	g verde	g vert
o orange	o orange	o arancione	o orange
r rot	r red	r rosso	r rouge
s schwarz	s black	s nero	s noir
v violett	v violet	v violetto	v violet
w weiß	w white	w bianco	w blanc

Spanisch
1 foro
2 interruptor a masa
3 interruptor d'luz
4 regulador de tension
5 generador
6 bobina de encendido
7 bujia
8 luz de trasera
9 conect multiple (3)
10 unidad cdi
11 generador de impuls
12 conect multiple (4)
bl azul
br marron
ge amarillo
gr gris
g verde
o naranja
r rojo
s negro
v violeta
w blanco

VERGASERREGULIERUNG CARBURETOR SETTING		KTM 125 SX EUROPA / USA 2000 KEIHIN PWK 39						
MEERESHÖHE ALTITUDE	TEMPERATUR →	-20°C bis -7°C -2°F to 20°F	-6°C bis 5°C 19°F to 41°F	6°C bis 15°C 42°F to 60°F	16°C bis 24°C 61°F to 78°F	25°C bis 38°C 79°F to 98°F	37°C bis 49°C 99°F to 120°F	
3000 m 10000 ft ↑ 2301 m 7501 ft	LSCHR AS LD IJ NADEL NEEDLE POS POS HD MJ	1 1/2 45 R1468D 2 185	1 3/4 42 R1469D 3 182	2 40 R1469D 2 180	2 1/4 38 R1469D 3 178	2 1/2 38 R1469D 1 175	2 3/4 38 R1469D 1 175	
2300 m 7500 ft ↑ 1501 m 5001 ft	LSCHR AS LD IJ NADEL NEEDLE POS POS HD MJ	1 1/4 48 R1468D 3 188	1 1/2 45 R1468D 2 185	1 3/4 42 R1469D 3 182	2 40 R1469D 2 180	2 1/4 38 R1469D 2 178	2 1/2 38 R1469D 1 175	
1500 m 5000 ft ↑ 751 m 2501 ft	LSCHR AS LD IJ NADEL NEEDLE POS POS HD MJ	1 50 R1467D 3 190	1 1/4 48 R1468D 3 188	1 1/2 45 R1468D 2 185	1 3/4 42 R1469D 3 182	2 40 R1469D 2 180	2 1/4 38 R1469D 2 178	
750 m 2500 ft ↑ 301 m 1001 ft	LSCHR AS LD IJ NADEL NEEDLE POS POS HD MJ	3/4 52 R1467D 4 192	1 50 R1467D 3 190	1 1/4 48 R1468 3 188	1 1/2 45 R1468D 2 185	1 3/4 42 R1469D 3 182	2 40 R1469D 2 180	
300 m 1000 ft ↑ Meeresniveau Sea level	LSCHR AS LD IJ NADEL NEEDLE POS POS HD MJ	1/2 55 R1467D 5 195	3/4 52 R1467D 4 192	1 50 R1467D 3 190	1 1/4 48 R1468D 3 188	1 1/2 45 R1468D 2 185	1 3/4 42 R1469D 3 182	

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

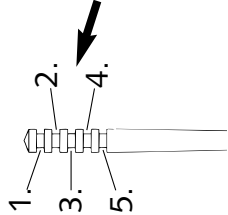


AS = Air screw open from fully-seated
IJ = Idling jet
POS = Clip position from top
MJ = Main jet

NICHT FÜR STRASSENBETRIEB
Kraftstoff: Euro-Super bleifrei ROZ 95
NOT FOR HIGHWAY USE
Fuel: Euro-Super unleaded ROZ 95

VERGASERREGULIERUNG KTM 125 MXC/EXC EUR/USA 2000 KEIHIN PWK 38									
MEERESHÖHE ALTITUDE	TEMPERATUR →		-20°C bis -7°C -2°F to 20°F	-6°C bis 5°C 19°F to 41°F	6°C bis 15°C 42°F to 60°F	16°C bis 24°C 61°F to 78°F	25°C bis 38°C 79°F to 98°F	37°C bis 49°C 99°F to 120°F	
3000 m 10000 ft ↑ 2301 m 7501 ft	LSCHR LD NADEL POS HD	AS IJ NEEDLE POS MJ	1 1/2 48 NOZH 3 175	1 3/4 45 NOZH 3 172	2 42 NOZH 2 170	2 1/4 40 NOZI 1 168	2 1/2 38 NOZI 1 165	2 3/4 38 NOZI 1 165	
2300 m 7500 ft ↑ 1501 m 5001 ft	LSCHR LD NADEL POS HD	AS IJ NEEDLE POS MJ	1 1/4 50 NOZG 4 178	1 1/2 48 NOZH 3 175	1 3/4 45 NOZH 3 172	2 42 NOZI 2 170	2 1/4 40 NOZI 1 168	2 1/2 38 NOZI 1 165	
1500 m 5000 ft ↑ 751 m 2501 ft	LSCHR LD NADEL POS HD	AS IJ NEEDLE POS MJ	1 52 NOZG 4 180	1 1/4 50 NOZG 4 178	1 1/2 48 NOZH 3 175	1 3/4 45 NOZH 3 172	2 42 NOZH 2 170	2 1/4 40 NOZI 1 168	
750 m 2500 ft ↑ 301 m 1001 ft	LSCHR LD NADEL POS HD	AS IJ NEEDLE POS MJ	3/4 55 NOZG 4 182	1 52 NOZG 4 180	1 1/4 50 NOZH 3 178	1 1/2 48 NOZH 3 175	1 3/4 45 NOZI 3 172	2 42 NOZI 2 170	
300 m 1000 ft ↑ Meeresniveau Sea level	LSCHR LD NADEL POS HD	AS IJ NEEDLE POS MJ	1/2 55 NOZF 5 185	3/4 52 NOZG 4 182	1 50 NOZG 4 180	1 1/4 50 NOZH 3 178	1 1/2 48 NOZH 3 175	1 3/4 45 NOZI 2 172	

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



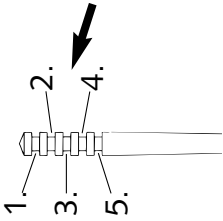
AS = Air screw open from fully-seated
IJ = Idling jet
POS = Clip position from top
MJ = Main jet

NICHT FÜR STRASSENBETRIEB

Kraftstoff: Euro-Super bleifrei ROZ 95
NOT FOR HIGHWAY USE
Fuel: Euro-Super unleaded ROZ 95

VERGASERREGULIERUNG KTM 200 MXC/EXC EUR/USA 2000 KEIHIN PWK 38									
MEERESHÖHE ALTITUDE	TEMPERATUR →		-20°C bis -7°C -2°F to 20°F	-6°C bis 5°C 19°F to 41°F	6°C bis 15°C 42°F to 60°F	16°C bis 24°C 61°F to 78°F	25°C bis 38°C 79°F to 98°F	37°C bis 49°C 99°F to 120°F	
3000 m 10000 ft ↑ 2301 m 7501 ft	LSCHR LD NADEL POS HD	AS IJ NEEDLE POS MJ	1 3/4 45 NOZH 2 180	1 3/4 45 NOZH 2 178	1 3/4 42 NOZI 2 175	2 42 NOZI 1 172	2 42 NOZI 1 170	1 3/4 40 NOZI 1 170	
2300 m 7500 ft ↑ 1501 m 5001 ft	LSCHR LD NADEL POS HD	AS IJ NEEDLE POS MJ	1 1/4 45 NOZG 3 182	1 3/4 45 NOZH 2 180	1 3/4 45 NOZH 2 178	1 3/4 42 NOZI 2 175	2 42 NOZI 1 172	2 42 NOZI 1 170	
1500 m 5000 ft ↑ 751 m 2501 ft	LSCHR LD NADEL POS HD	AS IJ NEEDLE POS MJ	1 1/2 48 NOZG 3 182	1 1/4 45 NOZG 3 182	1 1/2 45 NOZH 2 180	1 3/4 45 NOZH 2 178	1 3/4 42 NOZI 2 175	2 42 NOZI 1 172	
750 m 2500 ft ↑ 301 m 1001 ft	LSCHR LD NADEL POS HD	AS IJ NEEDLE POS MJ	1 1/4 48 NOZG 4 185	1 48 NOZG 3 182	1 1/4 45 NOZG 3 182	1 1/2 45 NOZH 2 180	1 3/4 45 NOZH 2 178	1 3/4 42 NOZI 2 175	
300 m 1000 ft ↑ Meersniveau Sea level	LSCHR LD NADEL POS HD	AS IJ NEEDLE POS MJ	1 48 NOZF 4 188	1 1/4 48 NOZG 4 185	1 1/2 48 NOZG 3 182	1 1/4 45 NOZH 3 182	1 1/2 45 NOZH 2 180	1 3/4 45 NOZH 2 178	

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



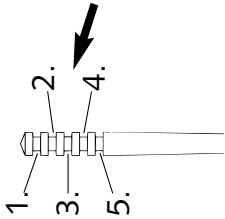
AS = Air screw open from fully-seated
 IJ = Idling jet
 POS = Clip position from top
 MJ = Main jet

NICHT FÜR STRASSENBETRIEB

Kraftstoff: Euro-Super bleifrei ROZ 95
 NOT FOR HIGHWAY USE
 Fuel: Euro-Super unleaded ROZ 95

VERGASERREGULIERUNG CARBURETOR SETTING		KTM	250 SX	EUR/USA	2000	KEIHIN PWK 38AG PJ		
MEERESHÖHE ALTITUDE	TEMPERATUR →		-20°C bis -7°C -2°F to 20°F	-6°C bis 5°C 19°F to 41°F	6°C bis 15°C 42°F to 60°F	16°C bis 24°C 61°F to 78°F	25°C bis 38°C 79°F to 98°F	37°C bis 49°C 99°F to 120°F
3000 m 10000 ft ↑ 2301 m 7501 ft	LSCHR LD NADEL POS HD	AS IJ NEEDLE POS MJ	1 1/2 48 NOZD 3 170	1 3/4 45 NOZE 3 168	2 45 NOZE 2 165	2 1/4 42 NOZF 2 161628	2 1/2 42 NOZG 1 160	2 3/4 40 NOZH 1 160
2300 m 7500 ft ↑ 1501 m 5001 ft	LSCHR LD NADEL POS HD	AS IJ NEEDLE POS MJ	1 1/4 50 NOZD 3 172	1 1/2 48 NOZD 3 170	1 3/4 45 NOZE 2 168	2 45 NOZE 2 165	2 1/4 45 NOZF 2 162	2 1/2 42 NOZG 2 160
1500 m 5000 ft ↑ 751 m 2501 ft	LSCHR LD NADEL POS HD	AS IJ NEEDLE POS MJ	1 50 NOZD 4 175	1 1/4 48 NOZD 3 172	1 1/2 48 NOZE 3 170	1 3/4 48 NOZE 2 168	2 48 NOZF 2 165	2 1/4 45 NOZF 2 162
750 m 2500 ft ↑ 301 m 1001 ft	LSCHR LD NADEL POS HD	AS IJ NEEDLE POS MJ	3/4 52 NOZC 4 178	1 50 NOZD 4 175	1 1/4 48 NOZE 3 172	1 1/2 48 NOZE 3 170	1 3/4 48 NOZE 3 168	2 45 NOZF 2 165
300 m 1000 ft ↑ Meeresniveau Sea level	LSCHR LD NADEL POS HD	AS IJ NEEDLE POS MJ	1/2 52 NOZC 4 180	3/4 50 NOZC 4 178	1 48 NOZD 3 180	1 1/4 48 NOZD 3 172	1 1/2 48 NOZE 3 170	1 3/4 45 NOZE 2 168

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



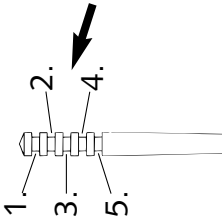
AS = Air screw open from fully-seated
IJ = Idling jet
POS = Clip position from top
MJ = Main jet

NICHT FÜR STRASSENBETRIEB

Kraftstoff: Euro-Super bleifrei ROZ 95
NOT FOR HIGHWAY USE
Fuel: Euro-Super unleaded ROZ 95

VERGASERREGULIERUNG KTM 250 MXC/EXC EUR/USA 2000 KEIHIN PWK 38									
MEERESHÖHE ALTITUDE	TEMPERATUR →		-20°C bis -7°C -2°F to 20°F	-6°C bis 5°C 19°F to 41°F	6°C bis 15°C 42°F to 60°F	16°C bis 24°C 61°F to 78°F	25°C bis 38°C 79°F to 98°F	37°C bis 49°C 99°F to 120°F	
3000 m 10000 ft ↑ 2301 m 7501 ft	LSCHR LD NADEL POS HD	AS IJ NEEDLE POS MJ	1 3/4 40 NOZH 3 178	1 3/4 40 NOZH 3 175	1 3/4 40 NOZH 2 172	2 38 NOZI 2 170	2 1/2 38 NOZI 2 170	1 3/4 38 NOZI 2 168	
2300 m 7500 ft ↑ 1501 m 5001 ft	LSCHR LD NADEL POS HD	AS IJ NEEDLE POS MJ	1 1/4 42 NOZG 3 180	1 1/2 42 NOZG 3 178	1 3/4 40 NOZH 2 175	1 3/4 40 NOZH 2 172	2 40 NOZI 2 170	2 40 NOZI 2 168	
1500 m 5000 ft ↑ 751 m 2501 ft	LSCHR LD NADEL POS HD	AS IJ NEEDLE POS MJ	1 1/4 45 NOZG 4 182	1 1/2 45 NOZG 3 180	1 1/2 42 NOZG 3 178	1 3/4 42 NOZH 2 175	1 3/4 42 NOZI 2 172	2 40 NOZI 2 170	
750 m 2500 ft ↑ 301 m 1001 ft	LSCHR LD NADEL POS HD	AS IJ NEEDLE POS MJ	1 1/4 45 NOZF 4 185	1 1/4 45 NOZG 4 182	1 1/4 45 NOZG 3 180	1 1/2 42 NOZG 3 178	1 3/4 42 NOZH 3 175	1 3/4 42 NOZH 2 172	
300 m 1000 ft ↑ Meersniveau Sea level	LSCHR LD NADEL POS HD	AS IJ NEEDLE POS MJ	1 50 NOZE 5 188	1 1/4 48 NOZF 4 185	1 1/2 45 NOZG 3 182	1 1/4 45 NOZG 3 180	1 1/2 42 NOZH 3 178	1 3/4 42 NOZH 2 175	

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



AS = Air screw open from fully-seated
 IJ = Idling jet
 POS = Clip position from top
 MJ = Main jet

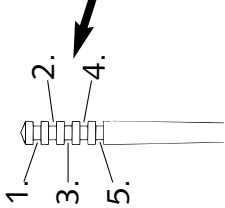
NICHT FÜR STRASSENBETRIEB

Kraftstoff: Euro-Super bleifrei ROZ 95
 NOT FOR HIGHWAY USE
 Fuel: Euro-Super unleaded ROZ 95

21.06.99

VERGASERREGULIERUNG KTM 300 MXC/EXC EUR/USA 2000 KEIHIN PWK 38									
MEERESHÖHE ALTITUDE	TEMPERATUR →		-20°C bis -7°C -2°F to 20°F	-6°C bis 5°C 19°F to 41°F	6°C bis 15°C 42°F to 60°F	16°C bis 24°C 61°F to 78°F	25°C bis 38°C 79°F to 98°F	37°C bis 49°C 99°F to 120°F	
3000 m 10000 ft ↑ 2301 m 7501 ft	LSCHR LD NADEL POS HD	AS IJ NEEDLE POS MJ	1 1/2 45 NOZH 3 172	1 3/4 42 NOZH 2 170	2 40 NOZH 1 168	2 1/4 40 NOZI 1 165	2 1/2 40 NOZI 1 162	2 3/4 38 NOZI 1 162	
2300 m 7500 ft ↑ 1501 m 5001 ft	LSCHR LD NADEL POS HD	AS IJ NEEDLE POS MJ	1 1/4 48 NOZG 3 175	1 1/2 45 NOZH 2 172	1 3/4 42 NOZH 1 170	2 42 NOZI 1 168	2 1/4 42 NOZI 1 165	2 1/2 40 NOZI 1 162	
1500 m 5000 ft ↑ 751 m 2501 ft	LSCHR LD NADEL POS HD	AS IJ NEEDLE POS MJ	1 48 NOZG 3 178	1 1/4 45 NOZG 3 175	1 1/2 45 NOZH 2 172	1 3/4 45 NOZH 22 170	2 45 NOZH 2 168	2 1/4 42 NOZI 2 165	
750 m 2500 ft ↑ 301 m 1001 ft	LSCHR LD NADEL POS HD	AS IJ NEEDLE POS MJ	3/4 50 NOZG 3 180	1 48 NOZG 2 178	1 1/4 45 NOZH 2 175	1 1/2 45 NOZH 2 172	1 3/4 45 NOZI 2 170	2 42 NOZI 2 168	
300 m 1000 ft ↑ Meeresniveau Sea level	LSCHR LD NADEL POS HD	AS IJ NEEDLE POS MJ	1/2 50 NOZF 4 182	3/4 48 NOZG 3 180	1 45 NOZG 3 178	1 1/4 45 NOZH 2 175	1 1/2 42 NOZH 1 172	1 3/4 42 NOZI 1 170	

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



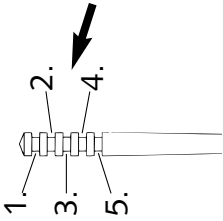
AS = Air screw open from fully-seated
IJ = Idling jet
POS = Clip position from top
MJ = Main jet

NICHT FÜR STRASSENBETRIEB

Kraftstoff: Euro-Super bleifrei ROZ 95
NOT FOR HIGHWAY USE
Fuel: Euro-Super unleaded ROZ 95

VERGASERREGULIERUNG KTM 380 SX/MXC/EXC EUR/USA 2000 KEIHIN PWK 38									
MEERESHÖHE ALTITUDE	TEMPERATUR →		-20°C bis -7°C -2°F to 20°F	-6°C bis 5°C 19°F to 41°F	6°C bis 15°C 42°F to 60°F	16°C bis 24°C 61°F to 78°F	25°C bis 38°C 79°F to 98°F	37°C bis 49°C 99°F to 120°F	
3000 m 10000 ft ↑ 2301 m 7501 ft	LSCHR LD NADEL POS HD	AS IJ NEEDLE POS MJ	1 1/2 45 NOZH 3 172	1 3/4 45 NOZH 2 170	2 40 NOZH 1 168	2 1/4 40 NOZI 1 165	2 1/2 40 NOZI 1 162	2 3/4 38 NOZI 1 162	
2300 m 7500 ft ↑ 1501 m 5001 ft	LSCHR LD NADEL POS HD	AS IJ NEEDLE POS MJ	1 1/4 48 NOZG 3 175	1 1/2 45 NOZH 2 172	1 3/4 42 NOZH 1 170	2 42 NOZI 1 168	2 1/4 42 NOZI 1 165	2 1/2 40 NOZI 1 162	
1500 m 5000 ft ↑ 751 m 2501 ft	LSCHR LD NADEL POS HD	AS IJ NEEDLE POS MJ	1 48 NOZG 3 178	1 1/4 45 NOZG 3 175	1 1/2 45 NOZH 2 172	1 3/4 45 NOZH 22 170	2 45 NOZH 2 168	2 1/4 42 NOZI 2 165	
750 m 2500 ft ↑ 301 m 1001 ft	LSCHR LD NADEL POS HD	AS IJ NEEDLE POS MJ	3/4 50 NOZG 3 180	1 48 NOZG 2 178	1 1/4 45 NOZH 2 175	1 1/2 45 NOZH 2 172	1 3/4 45 NOZI 2 170	2 42 NOZI 2 168	
300 m 1000 ft ↑ Meeresniveau Sea level	LSCHR LD NADEL POS HD	AS IJ NEEDLE POS MJ	1/2 50 NOZF 4 182	3/4 48 NOZG 3 180	1 45 NOZG 3 178	1 1/4 45 NOZH 2 175	1 1/2 42 NOZH 1 172	1 3/4 42 NOZI 1 170	

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



AS = Air screw open from fully-seated
IJ = Idling jet
POS = Clip position from top
MJ = Main jet

NICHT FÜR STRASSENBETRIEB

Kraftstoff: Euro-Super bleifrei ROZ 95
NOT FOR HIGHWAY USE
Fuel: Euro-Super unleaded ROZ 95

21.06.99



320571



KTM SPORTMOTORCYCLE AG

Harlochnerstr. 13 · A - 5230 Mattighofen

Tel. +43(0)7742/6000 · Fax +43(0)7742/6000-7

Internet: <http://www.ktm.at>

