

# MANUALE D'USO 2006

**640 LC4 ENDURO**  
**640 LC4 SUPERMOTO**

ART. NR. 3.211.78 IT



ITALIANO

**KTM**

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 contrassegnate nel modo seguente:

## **ATTENZIONE**

- SE TALE AVVERTIMENTO NON VIENE OSSERVATO SI METTE A RISCHIO LA VITA !

## **AVVERTIMENTO**

- NEL CASO IN CUI NON SI OSSERVINO TALI AVVERTIMENTI SI POTREBBERO DANNEGGIARE PARTI DELLA MOTOCICLETTA O LA MOTOCICLETTA NON SARÀ PIÙ SICURA.

Per favore scrivete sotto i numeri di matricola della vostra motocicletta

Numero telaio

Numero motore

Numero chiave

Timbro del concessionario

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

© 2005 by KTM-SPORTMOTORCYCLE AG, Mattighofen AUSTRIA. Tutti i diritti riservati; ogni riproduzione totale o parziale solo previo consenso scritto della KTM-SPORTMOTORCYCLE AG, Mattighofen.

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 di mettere in funzione la vostra motocicletta per la prima volta, dovrete assolutamente leggere con attenzione il presente manuale d'uso per prendere conoscenza dell'uso e delle caratteristiche della vostra nuova motocicletta, anche se dovrete dedicarci parte del vostro tempo prezioso. Solo in questa maniera saprete come tarare la moto per adattarla nel migliore dei modi alle vostre esigenze personali e come potete proteggervi da eventuali lesioni. Il manuale inoltre contiene informazioni importanti sulla manutenzione della vostra nuova moto.** Al momento della stampa il presente manuale corrispondeva alla più recente evoluzione di questa serie. Piccole variazioni dovute ad un ulteriore sviluppo costruttivo delle motociclette però non possono mai essere escluse del tutto. Il manuale d'uso è una parte importante in dotazione alla moto e dovrebbe essere consegnato al cliente al momento dell'acquisto della moto.

Facciamo notare espressamente che i lavori contrassegnati con \* nel capitolo "Manutenzione ciclistica e motore" devono essere eseguiti da un'officina specializzata KTM. Se tali lavori di manutenzione diventano necessari nel corso di un impegno agonistico, essi dovranno essere eseguiti da un meccanico qualificato.

**Per la vostra sicurezza utilizzate solo ricambi ed accessori originali KTM. KTM non si assume alcuna responsabilità per l'uso di altri prodotti e danni da essi derivanti.**

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

Vi auguriamo buon divertimento per la guida!

KTM-SPORTMOTORCYCLE AG  
5230 MATTIGHOFEN, AUSTRIA

Allegati: ctatlogo ricambi telaio & motore

Il modello 640 LC4 Enduro è concepito e costruito in maniera tale da resistere alle sollecitazioni correnti di un impiego regolare su strada e su terreno facile (strade non pavimentate).

Il modello 640 LC4 Supermoto è concepito e costruito in modo tale da resistere alle comuni sollecitazioni di un impiego regolare su strada, ma non per l'uso al di fuori di strade asfaltate.

Il presupposto per il corretto funzionamento e per evitare un'usura precoce è l'osservanza delle prescrizioni di manutenzione, cura ed uso di motore e ciclistica indicate nel manuale d'uso.

I lavori di manutenzione prescritti nella "Tabella lubrificazione e manutenzione" devono assolutamente essere eseguiti in un'officina specializzata KTM e confermati nel Libretto Tagliandi, altrimenti decade ogni diritto di garanzia.

Devono essere utilizzati come da programma di manutenzione i carburanti e lubrificanti nominati nel manuale d'uso oppure materiali d'esercizio aventi specifiche equivalenti.

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

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

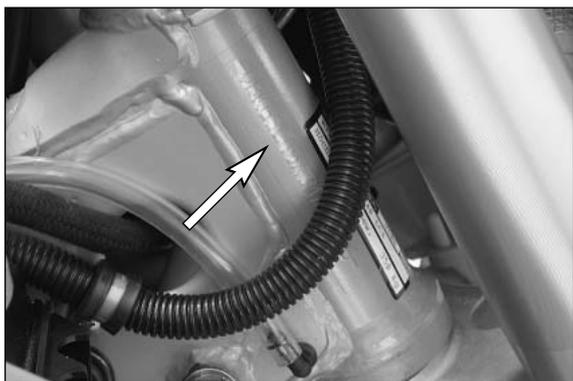
**Nel caso di impiego in gare a competizioni, la garanzia è esclusa.**



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

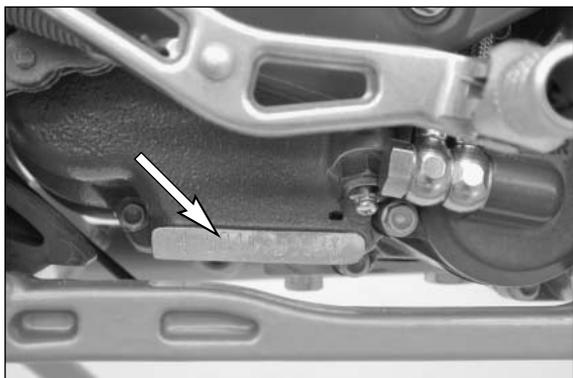
	Pagina		Pagina
POSIZIONE DEI NUMERI DI MATRICOLA	.5	Modifica posizione base leva freno anteriore (LC4 Supermoto)	.27
Numero telaio	.5	Controllo livello liquido freno anteriore	.27
Numero motore, tipo motore	.5	Rabbocco liquido freno anteriore	.27
ORGANI DI COMANDO	.6	Controllo pastiglie freno anteriore (LC4 Enduro)	.28
Leva della frizione	.6	Controllo pastiglie freno anteriore (LC4 Supermoto)	.28
Leva di decompressione a mano	.6	Modifica posizione base del pedale freno	.28
Leva freno a mano	.6	Controllo livello liquido freno posteriore	.29
Leva dell'aria	.6	Rabbocco liquido freno posteriore	.29
Interruttore di accensione a 3 posizioni	.6	Controllo pastiglie freno posteriore	.29
Tachimetro digitale multifunzione	.7	Smontaggio e montaggio ruota anteriore (LC4 Enduro)	.30
Display	.7	Smontaggio e montaggio ruota anteriore (LC4 Supermoto)	.30
Possibili impostazioni sul display	.8	Smontaggio e montaggio della ruota posteriore	.31
Indicazione temperatura liquido di raffreddamento	.8	Controllo gomme di ammortizzamento del mozzo ruota posteriore	.31
Spie di controllo	.9	Pneumatici, pressione pneumatici	.32
Commutatore plurifunzionale	.10	Controllo tensione raggi	.32
Pulsante di avviamento, interruttore di arresto d'emergenza, L'interruttore luci	.10	Modifica misura ruote	.32
Tappo serbatoio	.10	Batteria	.33
Rubinetto del carburante	.11	Carica batteria	.33
Leva del cambio	.11	Fusibili	.34
Pedale di avviamento	.11	Sostituzione lampadina fanalino posteriore (LC4 Enduro)	.34
Pedale freno	.11	Sostituzione lampadina fanalino posteriore (LC4 Supermoto)	.35
Ammortizzamento forcella in compressione	.12	Sostituzione lampadina faro (LC4 Enduro)	.35
Ammortizzamento forcella in estensione	.12	Sostituzione lampada luce di posizione (LC4 Enduro)	.35
Ammortizzamento ammortizzatore in compressione	.12	Sostituzione lampadina faro (LC4 Supermoto)	.36
Ammortizzamento ammortizzatore in estensione	.12	Sostituzione lampada luce di posizione (LC4 Supermoto)	.36
Staffe di sostegno (LC4 Enduro)	.12	Regolazione profondità di illuminazione (LC4 Supermoto)	.36
Cinghia d'appiglio (LC4 Supermoto)	.12	Raffreddamento	.37
CONSIGLI ED AVVERTENZE GENERALI PER LA MESSA IN SERVIZIO DELLA MOTOCICLETTA	.13	Controllo livello liquido di raffreddamento	.37
Indicazioni per la prima messa in funzione	.13	Pulizia filtro aria	.38
Rodaggio dei modelli LC4	.13	Pulizia filtro aria (LC4 Supermoto)	.38
Accessori e carico utile	.13	Impianto di scarico (LC4 Supermoto)	.39
ISTRUZIONI PER L'USO	.14	Regolazione posizione base della leva frizione	.39
Controllo prima di ogni messa in funzione	.14	Controllo livello olio della frizione idraulica	.39
Avviamento a motore freddo	.14	Comando a cavo dell'aria – controllo e regolazione del gioco	.40
Avviamento a motore caldo ed a temperatura molto elevata	.15	Controllo regolazione comando a cavo flessibile di decompressione a mano	.40
Rimedio in caso di motore „ingolfato”	.15	Regolazione comandi a cavo del gas	.40
Avviamento del motore con il pedale di avviamento	.16	Attivazione curva d'accensione per carburanti a basso numero di ottani	.41
Partenza	.16	Regolazione del minimo	.41
Cambiare le marce, marciare	.16	Svuotamento vaschetta del carburatore	.41
Frenare	.16	Olio motore	.42
Arresto e parcheggio	.17	Controllo livello olio motore	.42
Benzina, rifornimento	.17	Circuito dell'olio	.42
TABELLA LUBRIFICAZIONE E MANUTENZIONE	.18	Cambio olio motore e sostituzione filtro a maglia fine, spurgo sistema dell'olio	.43
MANUTENZIONE TELAIO E MOTORE	.20	Cambio filtro olio	.44
Borsa attrezzi	.20	DIAGNOSI DEI DIFETTI	.45
Smontaggio sella	.20	PULIZIA	.48
Smontare la sella (LC4 Supermoto)	.21	CONSERVAZIONE PER L'USO INVERNALE	.48
Attrezzi di bordo (LC4 Supermoto)	.21	CONSERVAZIONE	.48
Controllo cuscinetti di sterzo e registrazione gioco	.21	Rimessa in funzione dopo il riposo	.48
Viti di sfiato forcella telescopica	.22	DATI TECNICI - TELAIO	.49
Pulizia raschiapolvere forcella telescopica	.22	DATI TECNICI - MOTORE	.51
Variazione precarico molla ammortizzatore	.23	INDICE ALFABETICO	.52
Controllo dell'anello di gomma ammortizzatore	.23	SCHEMI ELETTRICI	.appendice
Controllare la tensione della catena	.24		
Correzione tensione catena	.24		
Manutenzione catena	.25		
Usura della catena	.25		
Indicazioni di base per i freni a disco KTM	.26		
Regolazione corsa a vuoto alla leva freno a mano (LC4 Enduro)	.27		

## POSIZIONE DEI NUMERI DI MATRICOLA >>



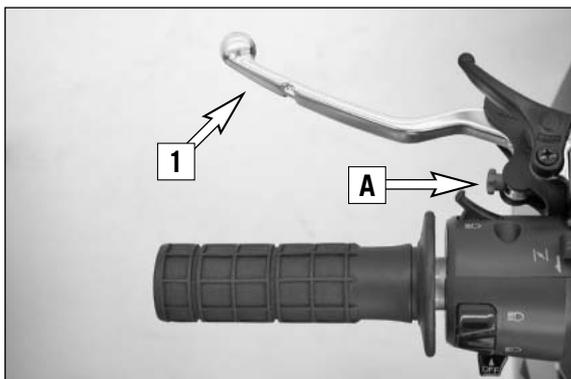
### **Numero telaio**

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



### **Numero motore, tipo motore**

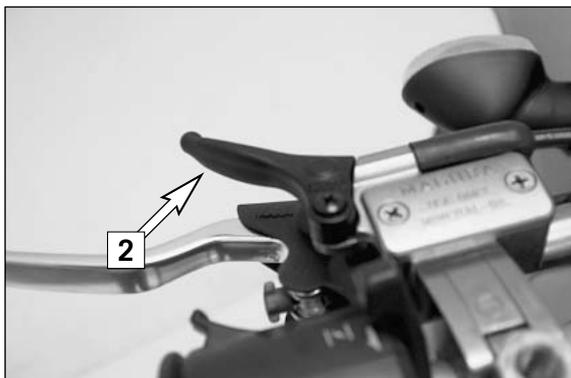
Il numero e il tipo del motore sono incisi sul lato destro del motore al di sotto del pignone della catena. Annotate questo numero su pagina 1.



## Leva della frizione

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

La frizione è ad azionamento idraulico con meccanismo autoregistrante.

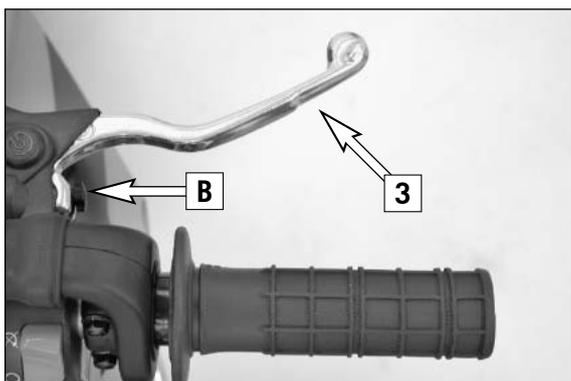


## Leva di decompressione a mano

La leva di decompressione a mano [2] trova impiego solo in 2 casi eccezionali.

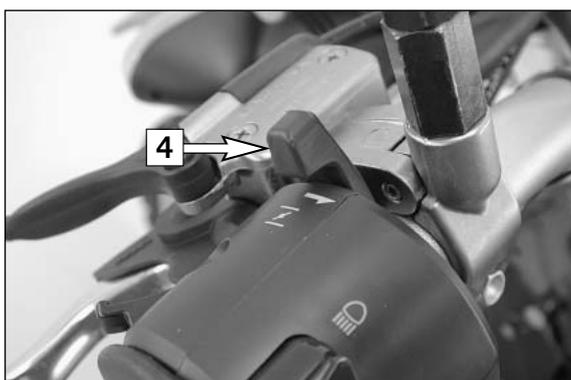
a) Quando il motore è „andato in stallo“. Può succedere che nel successivo tentativo di avviamento il motorino d'avviamento non riesce più a far girare il motore, perché il decompressore automatico non funziona. In questo caso tirate la leva di decompressione a mano e avviate di nuovo. Dopo di ciò si può ancora avviare il motore in maniera del tutto normale.

b) Quando si vuole mettere in moto la motocicletta spingendola. Mentre spingete la moto, tirate la leva di decompressione a mano per facilitare la partenza del motore.



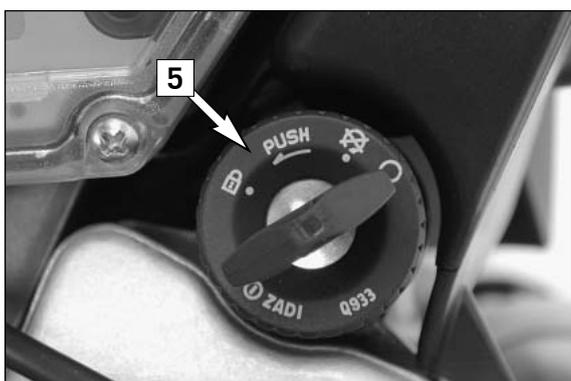
## Leva freno a mano

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



## Leva dell'aria

Spostando la leva dell'aria [4] indietro viene liberato un foro nel carburatore attraverso il quale il motore può assorbire carburante aggiuntivo. In questo modo risulta una miscela carburante aria "grassa", necessaria per l'avviamento a freddo. Spostando la leva dell'aria in avanti fino all'arresto il foro viene chiuso. In questa posizione il comando a cavo flessibile dell'aria deve presentare ca. 4 mm di gioco.



## Interruttore di accensione a 3 posizioni

Posizione dell'interruttore di accensione [5]:



= accensione disinserita, (il motore non può essere avviato)



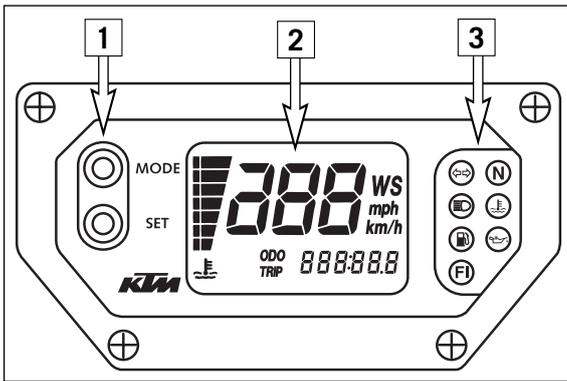
= accensione inserita, (il motore può essere avviato)



= accensione disinserita, sterzo bloccato.

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

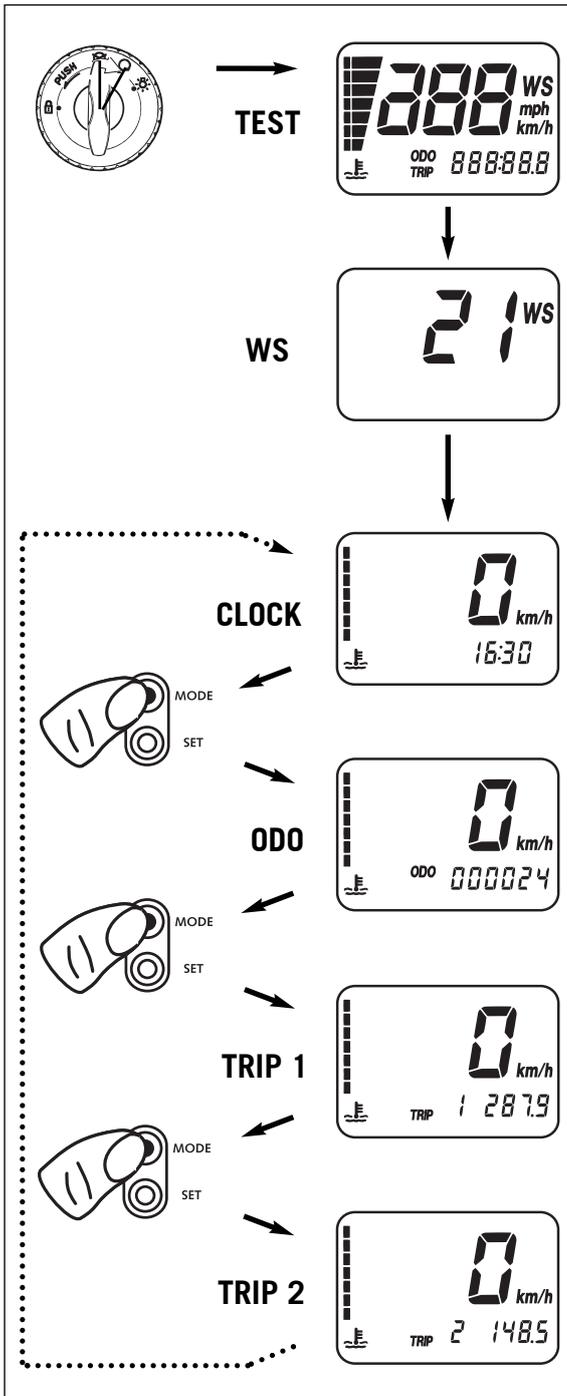
La chiavetta d'accensione può essere estratta nelle posizioni  e  .



## Tachimetro digitale multifunzione

Questo strumento universale è suddiviso in 3 parti. Con i tasti funzionali MODE e SET [1] è possibile variare la modalità di visualizzazione e le impostazioni base del display. Il display [2] visualizza tutti i dati interessanti. Con il tasto funzionale MODE è possibile scegliere fra 5 modalità di visualizzazione.

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



## Display

### TEST

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

### WS (wheel size)

La visualizzazione cambia e per 1 secondo viene visualizzato il diametro della ruota anteriore espresso in pollici (WS = wheel size). Successivamente viene visualizzata la modalità ORA oppure quella modalità che era attiva al momento della disinserzione dell'accensione.

### ORA

La visualizzazione dell'OK è riconoscibile ai punti lampeggianti fra le ore ed i minuti. Vengono visualizzate la velocità, la temperatura del liquido di raffreddamento e l'ora.

Per andare alla prossima modalità di visualizzazione premere il tasto funzionale MODE.

### ODO

Nella modalità ODO vengono visualizzate la velocità, la temperatura del liquido di raffreddamento e la somma dei chilometri o delle miglia percorsi.

Per andare alla prossima modalità di visualizzazione premere il tasto funzionale MODE.

### TRIP 1

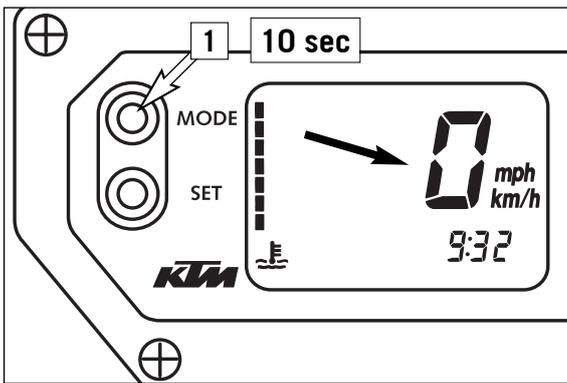
Nella modalità TRIP 1 vengono visualizzati la velocità, la temperatura del liquido di raffreddamento ed il contachilometri parziale 1.

Per andare alla prossima modalità di visualizzazione premere il tasto funzionale MODE.

### TRIP 2

Nella modalità TRIP 2 vengono visualizzati la velocità, la temperatura del liquido di raffreddamento ed il contachilometri parziale 2.

Per ritornare alla modalità ORA, premere il tasto funzionale MODE.



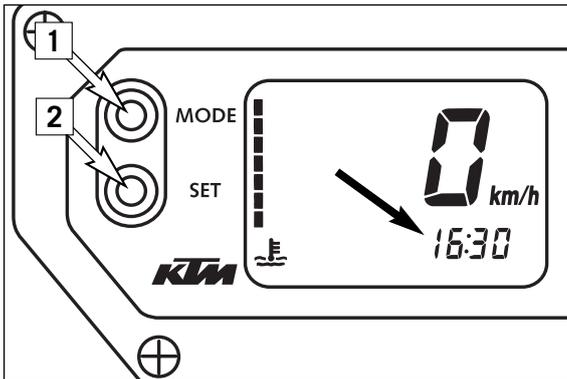
## Possibili impostazioni sul display

### CHILOMETRI O MIGLIA.

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

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

Per ritornare ai chilometri, procedere come sopra descritto.

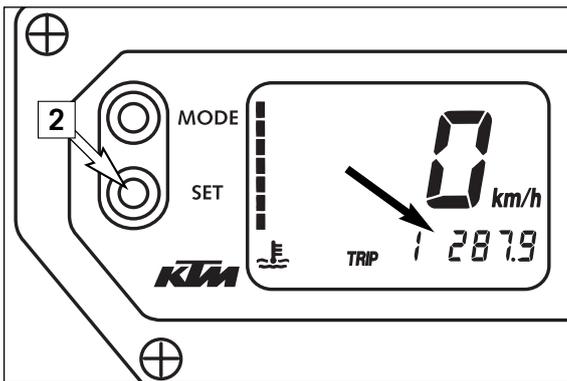


### ORA

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

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

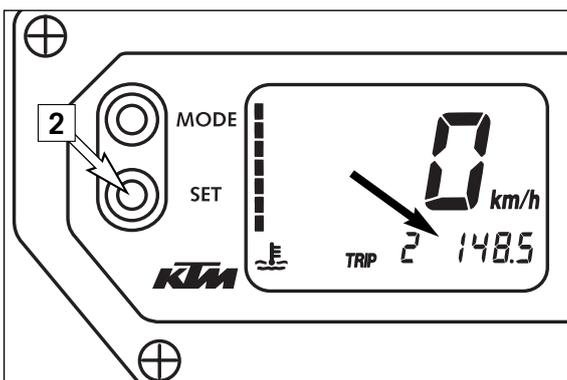
**INDICAZIONE:** Se l'orologio non viene più alimentato di corrente, viene visualizzato 0:00. La causa può essere un fusibile difettato oppure un danno nell'impianto elettrico di bordo (vedi Diagnosi dei difetti).



### TRIP 1

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

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

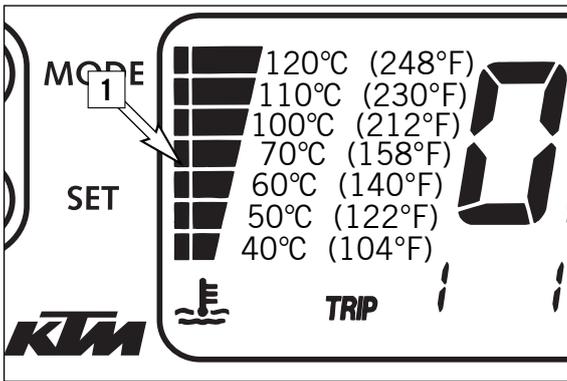


### TRIP 2

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

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

**INDICAZIONE:** Come accessorio è disponibile un interruttore tripmaster (cod.art. 582.14.069.044) che allarga le funzioni del contachilometri parziale 2. Con esso è possibile correggere la distanza visualizzata a passi da 0,1 in su o in giù. Se, per esempio, si sbaglia strada durante un tour secondo il road book, è possibile adattare facilmente la visualizzazione di nuovo al road book. Esso permette inoltre di cambiare le modalità di visualizzazione. L'interruttore viene montato sul manubrio, quindi non è necessario togliere la mano dal manubrio.



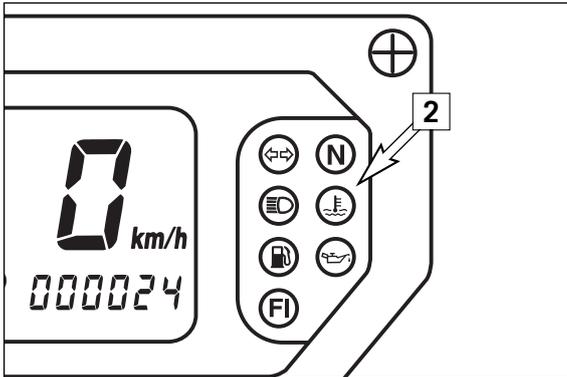
## Indicazione temperatura liquido di raffreddamento

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

### ! AVVERTIMENTO

POSSIBILI CAUSE PER L'INNALZAMENTO DI TEMPERATURA E CON CIÒ PER L'ILLUMINARSI DELLA SPIA ROSSA DI AVVERTIMENTO TEMPERATURA LIQUIDO DI RAFFREDDAMENTO

- GUIDA LENTA AD ALTO CARICO E CON ALTA TEMPERATURA DELL'ARIA
- QUANTITÀ INSUFFICIENTE DI LIQUIDO DI RAFFREDDAMENTO NEL SISTEMA
- NON FUNZIONA LA VENTOLA AL RADIATORE
- USO IMPROPRIO DELLA FRIZIONE CON GUIDA LENTA



## Spie di controllo



Con l'indicatore di direzione acceso la spia di controllo verde-lampeggia nel ritmo dell'indicatore.

INDICAZIONE:

Se si è guastato un indicatore di direzione, la spia di controllo lampeggia più veloce.



La spia di controllo s'illumina quando il cambio è messo in folle.



La spia di controllo blu è illuminata, quando è accesa la luce abbagliante.



La spia di avvertimento rossa inizia a lampeggiare quando il liquido di raffreddamento ha raggiunto ca. 120°C.



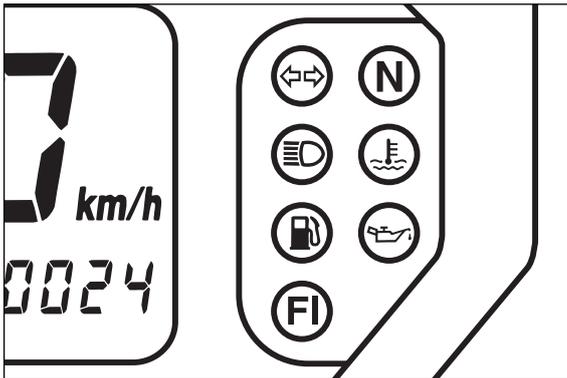
Questa spia di avvertimento è senza funzione.

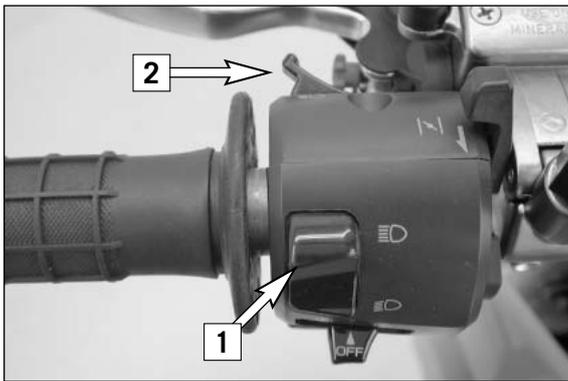


Questa spia di avvertimento è senza funzione.



Questa spia di controllo è senza funzione.





## Commutatore plurifunzionale

Con l'interruttore [1] si accendono gli abbaglianti e gli anabbaglianti.



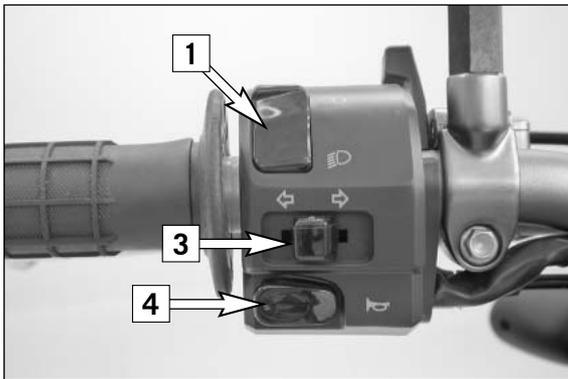
= abbaglianti



= anabbaglianti



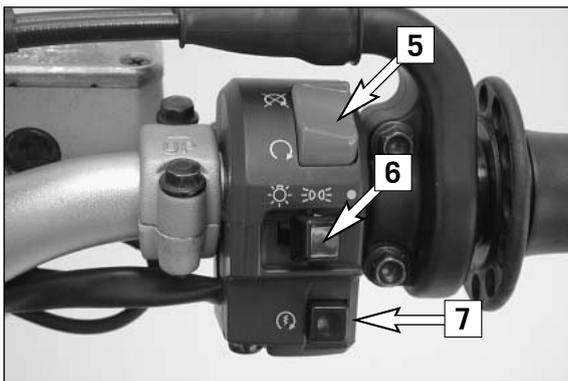
Tramite il tasto [2] viene azionato il segnale luminoso (luce abbagliante).



Il commutatore dei lampeggiatori [3] ritorna in posizione centrale dopo essere stato azionato. Per spegnere il lampeggiatore premere il commutatore verso la carcassa.



Tramite il tasto [4] viene azionato il clacson.



## Pulsante di avviamento, interruttore di arresto d'emergenza, L'interruttore luci

L'interruttore di arresto d'emergenza [5] è previsto per situazioni d'emergenza e non dovrebbe essere usato per spegnere il motore.

Nella posizione  il motore è pronto per partire (il circuito elettrico d'accensione ed il circuito del motorino d'avviamento sono inseriti).

Nella posizione  il motore non si fa avviare (il circuito elettrico d'accensione ed il circuito del motorino d'avviamento sono interrotti).

L'interruttore luci [6] ha 3 posizioni:

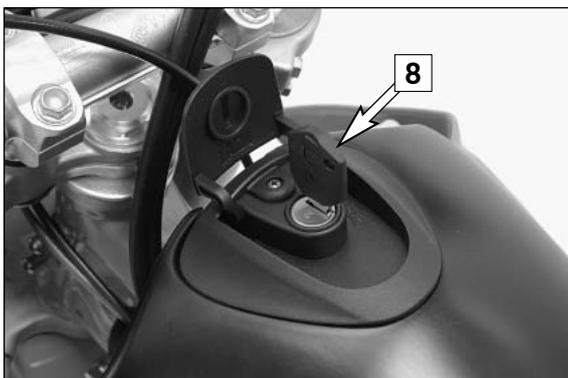
 = luci spente

 = luce di posizione accesa

 = faro acceso



Con il pulsante di avviamento [7] si aziona l'avviatore elettrico.

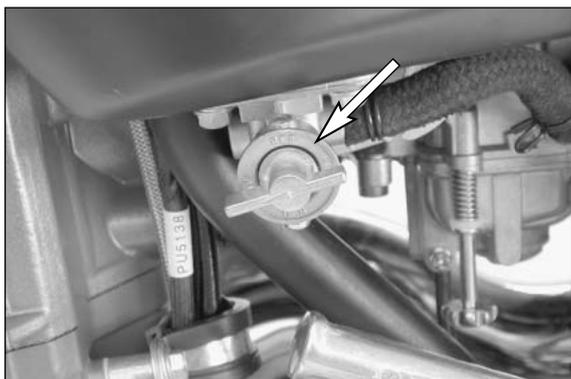


## Tappo serbatoio

Il tappo [8] del serbatoio può essere chiuso a chiave ed è dotato di un sistema di aerazione.

Per aprire, inserire la chiavetta d'accensione, girarla di 90° in senso antiorario e levare il tappo.

Per chiudere, posizionare il tappo, girare la chiavetta d'accensione di 90° in senso orario ed estrarre la chiavetta.

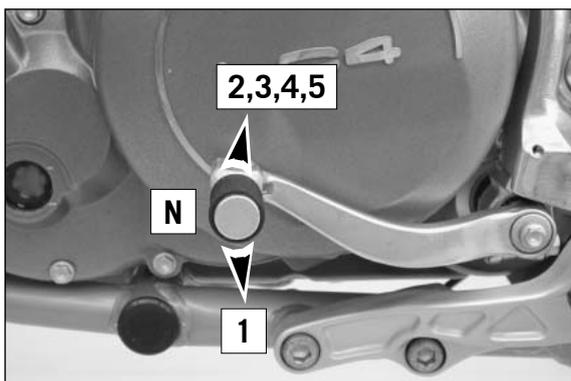
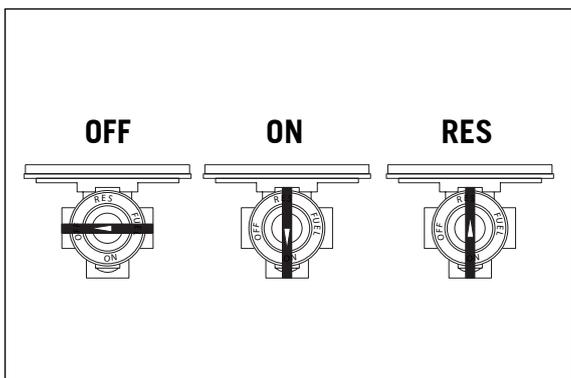


## Rubinetto del carburante

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

**ON** La manopola viene ruotata in posizione quando si vuole accendere la motocicletta. Con la manopola in questa posizione, il serbatoio si svuota fino alla riserva.

**RES** La riserva, ca. 2,5 litri, 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.



## Leva del cambio

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



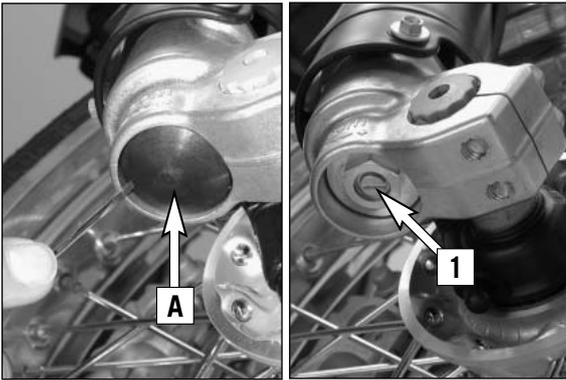
## Pedale di avviamento

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



## Pedale freno

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



## Ammortizzamento forcella in compressione

Il livello di compressione è da regolare all'estremità inferiore degli steli forcella. Togliere il tappo di chiusura [A].

Il grado di ammortizzamento in compressione può essere regolato tramite la manopola [1] (COM). Ruotando in senso orario l'ammortizzamento aumenta, mentre ruotando in senso antiorario l'ammortizzamento diminuisce durante la compressione.

### REGOLAZIONE DI BASE:

- 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

WP 05187B02 .....20 clic (640 LC4 Enduro)

WP 14187B07 .....23 clic (640 LC4 Supermoto)

## Ammortizzamento forcella in estensione

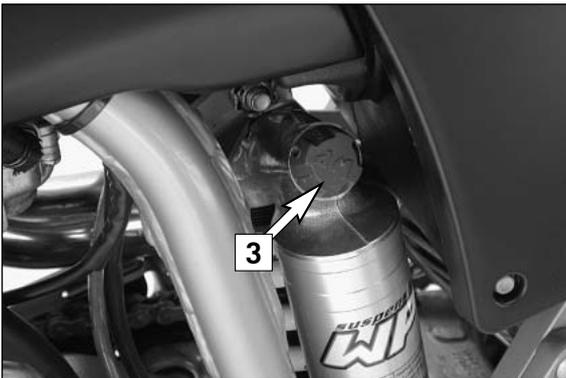
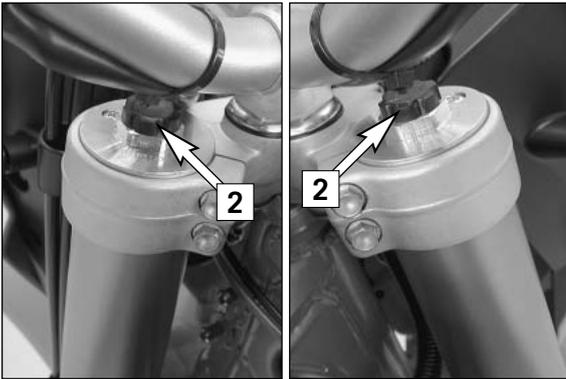
Il livello di estensione è da regolare all'estremità superiore degli steli forcella. Il grado di ammortizzamento del livello di estensione può essere regolato diverse tramite la manopola [2] (REB). Ruotando in senso orario l'ammortizzamento aumenta, mentre ruotando in senso antiorario l'ammortizzamento diminuisce durante l'estensione.

### REGOLAZIONE DI BASE:

- 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

WP 05187B02 .....12 clic (640 LC4 Enduro)

WP 14187B07 .....19 clic (640 LC4 Supermoto)



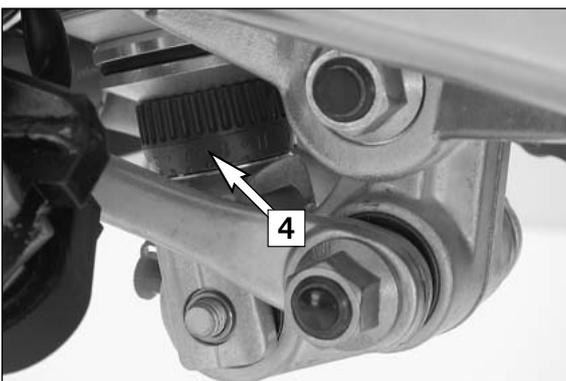
## Ammortizzamento ammortizzatore in compressione

Il grado di ammortizzamento in compressione può essere regolato in 7 posizioni diverse tramite la manopola [3]. Ruotando in senso antiorario l'ammortizzamento aumenta, mentre ruotando in senso orario l'ammortizzamento diminuisce durante la compressione.

### REGOLAZIONE DI BASE:

WP 01187B03 .....posizione 3 (640 LC4 Enduro)

WP 01187B02 .....posizione 4 (640 LC4 Supermoto)



## Ammortizzamento ammortizzatore in estensione

Il grado di ammortizzamento in estensione può essere regolato in 11 posizioni diverse tramite la rotella [4]. Ruotando a sinistra l'ammortizzamento aumenta, mentre ruotando a destra l'ammortizzamento diminuisce durante l'estensione.

### REGOLAZIONE DI BASE:

WP 01187B03 .....posizione 7 (640 LC4 Enduro)

WP 01187B02 .....posizione 8 (640 LC4 Supermoto)

### ⚠ ATTENZIONE

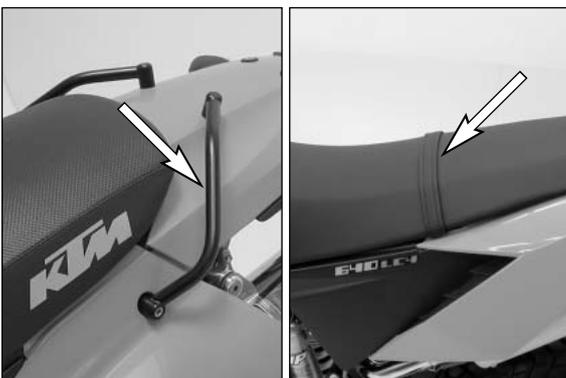
L'UNITÀ DI AMMORTIZZAMENTO DELL'AMMORTIZZATORE È RIEMPIA CON AZOTO ALTAMENTE COMPRESSO. NON PROVATE MAI A SMONTARE L'AMMORTIZZATORE O AD ESEGUIRE I LAVORI DI MANUTENZIONE SENZA L'AIUTO DI TECNICI, POTREBBERO ALTRIMENTI VERIFICARSI INCONVENIENTI POCO PIACEVOLI.

## Staffe di sostegno (LC4 Enduro)

Le due staffe di sostegno sulla parte posteriore del veicolo fungono da appigli per il passeggero.

## Cinghia d'appoggio (LC4 Supermoto)

Nel centro della sella si trova la cinghia d'appoggio per il passeggero.



## Indicazioni per la prima messa in funzione

- Assicuratevi che la vostra officina specializzata KTM abbia eseguito tutte le „ispezioni pre-consegna“. Al momento della consegna della moto riceverete il CERTIFICATO DI CONSEGNA ed il LIBRETTO TAGLIANDI.
- Leggete attentamente tutte le istruzioni per l'uso prima di affrontare il primo viaggio.
- Riportare i numeri di telaio, motore e chiave d'accensione su pagina 1.
- Familiarizzatevi con gli organi di comando.
- Mettete la leva del freno a mano e del freno a pedale nella posizione per voi più comoda.
- Abituatvi 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, le pastiglie del freno sfregano in continuazione e il freno si surriscalda.
- Non apportate modifiche alla moto e utilizzate sempre parti di ricambio originali KTM. Le parti di ricambio di altri fabbricanti possono pregiudicare la sicurezza della motocicletta.
- Le motociclette reagiscono sensibilmente a variazioni nella distribuzione del peso. Osservate il paragrafo "Accessori e carico utile" quando trasportate dei bagagli.
- Seguire le istruzioni di rodaggio.

## Rodaggio dei modelli LC4

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 1000 km si dovrà evitare di lanciare il motore al massimo della potenza e si dovrà evitare di superare i 4800 giri /min. Durante i primi 1000 km sarà opportuno muovere il motociclo in diverse condizioni d'uso (su strada, su terreni fuori strada relativamente agevoli). Dalla seguente tabella potrete evincere, in base al rapporto di trasmissione della ruota posteriore del Vostro motociclo, le velocità massime relative alle singole marce ad un numero di giri di 4800/min.

Numeri di giri superiori a quelli sopra indicati e numeri di giri alti a motore freddo influiscono negativamente sulla durata del motore.

Trasm. marcia	LC4 Enduro	LC4 Supermoto
	16:42	17:42
1a	35 km/h	35 km/h
2a	50 km/h	55 km/h
3a	70 km/h	75 km/h
4a	90 km/h	95 km/h
5a	100 km/h	105 km/h

INDICAZIONE: Durante la fase di rodaggio del motore, cioè durante i primi 1000 chilometri, si dovrebbe utilizzare olio per motori a base di olio minerale. Lo stesso si dica anche dopo riparazioni effettuate al motore.

## ⚠ ATTENZIONE

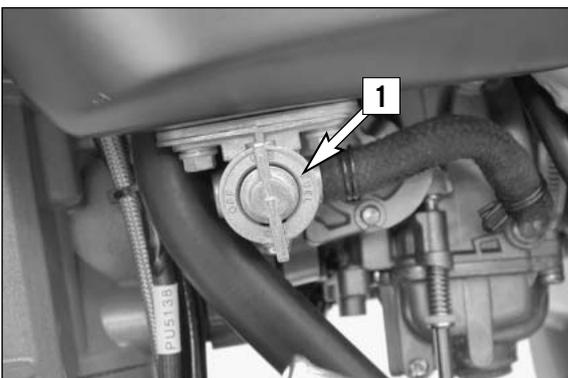
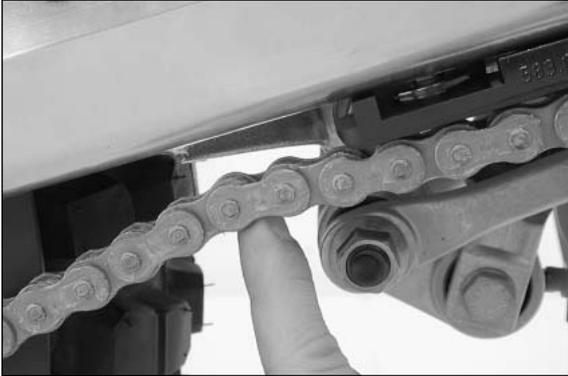
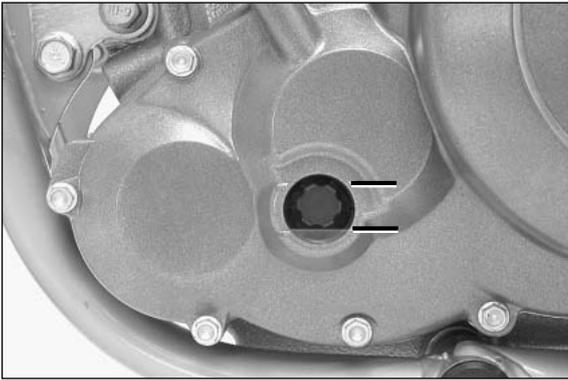
- ABBIGLIATEVI IN MODO ADEGUATO QUANDO UTILIZZATE LA MOTOCICLETTA. I MOTOCICLISTI AVVEDUTI GUIDANTI UNA KTM PORTANO SEMPRE UN CASCO, STIVALI, GUANTI E UN GIUBBOTTO, CHE SI TRATTI DI VIAGGI DI UN GIORNO O SOLO DI BREVI PERCORSI. GLI INDUMENTI PROTETTIVI DOVREBBERO ESSERE VISTOSI AFFINCHÉ IL MOTOCICLISTA VENGA RICO NOSCIUTO PRESTO DAGLI ALTRI UTENTI DEL TRAFFICO. NATURALMENTE ANCHE IL PASSEGGERO NECESSITA DEI RELATIVI INDUMENTI PROTETTIVI.
- NON GUIDATE DOPO IL CONSUMO DI BEVANDE ALCOLICHE.
- DURANTE I VOSTRI VIAGGI ACCENDENTE SEMPRE IL FARO, AFFINCHÉ GLI ALTRI UTENTI DEL TRAFFICO VI POSSANO VEDERE PER TEMPO.
- LA RUOTA ANTERIORE E QUELLA POSTERIORE DEVONO ESSERE MUNITE DI PNEUMATICI DALLO STESSO TIPO DI PROFILO.
- PNEUMATICI NUOVI HANNO UNA SUPERFICIE LISCIA E PERTANTO GLI MANCA ANCORA LA PIENA ADERENZA. L'INTERO BATTISTRADA DEVE QUINDI ESSERE IRRUVIDITO NEI PRIMI 200 KM ATTRAVERSO UN RODAGGIO A VELOCITÀ MODERATA ALTERNANDO LA POSIZIONE INCLINATA. SOLO CON QUESTO RODAGGIO VIENE OTTENUTA AL CENTO PERCENTO L'ADERENZA DEL BATTISTRADA.
- I PRIMI CHILOMETRI DI OGNI VIAGGIO DEVONO ESSERE PERCORSI A VELOCITÀ MODERATA FINCHÉ I PNEUMATICI NON HANNO RAGGIUNTO LA TEMPERATURA DI ESERCIZIO NECESSARIA. SOLO ALLORA È GARANTITA L'ADERENZA OTTIMALE.
- 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 PRUDENZA SU STRADE O TERRENI SCONOSCIUTI
- SOSTITuite A TEMPO DEBITO LA VISIERA O IL LENTI DEGLI OCCHIALI. IN CASO DI CONTROLUCE SI È PRATICAMENTE CIECHI SE LA VISIERA O GLI OCCHIALI PRESENTANO GRAFFIATURE.
- NON LASCIARE MAI LA MOTOCICLETTA INCUSTODITA SE IL MOTORE È ACCESO.

## Accessori e carico utile

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

## ⚠ ATTENZIONE

- UTILIZZARE ESCLUSIVAMENTE GLI ACCESSORI ORIGINALI RILASCIATI DALLA KTM. I RIVESTIMENTI FRONTALI, PER ESEMPIO POSSONO INFLUENZARE NEGATIVAMENTE IL COMPORTAMENTO SU STRADA DELLA MOTO A VELOCITÀ ELEVATE. ANCHE BAGLAGLI, SERBATOI SUPPLEMENTARI ECC. INFLUENZE NEGATIVE SUL COMPORTAMENTO SU STRADA DELLA MOTO A CAUSA DELLA DIVERSA RIPARTIZIONE DEL PESO.
- NON SUPERATE MAI LA VELOCITÀ DI 130 KM/H QUANDO AVETE MONTATO DEGLI ACCESSORI SULLA MOTO. ACCESSORI POSSONO PEGGIORARE NOTEVOLMENTE LE CARATTERISTICHE DI GUIDA DELLA MOTO SPECIALMENTE AD ALTE VELOCITÀ.
- NON SUPERATE MAI LA VELOCITÀ DI 130 KM/H QUANDO AVETE CARICATO LA MOTOCICLETTA CON VALIGIE O ALTRI BAGAGLI. A VELOCITÀ ELEVATE PEGGIORANO LE CARATTERISTICHE DI GUIDA E LA MOTOCICLETTA PUÒ FACILMENTE SFUGGIRE AL CONTROLLO.
- QUANDO AVETE MONTATO DELLE MOTOVALIGIE, FATE ATTENZIONE A NON SUPERARE IL CARICO UTILE MASSIMO PRESCRITTO DAL COSTRUTTORE.
- FISSATE IL BAGAGLIO IL PIÙ VICINO POSSIBILE AL CENTRO DEL VEICOLO E DISTRIBUITE IL PESO UNIFORMEMENTE SULLE RUOTE ANTERIORE E POSTERIORE ED A DESTRA E SINISTRA.
- TUTTI I BAGAGLI DEVONO ESSERE FISSATI IN MANIERA SUFFICIENTE E SICURA, BAGAGLI SCIOLTI COMPROMETTONO NOTEVOLMENTE LA SICUREZZA DI GUIDA.
- UN ALTO CARICO UTILE CAMBIA LE CARATTERISTICHE DI GUIDA DELLA MOTOCICLETTA ED ALLUNGA NOTEVOLMENTE LO SPAZIO DI FRENATA, PERCIÒ ADATTATE ADEGUATAMENTE LA VELOCITÀ DI GUIDA.
- NON OLTREPASSATE PER NESSUN MOTIVO IL MASSIMO PESO AMMISSIBILE E I CARICHI SUGLI ASSI. IL MASSIMO PESO COMPLESSIVO AMMISSIBILE RISULTA DAI SEGUENTI PESI:
  - MOTOCICLETTA PRONTA PER IL FUNZIONAMENTO E CON SERBATOIO PIENO
  - BAGAGLI
  - CONDUCENTE E PASSEGGERO CON INDUMENTI PROTETTIVI E CASCHI.



## Controllo prima di ogni messa in funzione

Per poter usare la motocicletta è necessario che questa si trovi in uno stato tecnico perfetto. Nell'interesse della sicurezza di marcia sarebbe opportuno abituarti 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 D'OLIO DEL MOTORE**  
Quantitativi troppo esigui di olio del motore portano ad usura precoce e, in seguito, a danneggiamenti del motore.
- 2 **CARBURANTE**  
Verificare la quantità di carburante trovantesi nel serbatoio.
- 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 dei freni e controllare il livello del liquido freni nei relativi recipienti. I recipienti sono dimensionati in modo tale che non è necessario un rabbocco neanche in caso di pastiglie del freno consumate. Se il livello del liquido freni scende al di sotto del valore minimo, questo indica perdite del sistema di frenatura o il consumo completo delle pastiglie del freno. Fate controllare il sistema di frenatura da un'officina specializzata della KTM, dato che è possibile che venga a mancare il funzionamento dei freni.  
Occorre controllare inoltre lo stato dei tubi flessibili dei freni e lo spessore delle pastiglie.  
Controllare corsa a vuota e scorrevolezza leva del freno a mano e pedale freni.
- 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 il funzionamento dei fari, della luce di posizione, del fanalino posteriore, della luce d'arresto, dei lampeggiatori, delle spie di controllo e dell'avvisatore acustico.
- 9 **BAGAGLI**  
Se portate con voi bagagli controllatene l'adeguato fissaggio.
- 10 **SPECCHIETTI RETROVISORI**  
Salire in sella e controllare la regolazione degli specchietti retrovisori.

## Avviamento a motore freddo

- 1 Aprire il rubinetto del carburante [1]
- 2 Inserire la chiavetta d'accensione [2] in posizione 
- 3 Posizionare l'interruttore di arresto d'emergenza [3]
- 4 Mettere il cambio in folle (s'illumina la spia di controllo verde N [4])
- 5 Azionare la leva dell'aria [5]
- 6 Senza dare gas azionare il pulsante di avviamento [6]
- 7 Quando il motore parte, la leva dell'aria deve essere leggermente ritirata appena il motore comincia a funzionare in modo irregolare
- 8 Togliere la motocicletta dal cavalletto centrale o laterale

### **ATTENZIONE**

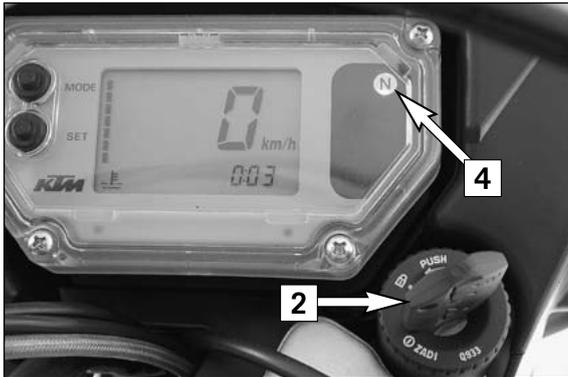
- QUANDO VOLETE AVVIARE IL MOTORE CON IL PEDALE D'AVVIAMENTO, INDOSATE SEMPRE DEGLI STIVALI ONDE EVITARE LESIONI.

## ⚠ ATTENZIONE

- NON AVVIATE IL MOTORE IN UN LOCALE CHIUSO E NEANCHE LASCIATELO ACCESO IN TALI LOCALI. I GAS DI SCARICO SONO TOSSICI E POSSONO PORTARE ALLO SVENIMENTO E PERSINO ALLA MORTE. IN CASO DI FUNZIONAMENTO DEL MOTORE ASSICURATEVI SEMPRE DI UN'AERAZIONE SUFFICIENTE.

## ! AVVERTIMENTO

- AVVIARE AL MASSIMO 5 SECONDI DI SEGUITO. FINO AL PROSSIMO TENTATIVO DI AVVIAMENTO ATTENDERE ALMENO 5 SECONDI.
- NON FATE SALIRE DI GIRI IL MOTORE FREDDO. CIÒ POTREBBE CAUSARE DEI DANNI AL MOTORE, PERCHÉ IL PISTONE SI RISCALDA E, CONSEGUENTEMENTE, SI DILATE PIÙ RAPIDAMENTE DEL CILINDRO RAFFREDDATO AD ACQUA. FATE SEMPRE RISCALDARE PRIMA IL MOTORE DA FERMI OVVERO FATELO RISCALDARE AD UN NUMERO DI GIRI BASSO.



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

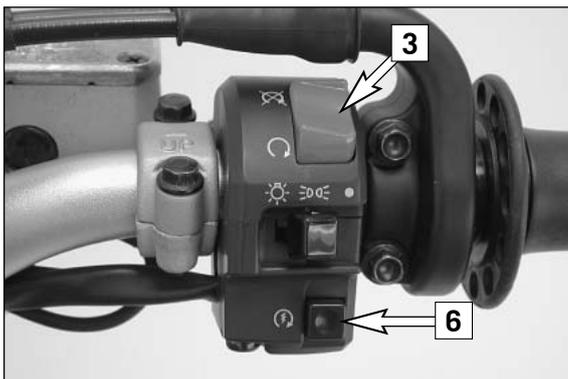
Controllate

- il cambio sia messo in folle
- sia inserito l'interruttore di sicurezza
- sia inserita l'accensione
- sia acceso il faro
  - se di no, la batteria è scarica
  - se di sì, procedere come descritto nel capitolo "Diagnosi dei difetti" oppure rivolgersi ad un'officina specializzata KTM

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

Controllate

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



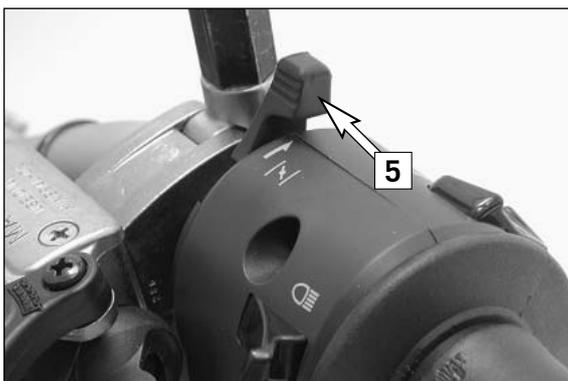
AVVERTENZA:

Se il motore parte male, la causa può essere del carburante vecchio nella vaschetta del carburatore. I componenti facilmente infiammabili dei carburanti si volatilizzano con un lungo disuso. Se il motociclo non è stato usato per più di 1 settimana, il carburante vecchio dovrebbe essere scaricato dalla vaschetta del carburatore. Quando la vaschetta sarà riempita di carburante fresco, il motore partirà subito.

INDICAZIONE:

Questo motociclo è dotato di una sicurezza nel sistema di avviamento. Il motore può essere avviato solo con il cambio in folle oppure con la leva frizione tirata. Motociclette con cavalletto laterale sono dotate di un'addizionale sicurezza nel sistema di avviamento.

Con il cavalletto laterale aperto il motore può essere avviato solo con il cambio messo in folle o con la leva frizione tirata. Se con il cavalletto laterale aperto viene innestata una marcia e la leva frizione viene rilasciata, il motore si ferma.



### Avviamento a motore caldo ed a temperatura molto elevata

- 1 Aprire il rubinetto del carburante [1]
- 2 Inserire la chiavetta (d'accensione [2] in posizione ☉)
- 3 Posizionare l'interruttore di arresto d'emergenza [3]
- 4 Mettere il cambio in folle (s'illumina la spia di controllo verde N [4])
- 5 Senza dare gas azionare il pulsante di avviamento [6]
- 6 Togliere la motocicletta dal cavalletto centrale o laterale.

### Rimedio in caso di motore „ingolfato“

All'avviamento dare tutto gas o rispettivamente sostituire la candela.

## Avviamento del motore con il pedale di avviamento

Prima di avviare, chiudere assolutamente il laterale per evitare danneggiamenti.

Procedura di avviamento come descritta sopra e schiacciare energicamente il pedale di avviamento fino in fondo.

### ⚠ ATTENZIONE

- PER AVVIARE IL MOTORE METTETEVI SEMPRE STIVALI DA MOTO ROBUSTI PER EVITARE EVENTUALI LESIONI. POTRETE SCIVOLARE GIÙ DAL PEDALE O IL MOTORE POTREBBE DARE UN CONTRACCOLPO AL PEDALE AVVIAMENTO E CAUSARE COSÌ LESIONI A PIEDE E GAMBA.
- SCHIACCIARE SEMPRE ENERGICAMENTE ED A FONDO IL PEDALE AVVIAMENTO SENZA DARE GAS. UN AVVIAMENTO POCO ENERGICO ED A MANOPOLA GAS APERTA AUMENTA IL RISCHIO DI UN CONTRACCOLPO.

### ! AVVERTIMENTO

PRIMA DI AZIONARE IL PEDALE AVVIAMENTO CHIUDERE ASSOLUTAMENTE IL CAVALLETTO LATERALE.

## Partenza

Tirare la leva della frizione, innestare la 1a marcia, lasciare lentamente la leva della frizione accelerando contemporaneamente.

### ⚠ ATTENZIONE

PRIMA DI PARTIRE CONTROLLATE SEMPRE SE IL CAVALLETTO PRINCIPALE È ORIENTATO IN ALTO FINO ALL'ARRESTO. SE IL CAVALLETTO STRISCIA PER TERRA SI POTREBBE PERDERE IL CONTROLLO DELLA MOTOCICLETTA.

## Cambiare le marce, marciare

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

Dopo aver raggiunto la velocità massima girando al massimo la manopola comando gas, riportare quest'ultima 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 bruscamente 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 innestare una marcia inferiore, lasciare leggermente la frizione e accelerare o procedere a nuovo cambio di marcia.

### ⚠ ATTENZIONE

- EVITARE BRUSCHE VARIAZIONI DEI CARICHI IN CURVA E SU STRADA BAGNATA O SCIVOLOSA. LA MOTOCICLETTA POTREBBE FACILMENTE SFUGGIRE AL CONTROLLO.
- DURANTE IL VIAGGIO NON METTERE MAI L'INTERRUTTORE DI ACCENSIONE IN POSIZIONE  O .
- NON TENTARE DI VARIARE LE IMPOSTAZIONI DURANTE LA GUIDA. QUESTO POTREBBE DISTOGLIERVI DAL TRAFFICO E FARVI PERDERE IL CONTROLLO DELLA MOTOCICLETTA.
- DOPO OGNI CADUTA LA MOTO DEVE ESSERE CONTROLLATA COME PRIMA DI OGNI MESSA IN FUNZIONE.

### ! AVVERTIMENTO

- NUMERI DI GIRI ELEVATI A MOTORE FREDDO SI RIPERCUOTONO NEGATIVAMENTE SULLA DURATA D'ESERCIZIO DEL MOTORE. È PERTANTO PREFERIBILE, PRIMA DI LANCIARE IL MOTORE A PIENO REGIME, RISCALDARLO PERCORRENDO QUALCHE CHILOMETRO IN CAMPO DI VELOCITÀ MEDIO. IL MOTORE HA RAGGIUNTO LA SUA TEMPERATURA D'ESERCIZIO APPENA I RADIATORI DIVENTANO CALDI.
- NON PASSATE MAI A TUTTO GAS IN UNA MARCIA INFERIORE. IL MOTORE VIENE PORTATO AD UN NUMERO DI GIRI ECCESSIVO E VENGONO DANNEGGIATE LE VALVOLE. INOLTRE SI POTREBBE PERDERE FACILMENTE IL CONTROLLO DELLA MOTOCICLETTA IN SEGUITO AL BLOCCAGGIO DELLA RUOTA POSTERIORE.
- LA MARCIA PROLUNGATA SU UNA RUOTA SOLA COMPORTA UNA PERDITA DI PRESSIONE NEL SISTEMA DELL'OLIO CHE PUÒ PROVOCARE DANNI AL MOTORE.
- NON METTERE MAI IN FUNZIONE LA MOTO SENZA FILTRO ARIA, PERCHÉ POLVERE E SPORCO POSSONO GIUNGERE NEL MOTORE CAUSANDO UN'USURA ELEVATA.
- LA SPIA ROSSA DI AVVERTIMENTO TEMPERATURA LIQUIDO DI RAFFREDDAMENTO SI ILLUMINA QUANDO IL LIQUIDO HA RAGGIUNTO UNA TEMPERATURA DI 120°. POSSIBILI CAUSE PER L'AUMENTO DELLA TEMPERATURA:
  - GUIDA LENTA AD ALTO CARICO ED ALTA TEMPERATURA DELL'ARIA
  - POCO LIQUIDO NEL SISTEMA DI RAFFREDDAMENTO
  - LA VENTOLA AL RADIATORE SINISTRO NON FUNZIONA
  - USO IMPROPRIO DELLA FRIZIONE CON GUIDA LENTA.FATE RAFFREDDARE IL MOTORE, CONTROLLATE LA TENUTA DEL SISTEMA DI RAFFREDDAMENTO ED IL LIVELLO DEL LIQUIDO DI RAFFREDDAMENTO. ATTENZIONE - PERICOLO DI USTIONI! SI DEVE PROSEGUIRE SOLO VI È ABBASTANZA LIQUIDO NEL SISTEMA DI RAFFREDDAMENTO.
- IN CASO DI VIBRAZIONI ANORMALI DURANTE IL FUNZIONAMENTO VERIFICATE SE LE VITI DI FISSAGGIO DEL MOTORE SONO BEN SERATE.
- SE DURANTE LA GUIDA SI MANIFESTANO DEI RUMORI ANORMALI, ARRESTATEVI SUBITO, SPEGNETE IL MOTORE E METTETEVI IN CONTATTO CON UN'OFFICINA SPECIALIZZATA KTM.

## Frenare

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

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

### ⚠ ATTENZIONE

- IN CASO DI PIOGGIA O DOPO IL LAVAGGIO DELLA MOTOCICLETTA L'AZIONE FRENANTE PUÒ ESSERE RITARDATA A CAUSA DEI DISCHI FRENO BAGNATI. AZIONARE I FRENI FINCHÉ SONO ASCIUTTI.
- ANCHE GUIDANDO SU STRADE SPORCHE O COSPARSE DI SALE I FRENI POSSONO REAGIRE CON RITARDO. AZIONARE I FRENI FINCHÉ SONO PULITI.
- 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.
- CON DISCHI FRENO SPORCHI SI VERIFICA UNA MAGGIOR USURA DELLE PASTIGLIE ED ANCHE DEI DISCHI FRENO STESSI.
- SE LO SFORZO ALLA LEVA FRENO ANTERIORE OPPURE AL PEDALE DEL FRENO RISULTASSE MINIMO, POTREBBE ESISTERE UN DIFETTO NELL'IMPIANTO FRENANTE. IN QUESTO CASO È OPPORTUNO FAR VERIFICARE IL MOTOCICLO DA UN'OFFICINA SPECIALIZZATA KTM.

## Arresto e parcheggio

Frenare la motocicletta e mettere il cambio in folle. Per spegnere il motore spegnere l'accensione. Chiudere il rubinetto del carburante, parcheggiare su terreno solido e bloccare la motocicletta con il bloccasterzo.

### ⚠ ATTENZIONE

- PARCHEGGIATE LA MOTOCICLETTA SEMPRE SU FONDO SOLIDO E PIANO.
- NON LASCIARE MAI LA MOTOCICLETTA INCUSTODITA SE IL MOTORE È ACCESO.
- DURANTE IL FUNZIONAMENTO LE MOTOCICLETTE PRODUCONO MOLTO CALORE. IL MOTORE, I RADIATORI, L'IMPIANTO DI SCARICO, I DISCHI DEI FRENI NON CHÉ 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 TOCCINO BRUCIANDOSI.
- NON PARCHEGGIATE MAI LA MOTOCICLETTA IN LUOGHI DOVE C'È IL PERICOLO D'INCENDIO PER ERBA SECCA O ALTRI MATERIALI FACILMENTE INFIAMMABILI.
- NON LASCIARE MAI LA MOTOCICLETTA INCUSTODITA SE IL MOTORE È ACCESO.

### ! AVVERTIMENTO

- QUANDO LA MOTOCICLETTA VIENE PARCHEGGIATA DEVE ESSERE CHIUSO IL RUBINETTO DEL CARBURANTE. SE NON VIENE CHIUSO, IL CARBURATORE POTREBBE TRACIMARE E POTREBBE PENETRARE CARBURANTE NEL MOTORE.
- TOGLIETE SEMPRE LA CHIAVE DI ACCENSIONE QUANDO PARCHEGGIATE LA MOTOCICLETTA PER EVITARE CHE PERSONE NON AUTORIZZATE LA POSSANO METTERE IN MOTO.

### INDICAZIONI SUL CAVALLETTO LATERALE:

Con il piede aprire il cavalletto fino a battuta ed inclinare lateralmente il motociclo. Accertarsi che il suolo sia solido e che il motociclo sia posizionato in maniera stabile. Per sicurezza si può innestare una marcia.

### ! AVVERTIMENTO

- PARCHEGGIARE LA MOTO IN MODO CHE NON SI POSSA RIBALTARE (FONDO SOLIDO ED ORIZZONTALE).
- IL CAVALLETTO LATERALE È CONCEPITO SOLO PER IL PESO DEL MOTOCICLO. SE VI SEDETE SUL MOTOCICLO CARICANDO COSÌ ULTERIORMENTE IL CAVALLETTO LATERALE, ESSO OPPURE IL TELAIO POTREBBE ESSERE DANNEGGIATO ED IL MOTOCICLO POTREBBE RIBALTARSI.

### INDICAZIONI SUL CAVALLETTO PRINCIPALE: (accessorio è disponibile)

Per poter posizionare la motocicletta sul cavalletto principale con il minimo sforzo possibile raccomandiamo di procedere come segue:

- a) Premere il cavalletto principale sul suolo con il piede
- b) Orientare il pedale di avviamento verso l'esterno e tirare indietro la motocicletta obliquamente (vedi illustrazione).

Accertarsi che il terreno sia solido e che la posizione di parcheggio sia stabile.

### ! AVVERTIMENTO

IL CAVALLETTO CENTRALE È CONCEPITO SOLO PER IL PESO DELLA MOTOCICLETTA. SE VI SEDETE SULLA MOTOCICLETTA CARICANDO COSÌ ULTERIORMENTE IL CAVALLETTO CENTRALE, QUESTO OPPURE IL TELAIO PUÒ ESSERE DANNEGGIATO E LA MOTOCICLETTA PUÒ RIBALTARSI.

## Benzina, rifornimento

Allo stato di consegna il motore LC4 richiede carburante super senza piombo ad almeno 95 ottani (RON).

Nel caso si utilizzi del carburante dotato di meno ottani, vi è la possibilità di cambiare semplicemente alla curva d'accensione preprogrammata per 80 – 94 ottani (RON) (vedi Attivazione curva d'accensione per carburanti a basso numero di ottani).

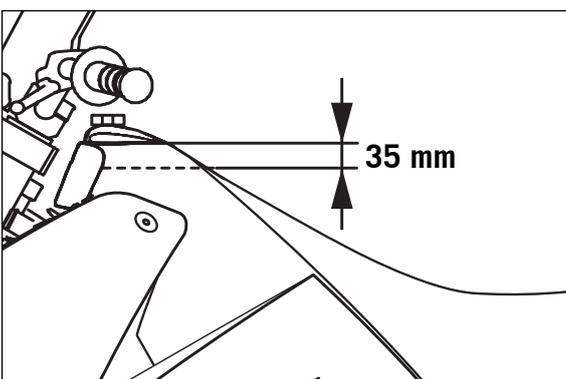
### ! AVVERTIMENTO

UTILIZZARE CARBURANTE SUPER SENZA PIOMBO A 95 OTTANI (RON). NEL CASO SI UTILIZZI DEL CARBURANTE DOTATO DI MENO OTTANI, È NECESSARIO CAMBIARE LA CURVA D'ACCENSIONE PER EVITARE UN DANNO AL MOTORE.

### ⚠ ATTENZIONE

LA BENZINA È FACILMENTE INFIAMMABILE E TOSSICA. MANEGGIANDO LA BENZINA SI ADOTTI LA MASSIMA CAUTELA. NON FATE IL PIENO DI BENZINA NELLE VICINANZE DI FIAMME APERTE O SIGARETTE ACCESE. SPEGNETE SEMPRE IL MOTORE PER FARE BENZINA. FATE ATTENZIONE A NON VERSARE BENZINA SUL MOTORE O SUL TUBO DI SCAPPAMENTO. ELIMINARE IMMEDIATAMENTE CON UN PANNO LA BENZINA VERSATA. QUALORA LA BENZINA DOVESSE VENIRE INGOIATA O SPRUZZATA NEGLI OCCHI OCCORRE RECARSÌ IMMEDIATAMENTE DA UN MEDICO.

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



# TABELLA LUBRIFICAZIONE E MANUTENZIONE »

UN VEICOLO PULITO PERMETTE ISPEZIONI PIÙ BREVI E RISPARMIA SOLDI!		1° tagliando dopo 1000 km	2° tagliando dopo / ogni 5000 km o 1 x anno
MOTORE	Sostituzione olio motore, filtro olio e microfiltro	●	●
	Pulizia unità olio e magnete vite di scarico	●	●
	Controllo condizioni e sistemazione senza pieghe delle tubazioni olio	●	●
	Controllo e regolazione candela, sostituzione ogni 10.000 km		●
	Controllo e registrazione gioco valvole	●	●
	Controllo serraggio viti di fissaggio motore	●	●
	Controllo serraggio viti motore accessibili dall'esterno	●	●
CARBURATORE	Controllo condizioni e tenuta soffietto filtro		●
	Controllo regolazione minimo	●	●
	Controllo condizioni e sistemazione senza pieghe tubi di sfiato	●	●
GRUPPI DI MONTAGGIO	Controllo tenuta ed antigelo del sistema di raffreddamento	●	●
	Controllo funzionamento ventilatore del radiatore		●
	Controllo tenuta e sospensione impianto di scarico	●	●
	Controllo condizioni, scorrevolezza e sistemazione senza pieghe, regolazione e lubrificazione dei cavi di comando	●	●
	Controllo livello olio nel cilindro di comando frizione idraulica	●	●
	Pulizia cassafiltro e filtro aria		●
	Controllo condizioni e sistemazione senza pieghe dei cavi		●
	Controllo orientamento faro		●
	Controllo funzionamento impianto elettrico (anabbagliante, abbagliante, stop, frecce, spie di controllo, illuminazione tachimetro, clacson, interruttore cavalletto lat., interruttore frizione, interruttore di sicurezza,)	●	●
	Controllo serraggio viti e dadi	●	●
FRENI	Controllo livello liquido freni, spessore pastiglie, dischi freno	●	●
	Controllo condizioni e tenuta tubazioni dei freni	●	●
	Controllo/regolazione scorrevolezza e corsa a vuoto leva freno ant. e pedale freno	●	●
	Controllo serraggio viti dell'impianto freni	●	●
CICLISTICA	Controllo tenuta e funzionamento ammortizzatore e forcella	●	●
	Controllo usura O-ring dell'ammortizzatore		●
	Pulizia parapolveri		●
	Spurgo gambe forcella	●	●
	Controllo supporto forcellone	●	●
	Controllo/registrazione cuscinetti sterzo	●	●
	Lubrificazione controlleva		●
	Controllo serraggio viti ciclistica (piastre forcella, fondelli forcella, dadi e viti dei perni ruota, supporto forcellone, controlleva, ammortizzatore)	●	●
RUOTE	Controllo tensione raggi e coassialità cerchi	●	●
	Controllo condizioni e pressione pneumatici	●	●
	Controllo usura, sede fissa e tensione di catena e guide catena	●	●
	Controllo applicazione di Loctite e sede fissa di pignone e corona catena	●	●
	Lubrificazione catena	●	●
	Controllo gioco cuscinetti ruota e parastrappi		●

# TABELLA LUBRIFICAZIONE E MANUTENZIONE »

IMPORTANTI LAVORI DI MANUTENZIONE CONSIGLIATI CHE POSSONO ESSERE ESEGUITI SU RICHIESTA SEPARATA		
	almeno 1 x anno	ogni 2 anni o 20000 km
Manutenzione completa forcella	●	
Manutenzione completa ammortizzatore		●
Manutenzione completa controlleva		●
Pulizia ed ingrassaggio cuscinetti sterzo e relativi elementi di tenuta	●	
Pulizia e taratura carburatore	●	
Trattamento contatti elettrici ed interruttori con spray di contatto	●	
Trattamento allacciamenti batteria con spray di contatto	●	
Sostituzione liquido freni	●	

CON IMPIEGO SPORTIVO IL TAGLIANDO RELATIVO AI 5000 KM VA ESEGUITO DOPO OGNI GARA!

La percorrenza per gli intervalli di manutenzione non dovrebbe assolutamente essere superata di 500 km.

I lavori di manutenzione dell'officina specializzata KTM non sostituiscono i lavori di controllo e manutenzione del pilota!

ESECUZIONE DI INDISPENSABILI LAVORI DI CONTROLLO E MANUTENZIONE DAL PILOTA				
	Prima di ogni messa in servizio	Dopo ogni pulizia	Con impiego fuori strada	1 x anno
Controllo livello olio	●			
Controllo livello liquido freni	●			
Controllo usura pastiglie	●			
Controllo funzionamento impianto luci	●			
Controllo funzionamento clacson	●			
Lubrificazione e regolazione cavi di comando e nippli		●		
Spurgo regolare gambe forcella			●	
Smontaggio e pulizia regolari dei parapolveri			●	
All'occorrenza pulizia e lubrificazione catena		●	●	
Controllo tensione catena	●	●	●	
Pulizia cassafiltro e filtro aria (a seconda del grado di sporcizia)			●	
Controllo pressione ed usura pneumatici	●			
Controllo livello liquido di raffreddamento	●			
Controllo tenuta tubazioni carburante	●			
Svuotamento vaschetta del carburatore		●		
Controllo scorrevolezza di tutti gli organi di comando	●			
Controllo effetto frenante	●			
Trattamento parti di metallo lucido (tranne impianto freni e scarico) con anticorrosivi a base di cera		●		
Trattamento blocchetto accensione/bloccasterzo ed interruttore luci con spray di contatto		●		
Controllo regolare serraggio di tutte le viti, dadi e fascette				●

## ⚠ ATTENZIONE

TUTTI I LAVORI DI MANUTENZIONE E REGOLAZIONE CONTRASSEGNA TI CON UN \* RICHIEDONO CONOSCENZE SPECIALISTICHE. NELL'INTERESSE DELLA VOSTRA SICUREZZA FATE ESEGUIRE QUESTI LAVORI PRESSO UN'OFFICINA SPECIALIZZATA KTM! IL PERSONALE APPPOSITAMENTE ADDESTRATO ESEGUIRÀ IN MODO NELLA MANIERA OTTIMALE LA MANUTENZIONE DELLA VOSTRA MOTOCICLETTA.

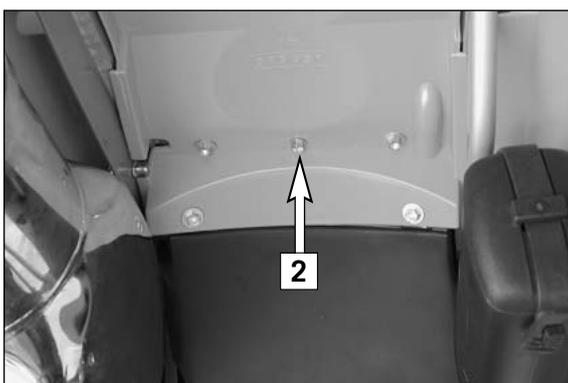
## ! AVVERTIMENTO

- PER IL LAVAGGIO DELLA MOTOCICLETTA SE POSSIBILE NON USATE UN GETTO AD ALTA PRESSIONE, PERCHÈ 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.
- 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.
- QUANDO SVITATE DADI AUTOBLOCCANTI, QUESTI VANNO SEMPRE SOSTITUITI DA DADI NUOVI.
- QUANDO SVITATE VITI O DADI ASSICURATI CON LOCTITE, DOVETE RIMONTARLI ED ASSICURARLI ALLA STESSA MANIERA DI PRIMA, A QUESTO PROPOSITO VEDI CAP. DATI TECNICI – COPPIE DI SERRAGGIO.



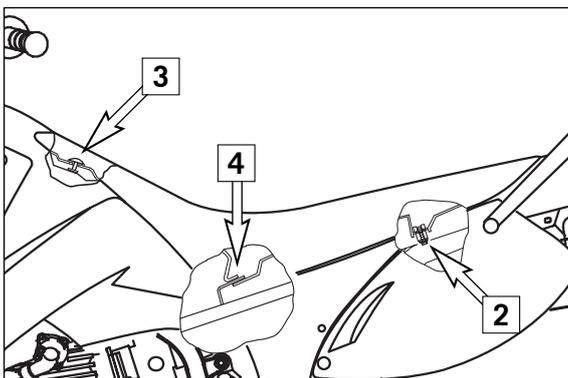
### Borsa attrezzi (LC4 Enduro)

Gli attrezzi [1] sono contenuti nella borsa attrezzi sotto la fiancatina destra.

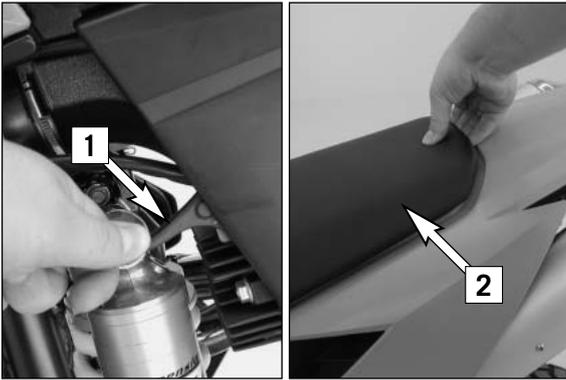


### Smontaggio sella (LC4 Enduro)

Togliere la vite [2] sul lato inferiore del parafango. Sollevare la parte posteriore della sella, tirarla indietro e sganciarla dalla vite [3].

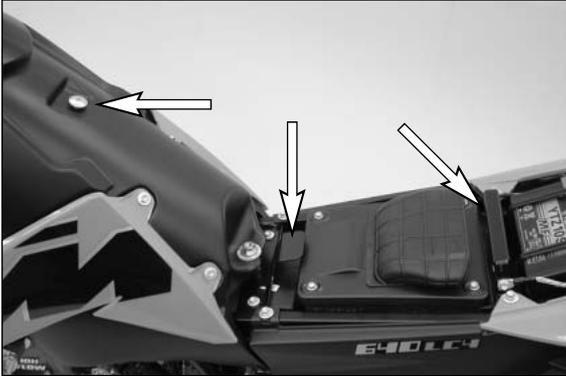


Per il montaggio agganciare la sella alla vite a testa bombata, appoggiare la parte posteriore della sella e spingere la sella in avanti premendola, se necessario, leggermente nella parte centrale, affinché la guida di sostegno [4] s'agganci alla sella. Fissare la sella con la vite

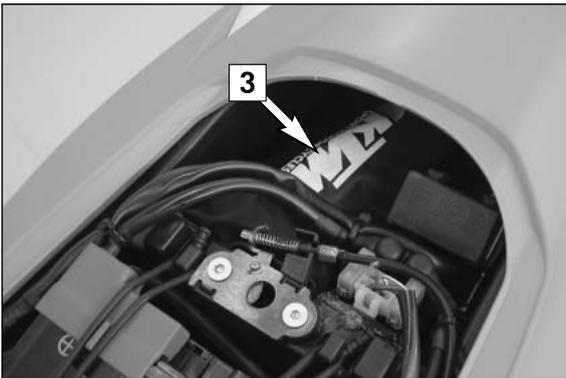


## Smontare la sella (LC4 Supermoto)

Azionare la leva [1] e sollevare contemporaneamente la parte posteriore [2] della sella.

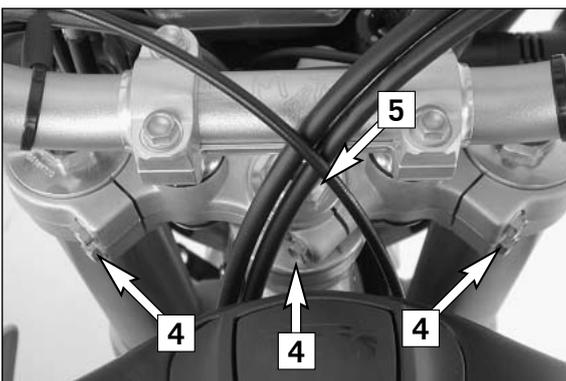


Al rimontaggio della sella far attenzione che s'aggancino anche le piastrine di supporto alla sella.



## Attrezzi di bordo (LC4 Supermoto)

Gli attrezzi di bordo [3] si trovano sotto la sella.



## Controllo cuscinetti di sterzo e registrazione gioco \*

Controllare periodicamente il gioco dei cuscinetti di sterzo. Per il controllo, sollevare la ruota anteriore e muovere avanti ed indietro la forcella. Per la registrazione, svitare le cinque viti [4] della testa della forcella ed agire sul perno di chiusura [5], serrandolo fino a quando non vi è più del gioco. Con un martello di plastica battere leggermente sulla testa della forcella per scaricare la tensione sugli steli e stringere le 5 viti di serraggio con 20 Nm.

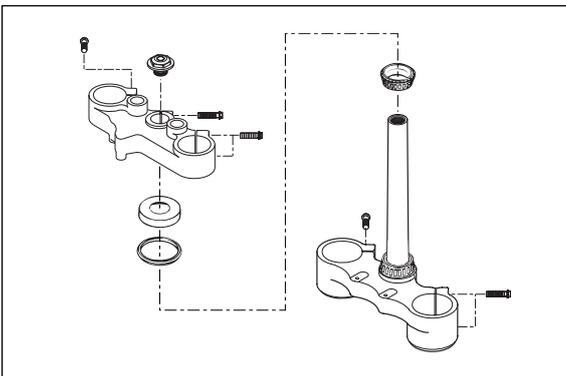
### ⚠ ATTENZIONE

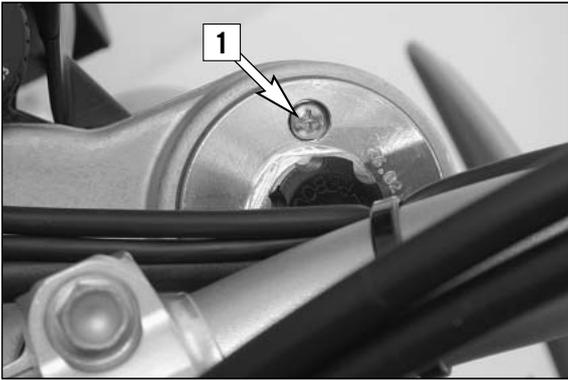
SE I CUSCINETTI DI STERZO NON SONO ESENTI DA GIOCO IL COMPORTAMENTO SU STRADA SARÀ IRREGOLARE. SI POTREBBE PERDERE IL CONTROLLO DELLA MOTO.

### ! AVVERTIMENTO

SE I CUSCINETTI DI STERZO NON SONO PRIVI DI GIOCO NEI CUSCINETTI DI STERZO VENGONO DISTRUTTI I CUSCINETTI ED IN SEGUITO LE SEDI DEI CUSCINETTI.

I cuscinetti di sterzo devono essere reingrassati almeno una volta all'anno.



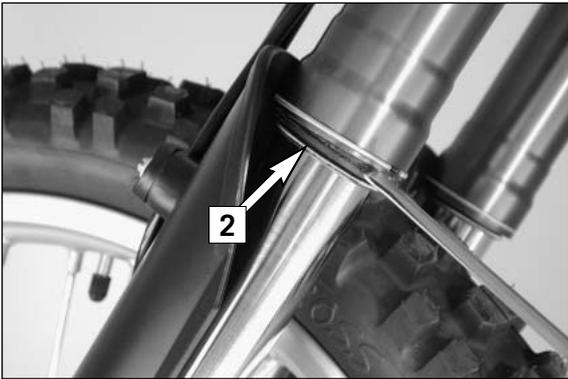


## Viti di sfiato forcella telescopica

Ogni tanto aprire le viti di sfiato [1] di alcuni giri per far uscire un'eventuale sovrappressione dall'interno della forcella. A questo scopo posizionare la moto su un cavalletto di modo che la ruota anteriore non tocchi più terra. Se la motocicletta viene usata prevalentemente su strada, è sufficiente eseguire questa operazione in occasione della 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 [2] 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.

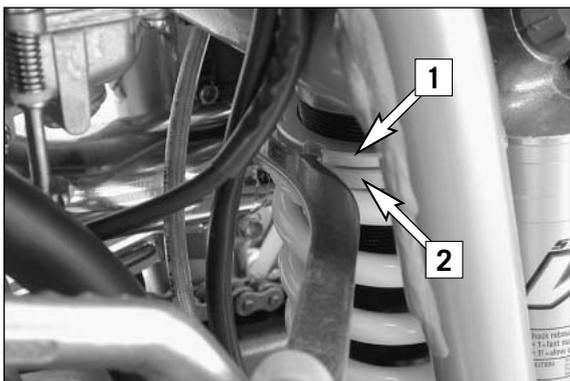
Con un cacciavite levare i raschiapolvere dai tubi esterni e spingerli in basso.



Pulire con cura i raschiapolvere, i tubi esterni e gli steli ed oliarli bene con Olio spray universale (Motorex Joker 440) o con olio motore. Infine spingere a mano i raschiapolvere nei tubi esterni.

### ! AVVERTIMENTO

FAR ATTENZIONE CHE NON GIUNGA DELL'OLIO SUL PNEUMATICO ANTERIORE O SUL DISCO FRENO, PERCHÉ RIDURREBBE NOTEVOLMENTE L'ADERENZA AL SUOLO DEL PNEUMATICO E L'EFFETTO FRENANTE DEL FRENO ANTERIORE.



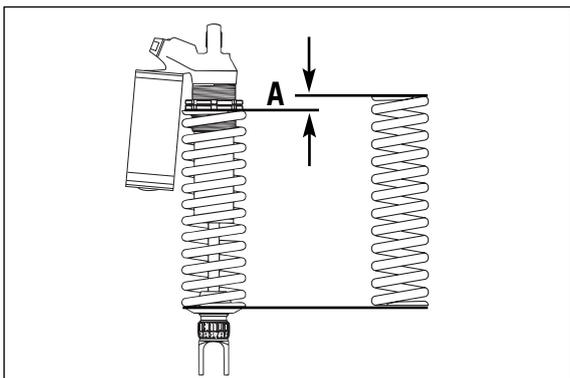
## Variazione precarico molla ammortizzatore

Dalla KTM l'ammortizzatore è registrato per l'impiego senza passeggero e per un peso del pilota di ca. 75 kg. Se volete portare un passeggero oppure se pesate molto di più o molto di meno di 75 kg, dovrete aggiustare adeguatamente il precarico della molla **[A]**. Esso può essere variato con poche operazioni manuali.

### INDICAZIONE:

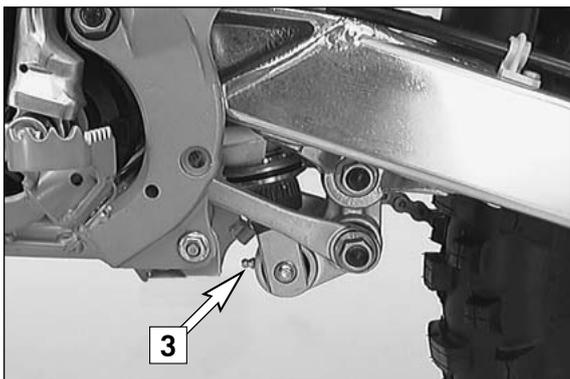
- Prima di variare il precarico molla dovrete notarvi la regolazione base - per esempio quante spire di filettatura sono visibili sopra l'anello di regolazione.
- Ad 1 giro dell'anello di regolazione **[2]** il precarico molla varia di 1,75 mm.

Con la chiave a falce contenuta nella borsa attrezzi allentate la ghiera di bloccaggio **[1]**. Con l'anello di regolazione **[2]** aggiustate il precarico della molla e stringete di nuovo la ghiera di bloccaggio.



### REGOLAZIONE DI BASE - PRECARICO MOLLA:

WP 01187B03 .....	A = 23,5 mm	(640 LC4 Enduro)
WP 01187B02 .....	A = 20 mm	(640 LC4 Supermoto)

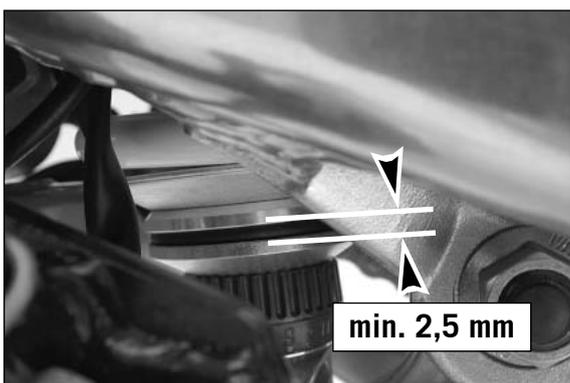


### Lubrificazione leveraggio ammortizzatore

I cuscinetti della leva a squadra devono essere lubrificati regolarmente (Motorex Long Term 2000). A tal fine sulla leva a squadra è montato un ingrassatore **[3]**.

### ! AVVERTIMENTO

DOPO OGNI LAVAGGIO DEL MOTOCICLO PROVVEDERE A LUBRIFICARE I PUNTI SOPRAINDICATI, ONDE ESPELLERE L'ACQUA EVENTUALMENTE INFILTRATA.



### Controllo dell'anello di gomma ammortizzatore

Sull'ammortizzatore è montato un antivibratore sotto forma di anello di gomma, il quale con il passare del tempo viene compresso, comportando di conseguenza una riduzione dell'effetto smorzante.

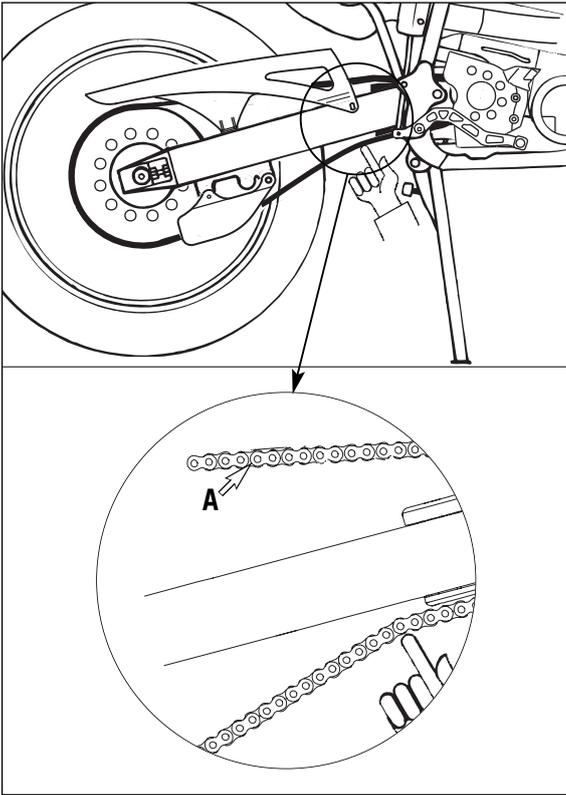
Misurare la larghezza dello spazio tra i due dischi in diversi punti della circonferenza, questa dovrà misurare almeno 2,5mm. Qualora il limite di usura dovesse esser stato superato occorrerà far sostituire l'anello in gomma in un'officina specializzata KTM.

### ! AVVERTIMENTO

SE NON SI PROVVEDE TEMPESTIVAMENTE ALLA SOSTITUZIONE DELL'ANELLO IN GOMMA, SI POSSONO VERIFICARE DANNI ALL'AMMORTIZZATORE.

### ⚠ ATTENZIONE

L'UNITÀ AMMORTIZZANTE DELL'AMMORTIZZATORE È RIEMPIUTA DI AZOTO AD ALTA COMPRESSIONE. TENTANDO DI SMONTARE L'AMMORTIZZATORE AUTONOMAMENTE O DI SVOLGERE OPERAZIONI DI MANUTENZIONE CI SI POSSONO PROCURARE GRAVI LESIONI.



## Controllare la tensione della catena

Per il controllo posizionare la motocicletta sul cavalletto centrale di modo che la ruota posteriore non tocchi più terra. Ca. 30 mm dietro l'estremità del pattino guidacatena premere la catena verso l'alto. La catena dovrebbe appena toccare il forcellone quando il ramo superiore **A** della catena è teso. All'occorrenza correggere la tensione della catena.

### ⚠ ATTENZIONE

- SE LA TENSIONE DELLA CATENA È ECCESSIVA SI DETERMINA UN CARICO AGGIUNTIVO PER I COMPONENTI DEL SISTEMA DI TRASMISSIONE SECONDARIO (CATENA, PIGNONI CATENA, CUSCINETTI DEL CAMBIO E DEL SUPPORTO DEI PIGNONI) CHE OLTRE AD ACCELERARE L'USURA PUÒ COMPORTARE LA ROTTURA DELLA CATENA.
- SE INVECE LA TENSIONE DELLA CATENA È INSUFFICIENTE, QUESTA PUÒ USCIRE DAI ROCCHETTO 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 **[1]**, allentare i controdadi **[2]** e girare le viti di regolazione **[3]** a destra ed a sinistra della stessa misura. Serrare i controdadi **[2]**.

Prima di bloccare il perno ruota controllare che i tendicatena **[4]** siano adiacenti alle viti di regolazione e che la ruota posteriore sia allineata con la ruota anteriore.

Serrare il dado con spallamento **[1]** con 80 Nm.

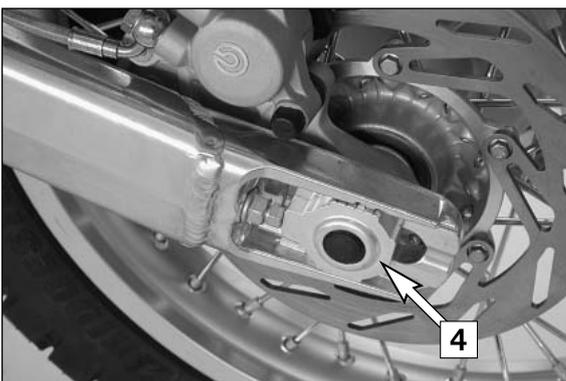
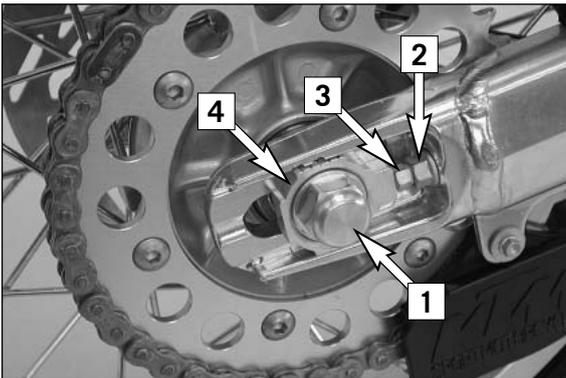
### ⚠ ATTENZIONE

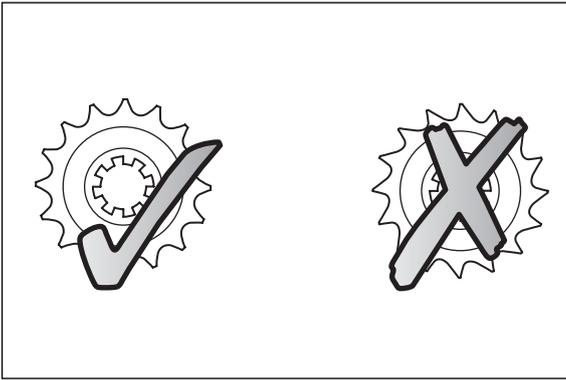
SE AL MONTAGGIO NON DISPONETE DI UNA CHIAVE DINAMOMETRICA, FATE CORREGGERE LA COPPIA DI SERRAGGIO AL PIÙ PRESTO POSSIBILE IN UN'OFFICINA SPECIALIZZATA KTM. UN PERNO RUOTA ALLENTATO PUÒ COMPORTARE UN COMPORTAMENTO DI GUIDA INSTABILE DELLA MOTO.

AVVERTENZA: Grazie al largo campo di regolazione dei tendicatena (32 mm) è possibile adottare con la stessa lunghezza della catena diverse trasmissioni finali. I tendicatena **[4]** possono essere girati di 180°.

### ! AVVERTIMENTO

MONTARE I TENDICATENA SEMPRE ALLINEATI NELLA STESSA POSIZIONE.





## Manutenzione catena

La manutenzione della catena con X-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 (Motorex Chainlube 622) adatto per catene con X-ring.

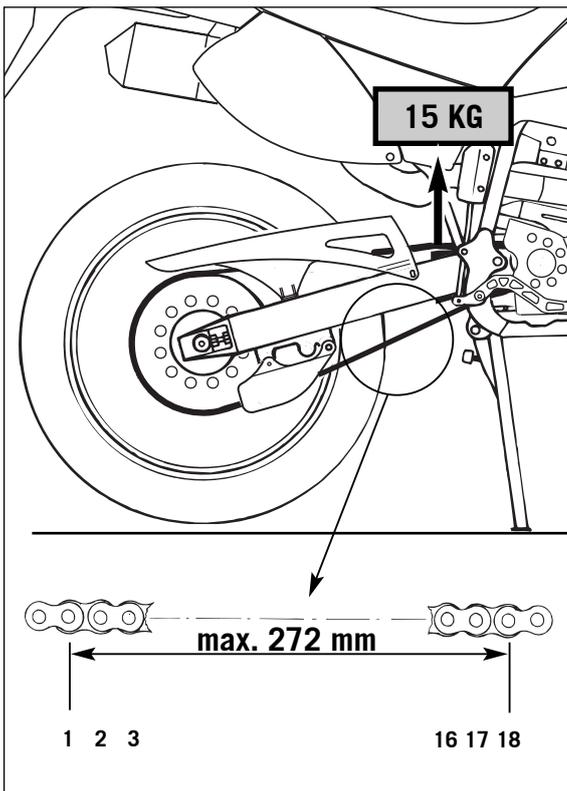
### ⚠ ATTENZIONE

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

- PER MOTIVI DI SICUREZZA LA CATENA NON È DOTATA DI UN GIUNTO CATENA. FATE SOSTITUIRE LA CATENA SEMPRE IN UN'OFFICINA SPECIALIZZATA KTM DOVE DISPONGONO DEGLI ATTREZZI NECESSARI PER APRIRE E CHIUDERE LE CATENA.
- NON DEVE ASSOLUTAMENTE ESSERE MONTATO UN NORMALE GIUNTO CATENA.

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

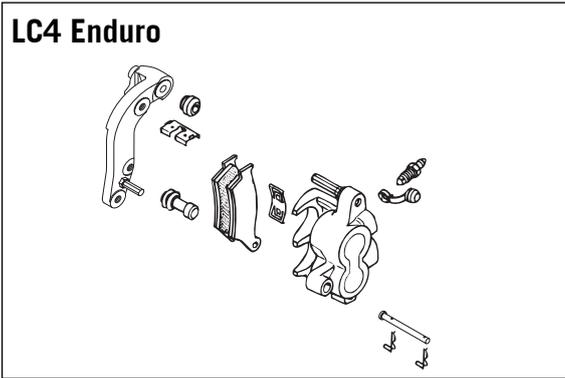


## Usura della catena

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. Catene nuove si usano più velocemente su pignoni vecchi e usurati.

## LC4 Enduro



## Indicazioni di base per i freni a disco KTM

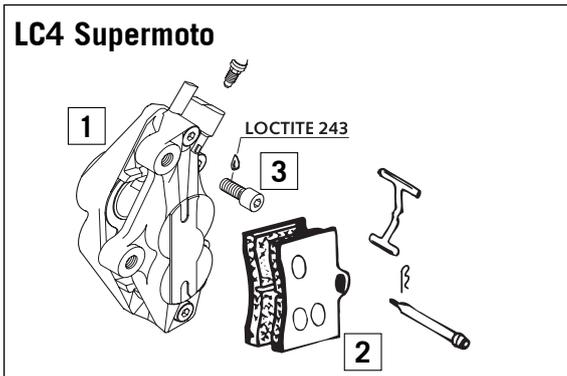
### PINZE (LC4 Enduro):

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

### PINZE (LC4 Supermoto):

La pinza [1] freno anteriore ha 4 pistoncini ed è fissata rigidamente allo stelo forcella. La pinza freno posteriore ha 1 pistoncino ed è fissata in modo "flottante", cioè non è fissata rigidamente al supporto pinza. Grazie allo scarico laterale viene ottenuto sempre un ottimale appoggio delle pastiglie [2] al disco freno. Le viti [3] del supporto pinza freno vanno assicurate con Loctite 243 e serrate con 40 Nm.

## LC4 Supermoto



### PASTIGLIE (LC4 Enduro):

Davanti, le pastiglie sono provviste di ferodi sinterizzati TOSHIBA TT 2701 et dietro di ferodi organico ID450. Tali ferodi assicurano una ottima combinazione tra dosatura, potenza frenante e durata. Il tipo di ferodo è indicato sul tergo della pastiglia e viene registrato anche nella documentazione di omologazione.

### PASTIGLIE (LC4 Supermoto):

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

Pastiglie freno ant.: Ferodo ID 450

Pastiglie freno post.: Ferodo ID 450

### ⚠ ATTENZIONE

SPESSO LE PASTIGLIE DISPONIBILI NEL COMMERCIO DI ACCESSORI NON SONO AMMESSI ALL'IMPIEGO STRADALE DELLA VOSTRA MOTOCICLETTA KTM. LA COSTRUZIONE ED IL COEFFICIENTE DI ATTRITO DELLE PASTIGLIE E QUINDI ANCHE IL LORO POTERE FRENANTE POSSONO DEVIARE NOTEVOLMENTE DALLE PASTIGLIE ORIGINALI KTM. SE UTILIZZATE PASTIGLIE DIVERSE DA QUELLE DI PRIMO MONTAGGIO, NON È GARANTITO CHE SIANO OMOLOGATE PER L'USO STRADALE. IN TAL CASO LA VOSTRA MOTOCICLETTA NON CORRISPONDE PIÙ ALL'OMOLOGAZIONE STRADALE E LA GARANZIA DECADE.

### LIQUIDO FRENI:

Gli impianti di frenatura vengono forniti dalla KTM riempiti con Liquido freni „Motorex Brake Fluid DOT 5.1”, uno dei liquidi per freni più pregiati attualmente 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 assolutamente del liquido freni DOT 5. Questo è basato su olio silconico ed è di color porpora. Guarnizioni e tubi flessibili freno non sono concepiti per questo tipo di olio.

### ⚠ ATTENZIONE

FATE SOSTITUIRE IL LIQUIDO FRENI ALMENO UNA VOLTA ALL'ANNO. SE LAVATE SPESSO LA MOTOCICLETTA, ESSO DOVREBBE ESSERE SOSTITUITO ANCHE PIÙ SPESSO. IL LIQUIDO FRENI HA LA CARATTERISTICA DI ASSORBIRE ACQUA. IN UN LIQUIDO "VECCHIO" QUINDI È POSSIBILE CHE SI FORMANO GIÀ A BASSE TEMPERATURE BOLLE DI VAPORE ED IL SISTEMA FRENANTE SI GUASTA.

### RECIPIENTI DI LIQUIDO FRENI:

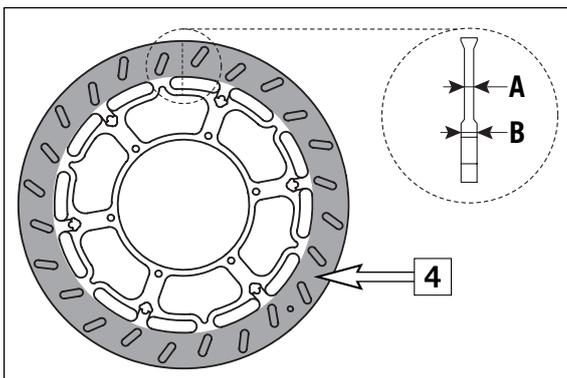
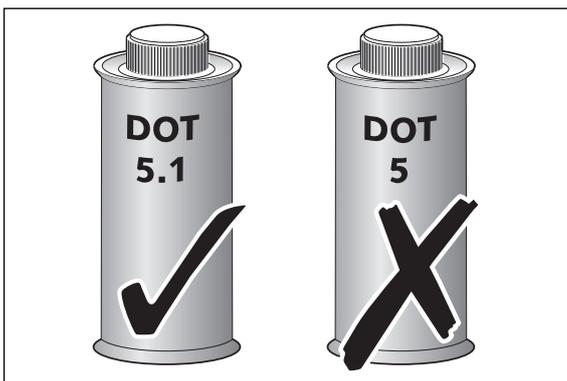
I recipienti di liquido freni del freno anteriore e posteriore sono dimensionati in modo tale che non è necessario un rabbocco neanche in caso di ceppi del freno consumati. Se il livello del liquido freno scende al di sotto del valore minimo, questo indica perdite del sistema di frenatura o il consumo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

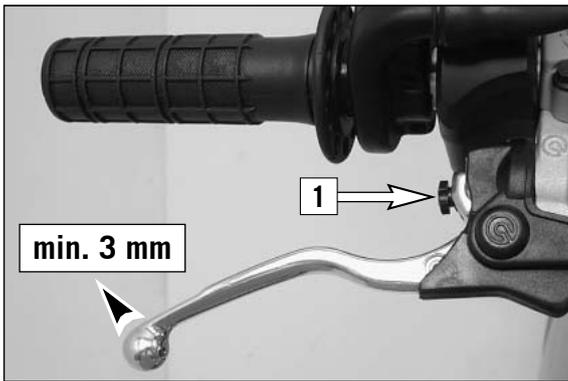
### DISCHI FRENO:

Con l'usura si riduce lo spessore dei dischi freno nella zona della superficie di contatto [4] con le pastiglie. Nel punto più debole [A] il disco freno può essere max. 0,4 mm più sottile della misura nominale [B]. Misurare la misura nominale in un punto al di fuori della superficie di contatto con le pastiglie. Controllare l'usura in diversi punti.

### ⚠ ATTENZIONE

- DISCHI FRENO CON UN'USURA SUPERIORE A 0,4 MM RAPPRESENTANO UN RISCHIO PER LA SICUREZZA. RAGGIUNTO IL LIMITE D'USURA, FATE SUBITO SOSTITUIRE IL DISCO FRENO.
- DI PRINCIPIO FAR ESEGUIRE RIPARAZIONI ALL'IMPIANTO FRENI DA UN'OFFICINA AUTORIZZATA KTM.



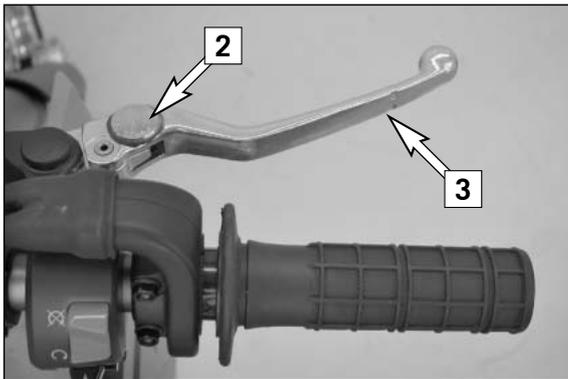


## Regolazione corsa a vuoto alla leva freno a mano (LC4 Enduro)

La corsa a vuoto alla leva freno a mano può essere variata con la vite di registro [1]. In questo modo la posizione del punto di pressione (la resistenza che diventa percepibile alla leva freno a mano, quando le pastiglie vengono premute contro il disco del freno) può essere regolata per qualsiasi grandezza della mano. Spingendo la leva freno in avanti, ci deve essere una corsa a vuoto di almeno 3 mm. All'occorrenza girare adeguatamente la vite di registro [1].

### ! AVVERTIMENTO

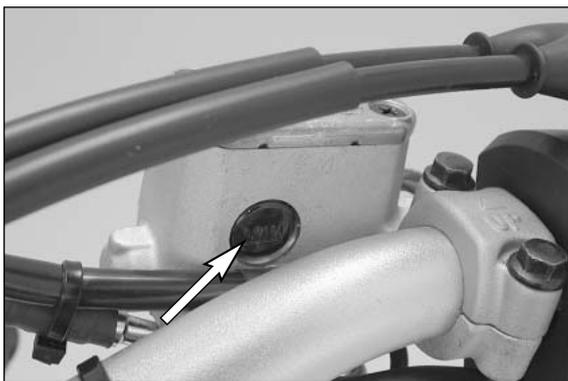
LA CORSA A VUOTO ALLA LEVA FRENO A MANO DEVE ESSERE DI ALMENO 3 MM. SOLO ALLORA IL PISTONE DEVE ESSERE MOSSO NELLA POMPA FRENO A MANO (PERCEPIBILE ALLA MAGGIORE RESISTENZA ALLA LEVA FRENO A MANO). SE MANCA QUESTA CORSA A VUOTO, SI FORMA DELLA PRESSIONE NEL SISTEMA DI FRENATURA E LA CONSEGUENZA PUÒ ESSERE UN MANCATO FUNZIONAMENTO DEL FRENO RUOTA ANTERIORE DOVUTO A SURRISCALDAMENTO.



## Modifica posizione base leva freno anteriore (LC4 Supermoto)

Con la vite di registro [2] è possibile modificare la posizione base della leva freno anteriore [3].

Alla sua estremità esterna spingere la leva freno anteriore in avanti girando nel contempo la vite di registro.

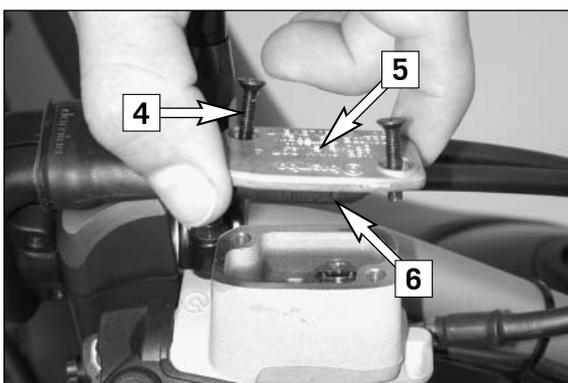


## Controllo livello liquido freno anteriore

Il serbatoio del liquido fa corpo unico con la pompa di comando posta sul manubrio ed è provvisto di una spia di ispezione: con serbatoio in posizione orizzontale, il livello del liquido non deve mai scendere sotto la mezzieria 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. RIVOLGERSI AD UN'OFFICINA SPECIALIZZATA.



## Rabbocco liquido freno anteriore \*

Rimuovere le viti [4] e togliere il coperchio [5] e la membrana [6].

Se necessario, smontare lo specchio ed allentare la manopola comando gas.

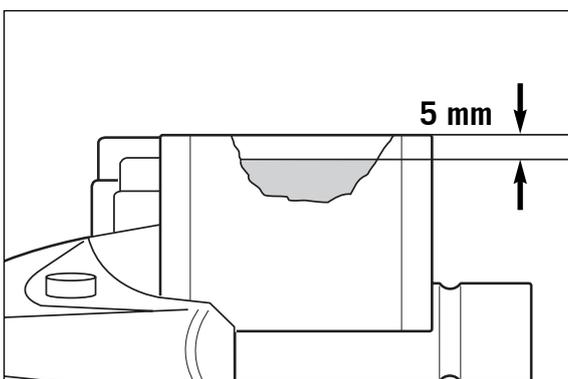
Portare la pompa del freno a mano in posizione orizzontale e rabboccare il liquido per freni DOT 5.1 (Motorex Brake Fluid DOT 5.1) fino a 5 mm sotto il bordo superiore del contenitore. Rimontare membrana, coperchio e viti. Lavare con acqua il liquido per freni che sia travasato o che si sia versato.

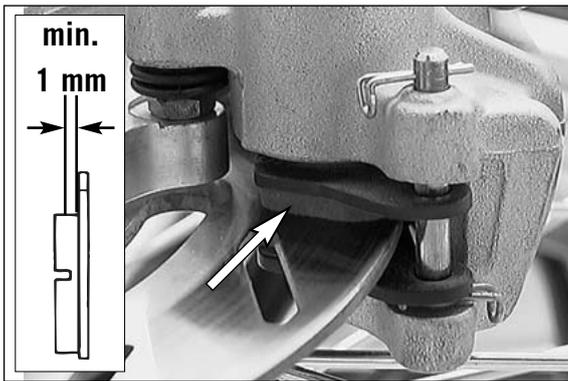
### ⚠ ATTENZIONE

- NON UTILIZZARE IN NESSUN CASO DEL LIQUIDO FRENI DOT 5 ! 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 (LC4 Enduro)

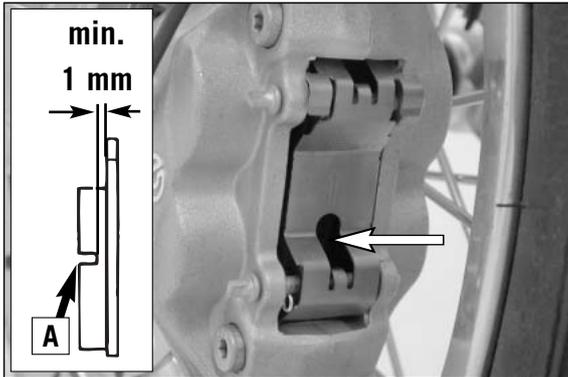
Le pastiglie del freno vanno controllate dal basso. Lo spessore delle pastiglie non deve essere inferiore a 1 mm.

### ⚠ 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 COSICCHÉ 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.



## Controllo pastiglie freno anteriore (LC4 Supermoto)

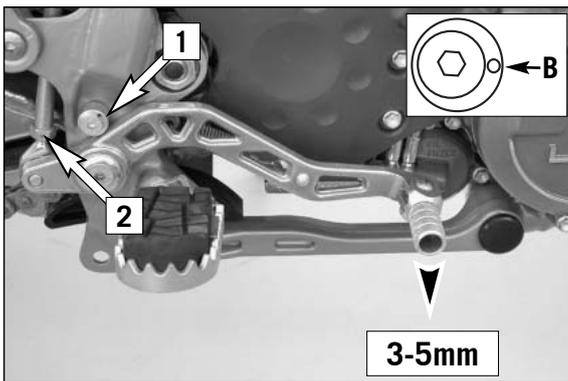
Le pastiglie possono essere ispezionate dal lato posteriore. Prima di ogni viaggio controllare lo spessore delle guarnizioni. Il limite d'usura di 1 mm è stato raggiunto quando la fessura [A] non è più riconoscibile.

### ⚠ ATTENZIONE

LO SPESSORE DELLE GUARNIZIONI NON DEVE ESSERE INFERIORE AD 1 MM NEL PUNTO PIÙ DEBOLE, ALTRIMENTI SI RISCHIA UN GUASTO DEL SISTEMA FRENANTE. NELL'INTERESSE DELLA VOSTRA SICUREZZA FATE SOSTITUIRE IN TEMPO LE PASTIGLIE.

### ! AVVERTIMENTO

SE LE PASTIGLIE VENGONO SOSTITuite TROPPO TARDI, COSICCHÉ RISULTANO PARZIALMENTE O COMPLETAMENTE CONSUMATE, LE PARTI IN ACCIAIO DELLE PASTIGLIE SFREGANO SUL DISCO FRENO RIDUCENDO NOTEVOLMENTE L'EFFETTO FRENANTE E DISTRUGGENDO IL DISCO FRENO.



## Modifica posizione base del pedale freno \*

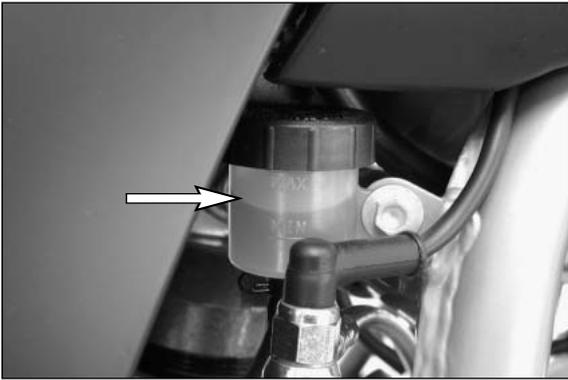
La posizione base del pedale freno può essere variata agendo sul rullino di fermo [1], la regolazione della corsa a vuoto va effettuata invece con l'astina di comando pompa [2].

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 nel cilindro freno posteriore (percepibile alla maggior resistenza del pedale freno).

INDICAZIONE: Per evitare che il rullo d'arresto si giri al serraggio, potete tenerlo fermo con una chiave a brugola inserita nell'apposito foro [B].

### ⚠ ATTENZIONE

SE NON VI È QUESTA CORSA A VUOTO, SI SVILUPPA DELLA PRESSIONE NEL SISTEMA DI FRENATURA E DI CONSEGUENZA LE PASTIGLIE COMINCIANO A SFREGARE. IL SISTEMA DI FRENATURA SI SURRISCALDA E NEL CASO ESTREMO IL SUO FUNZIONAMENTO PUÒ VENIRE A MANCARE COMPLETAMENTE.

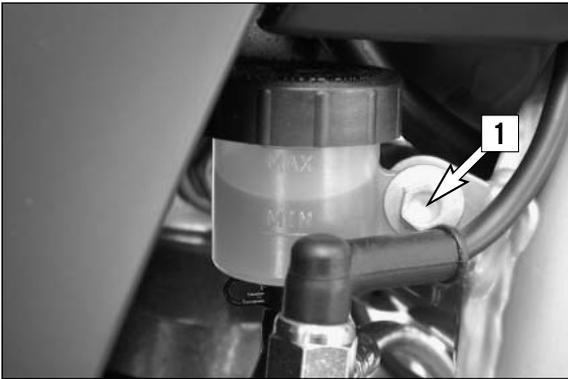


## Controllo livello liquido freno posteriore

Il recipiente per freno a disco posteriore si trova al di sopra della pompa principale del freno. Il livello del liquido freni non deve scendere al di sotto della marcatura „MIN” con la moto in posizione verticale.

### ⚠ 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 \*

Non appena il livello del liquido del freno raggiunge la tacca con l'indicazione „MIN” occorre provvedere al rabbocco.

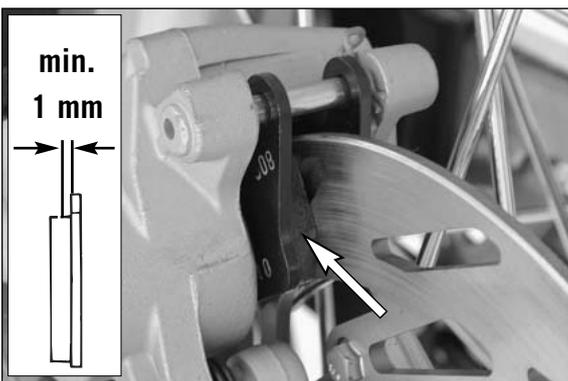
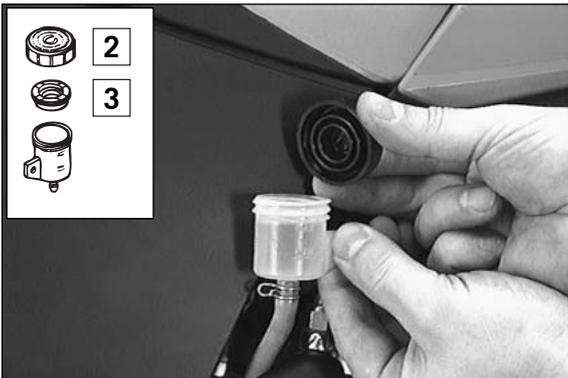
Per avere un miglior accesso alla vaschetta del liquido freno, togliere anche la vite TE [1] e portare la vaschetta come illustrato verso l'esterno. Togliere il tappo a vite [2] col soffietto in gomma [3] e rabboccare il liquido del freno DOT 5.1 (Motorex Brake Fluid DOT 5.1) fino alla marcatura „MAX”. Rimontare il soffietto in gomma ed il tappo a vite. Lavare via con acqua il liquido per freni che sia travasato o che si sia versato. Riavvitare la vaschetta del liquido freno al telaio facendo attenzione a sistemare il tubo di collegamento senza pieghe.

### ⚠ 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

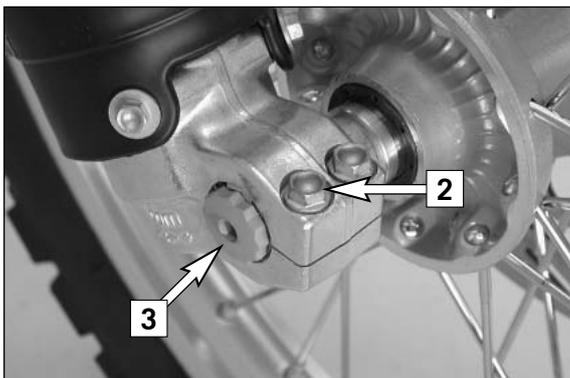
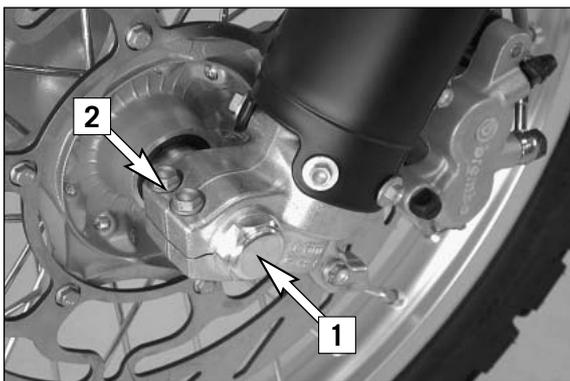
Le pastiglie del freno vanno controllate dal lato posteriore. Lo spessore delle pastiglie non deve essere inferiore a 1 mm.

### ⚠ 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.



## Smontaggio e montaggio ruota anteriore (LC4 Enduro)

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

Allentare le due viti morsetto [2] del mozzo sinistro del perno della ruota. Allentare il dado a colletto [1], e solo allora allentare le viti morsetto [2] del mozzo destro del perno della ruota.

Sostenendo la ruota anteriore, estrarre il perno della ruota [3].

NOTA: Per semplificare l'estrazione del perno della ruota, ruotarlo alternativamente in senso orario e antiorario utilizzando una chiave esagonale da 6 mm (contenuta nel KIT borsa attrezzi in dotazione).

Levare con cautela la ruota anteriore dalla forcella.

### ! AVVERTIMENTO

- NON AZIONARE IL FRENO A MANO QUANDO LA RUOTA ANTERIORE È SMONTATA.
- APPOGGIATE LA RUOTA SEMPRE CON IL DISCO FRENO IN ALTO PER EVITARE DI DANNEGGIARLO.

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

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

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

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

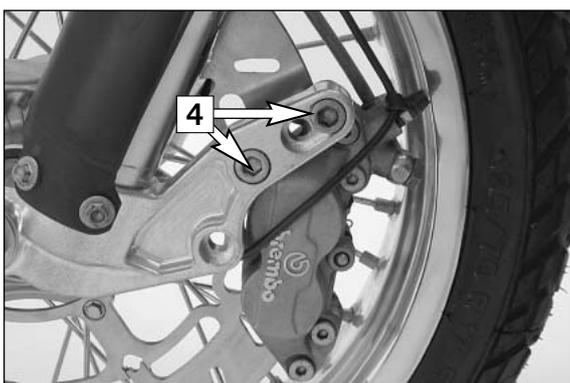
### ⚠ ATTENZIONE

- SE AL 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 POSTERIORE AZIONATE SEMPRE IL FRENO A PEDALE FINO A RIPRISTINARE IL CORRETTO PUNTO DI PRESSIONE.
- IL DISCO DEL FRENO VA MANTENUTO SEMPRE PERFETTAMENTE PULITO DA OLIO E GRASSO. IN CASO CONTRARIO L'EFFETTO FRENANTE VERREBBE NOTEVOLMENTE RIDOTTO.

## Smontaggio e montaggio ruota anteriore (LC4 Supermoto)

In linea di massima per smontare la ruota anteriore della Supermoto si procede analogamente allo smontaggio della ruota anteriore della LC4, tuttavia è necessario prima smontare la pinza del freno.

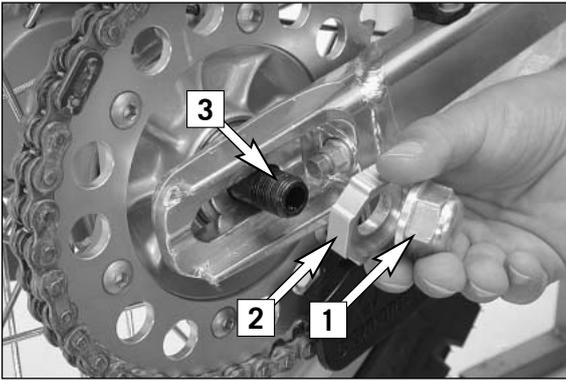
Per smontare la pinza del freno anteriore rimuovere le due viti [4] ed estrarre la pinza del freno dal disco del freno.



Dopo avere montato la ruota anteriore, pulire con un prodotto specifico spingere la filettatura delle due viti [4] ed applicare Loctite 243, montare le viti e serrarle con 40 Nm.

### ⚠ ATTENZIONE

ASSICURARE LE VITI [4] CON LOCTITE 243



## Smontaggio e montaggio della ruota posteriore

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

Svitare il dado a colletto [1], togliere i tendicatena [2] e tenendo ferma la ruota posteriore, estrarre il perno ruota [3] 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

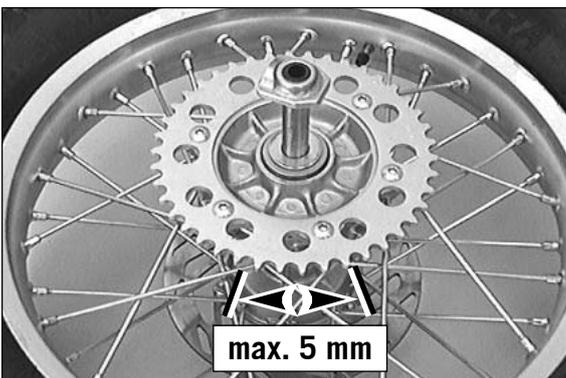
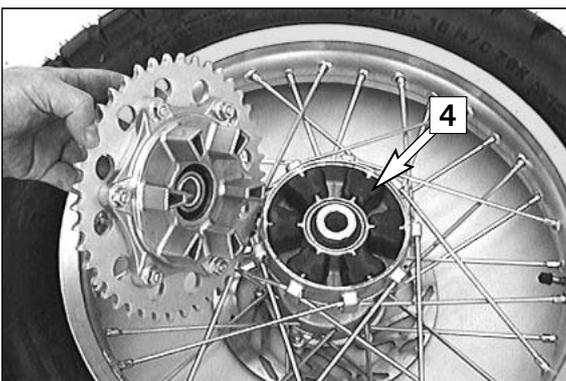
- NON AZIONARE IL FRENO A PEDALE QUANDO LA RUOTA POSTERIORE È SMONTATA.
- APPOGGIATE LA RUOTA SEMPRE CON IL DISCO FRENO IN ALTO PER EVITARE DI DANNEGGIARLO.
- QUANDO VIENE SMONTATO IL PERNO RUOTA OCCORRE PULIRE ACCURATAMENTE LE FILETTATURE DEL PERNO RUOTA E DEL DADO A COLLETTO E REINGRASSARLE PER EVITARE UN GRIPPAGGIO DELLE FILETTATURE (MOTOREX LONG TERM 2000).

INDICAZIONE: Quando la ruota posteriore è smontata, si dovrebbero controllare anche i parastrappi di gomma.

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 a contatto con le viti di serraggio.

### ⚠ ATTENZIONE

- SE AL MONTAGGIO NON DISPONETE DI UNA CHIAVE DINAMOMETRICA, FATE CORREGGERE LA COPPIA DI SERRAGGIO AL PIÙ PRESTO POSSIBILE IN UN'OFFICINA SPECIALIZZATA KTM. UN PERNO RUOTA ALLENTATO PUÒ COMPORTARE UN COMPORTAMENTO DI GUIDA INSTABILE DELLA MOTO.
- DOPO AVER MONTATO LA RUOTA POSTERIORE AZIONATE SEMPRE IL FRENO A PEDALE FINO A RIPRISTINARE IL CORRETTO PUNTO DI PRESSIONE.
- IL DISCO DEL FRENO VA MANTENUTO SEMPRE PERFETTAMENTE PULITO DA OLIO E GRASSO. IN CASO CONTRARIO L'EFFETTO FRENANTE VERREBBE NOTEVOLMENTE RIDOTTO.



## Controllo gomme di ammortamento del mozzo ruota posteriore \*

I modelli LC4 hanno il mozzo della ruota posteriore dotato di parastrappi. La potenza del motore viene trasmessa sulla ruota posteriore dal pignone catena mediante 6 gomme di ammortamento [4]. Queste 6 gomme di ammortamento si usurano con l'uso. Quando la ruota posteriore è smontata, approfittare dell'occasione per controllare l'usura di queste gomme.

Per far questo, appoggiare la ruota posteriore con il pignone in alto su un banco di lavoro ed inserire il perno ruota nel mozzo. Ora tenere ferma la ruota e cercare di girare il pignone. Misurando dall'esterno, il pignone deve farsi girare al massimo di 5 mm. Se il gioco è maggiore, si devono sostituire tutte le 6 gomme di ammortamento.

Controllare le gomme di ammortamento anche per quanto riguarda eventuali danni ed insudiciamenti.

### ! AVVERTIMENTO

SE LE GOMME NON VENGONO SOSTITuite IN TEMPO, IL DISPOSITIVO DI TRASCINAMENTO DEL PIGNONE CATENA ED IL MOZZO DELLA RUOTA POSTERIORE VENGONO DANNEGGIATI. SOSTITUIRE SEMPRE TUTTE LE 6 GOMME INSIEME.



PRESSIONE PNEUMATICI 640 LC4 ENDURO		
	anteriore	posteriore
Strada, solo guidatore	1,8 bar	2,0 bar
Strada, con passeggero	2,0 bar	2,2 bar

PRESSIONE PNEUMATICI 640 LC4 SUPERMOTO		
	anteriore	posteriore
Strada, solo guidatore	2,0 bar	2,2 bar
Strada, con passeggero	2,2 bar	2,4 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.

### ⚠ ATTENZIONE

PER GARANTIRE LA SICUREZZA DI MARCIA E CARATTERISTICHE DI MARCIA OTTIMALI, UTILIZZARE SOLO PNEUMATICI INDICATI DALLA KTM. ALTRI PNEUMATICI POSSONO INFLUIRE NEGATIVAMENTE SULLA TENUTA DI STRADA (AS ESEMPIO "OSCILLARE" ALLE ALTE VELOCITÀ).

Pneumatici indicati per 640 LC4

BRIDGESTONE.....TW 301/302

METZELER.....Enduro 3, Enduro 4, Karoo

MICHELIN.....Sirac, T63

PIRELLI .....MT 21, MT60, MT70, MT90, Scorpion Sync

- 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 conficcatisi 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 LA RUOTA ANTERIORE E PER LA RUOTA POSTERIORE UTILIZZARE PNEUMATICI DELLA STESSA MARCA E DELLO TIPO.
- PER GARANTIRE LA VOSTRA INCOLUMITÀ, PNEUMATICI DANNEGGIATI VANNO SOSTITUITI IMMEDIATAMENTE.
- PNEUMATICI LISCI CONDIZIONANO NEGATIVAMENTE IL COMPORTAMENTO SU STRADA DEL MOTOCICLO, SOPRATTUTTO SU CARREGGIATA BAGNATA.
- PNEUMATICI NUOVI HANNO UNA SUPERFICIE LISCIA E PERTANTO GLI MANCA ANCORA LA PIENA ADERENZA. L'INTERO BATTISTRADA DEVE QUINDI ESSERE IRRUVIDITO NEI PRIMI 200 KM ATTRAVERSO UN RODAGGIO A VELOCITÀ MODERATA ALTERNANDO LA POSIZIONE INCLINATA. SOLO CON QUESTO RODAGGIO VIENE OTTENUTA AL CENTO PERCENTO L'ADERENZA DEL BATTISTRADA.
- UNA PRESSIONE INSUFFICIENTE COMPORTA UN'USURA ANOMALA ED IL SURRISCALDAMENTO DEL PNEUMATICO.

## 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.

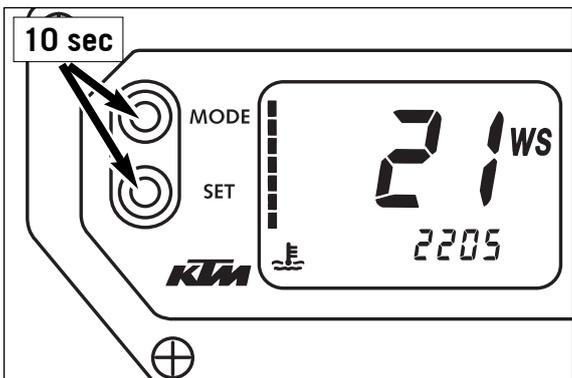
### ⚠ ATTENZIONE

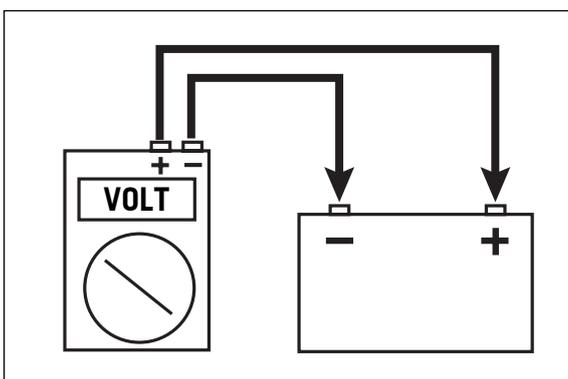
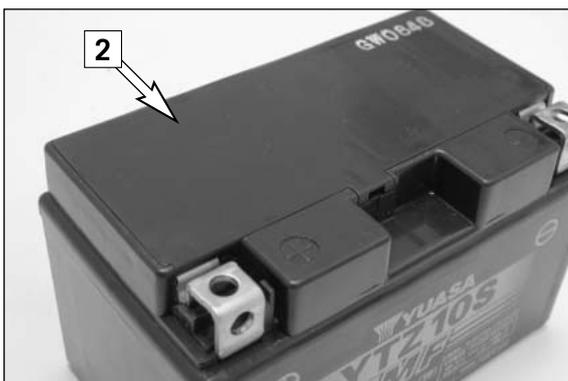
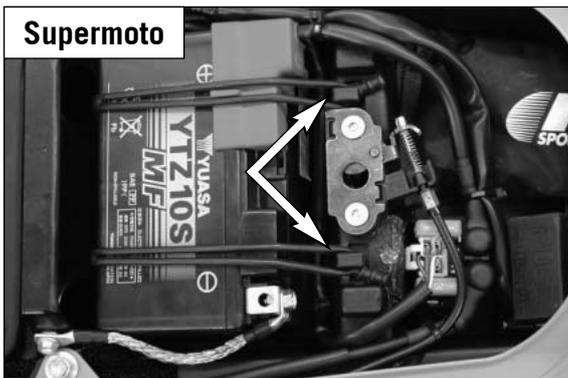
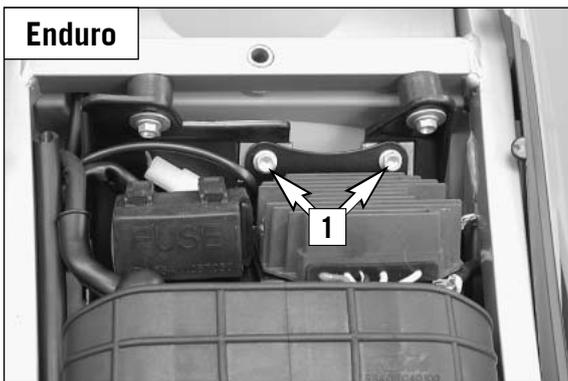
- SE PROSEGUITE IL VIAGGIO CON RAGGI INSUFFICIENTEMENTE TESI, I RAGGI POSSONO STRAPPARSI CAUSANDO UN'INSTABILE TENUTA DI STRADA.
- RAGGI ECCESSIVAMENTE TESI SI POSSONO STRAPPARE A CAUSA DI UN SOVRACCARICO LOCALE. I RAGGI DEVONO ESSERE TESI CON UNA COPPIA DI SERRAGGIO DA 4 NM.

## Modifica misura ruote

Il diametro ruota impostato (21, 19 o 17") e la relativa circonferenza (2205, 2040 o 1882 mm) vengono brevemente visualizzati dopo l'inserimento dell'accensione.

Per modificare il diametro ruota, inserire l'accensione, andare in modalità ODO e premere contemporaneamente i tasti MODE e SET per ca. 10 secondi. La visualizzazione inizia a lampeggiare. Con il tasto MODE selezionare il diametro ruota, quindi premere il tasto SET per confermare e memorizzare l'impostazione.





## Batteria

La batteria si trova sotto la sella e non richiede manutenzione. Non è necessario controllare il livello dell'elettrolita o rabboccare con acqua. Bisogna soltanto tenere puliti i poli della batteria e, se necessario, ingrassarli leggermente con grasso privo di acidi.

### Smontaggio batteria:

Togliere le viti [1] ed orientare a lato la piastra di supporto con il regolatore della tensione.

Staccare dalla batteria prima il polo negativo poi quello positivo.

Togliere la batteria.

Al rimontaggio collegare il polo negativo per ultimo alla batteria.

### ⚠ ATTENZIONE

- SE PER QUALUNQUE MOTIVO CI DOVESSE ESSERE UNA FUORIUSCITA DI ELETTRILITA (ACIDO SOLFORICO) DALLA BATTERIA, SI RACCOMANDA LA MASSIMA PRECAUZIONE. L'ELETTRILITA PUÒ PROVOCARE GRAVI USTIONI.
- AL CONTATTO CON LA PELLE SCIACQUARE ABBONDANTEMENTE CON ACQUA.
- SE DELL'ELETTRILITA ENTRA NEGLI OCCHI, SCIALCQUARE ALMENO PER 15 MINUTI CON ACQUA E CONSULTARE SUBITO UN MEDICO.
- BENCHÉ SI TRATTI DI UNA BATTERIA CHIUSA. È POSSIBILE CHE FUORIESCANO DEI GAS ESPLOSIVI. TENERE SCINTILLE O FIAMME APERTE LONTANE DALLA BATTERIA.
- TENERE BATTERIE DIFETTOSE FUORI DALLA PORTATA DI BAMBINI E PROVVEDERE AD UN REGOLARE SMALTIMENTO.

### ! AVVERTIMENTO

- IL LISTELLO DI CHIUSURA [2] NON VA ASSOLUTAMENTE TOLTO, PERCHÉ ALTRIMENTI ASSO VERREBBE DANNEGGIATO.
- IN NESSUN CASO STACCARE LA BATTERIA A MOTORE ACCESO, PERCHÉ ALTRIMENTI IL REGOLATORE-RADDRIZZATORE VERREBBE DISTRUTTO.
- LA BATTERIA DEVE ESSERE MONTATA CON I POLI DAVANTI (COME NELLA FIGURA), SE VIENE MONTATA AL CONTRARIO, È POSSIBILE CHE FUORIESCA DELL'ELETTRILITO!

### CONSERVAZIONE:

Se la motocicletta viene tenuta ferma per molto tempo, smontare la batteria e caricarla. Tenere a magazzino ad una temperatura di 0- 35°C al riparo da luce solare diretta.

## Carica batteria

AVVERTENZA: Presso il vostro concessionario KTM è disponibile un carica-batterie con il cod.art. 58429074000.

Con questo caricabatterie potete misurare, inoltre, la tensione di riposo, la capacità di avviamento della batteria e la potenza del generatore.

Smontare la batteria e determinare lo stato di carica. A questo scopo misurare con un voltmetro la tensione fra i poli della batteria (tensione di riposo). Per ottenere una misurazione esatta, prima della misurazione la batteria non deve essere né caricata né scaricata per almeno 30 minuti.

Se la tensione supera 12,4 V, non è necessario caricarla.

Se invece è inferiore a 12,4 V, è consigliabile ricaricarla.

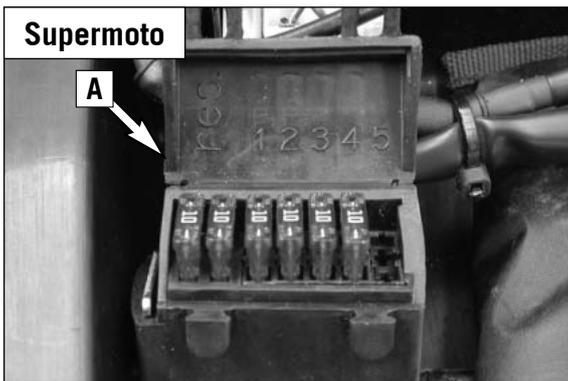
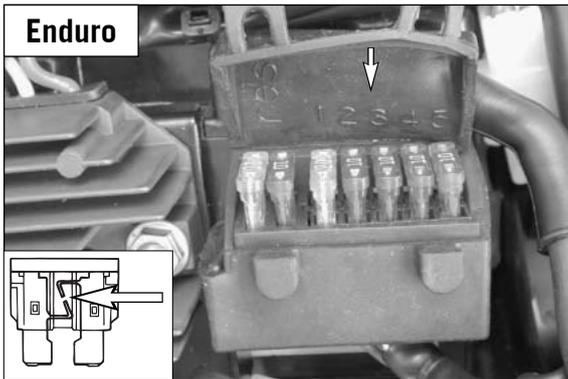
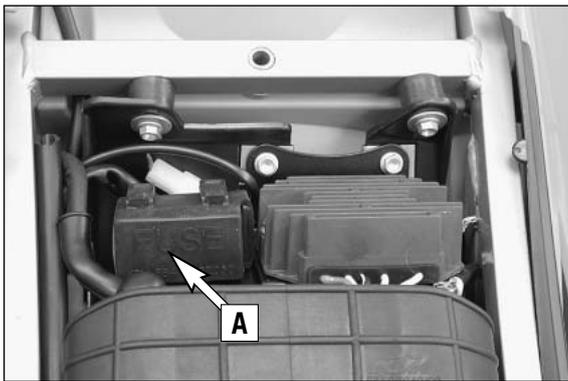
### RICARICA:

Ricaricare la batteria per 5 fino a max. 10 ore con 0,9 ampere e max. 14,4 volt.

Con una ricarica rapida la batteria dovrebbe essere caricata, per non più di 1 ora, con 4,5 ampere e max. 14,4 volt.

### ! AVVERTIMENTO

- SE NON È POSSIBILE DETERMINARE LO STATO DI CARICA, LA BATTERIA PUÒ ESSERE RICARICATA PER 5 FINO A MAX. 10 ORE CON 0,9 AMPERE E MAX. 14,4 VOLT.
- PER LA CARICA COLLEGARE PRIMA LA BATTERIA AL CARICA-BATTERIE, POI ACCENDERE IL CARICA-BATTERIE.
- ALLA CARICA IN LOCALI CHIUSI PROVVEDERE AD UNA BUONA AERAZIONE. DURANTE LA CARICA LA BATTERIE PRODUCE GAS ESPLOSIVI.
- SE LA BATTERIA VIENE CARICATA PER TROPPO TEMPO O CON UNA TENSIONE TROPPO ALTA FUORIESCE DELL'ELETTRILITA ATTRAVERSO LE VALVOLE DI SICUREZZA. COSÌ LA BATTERIA PERDE CAPACITÀ.
- TRALASCIARE POSSIBILMENTE DELLE CARICHE VELOCI.
- IL LISTELLO DI CHIUSURA NON VA ASSOLUTAMENTE RIMOSSO, PERCHÉ ALTRIMENTI ESSO VIENE DANNEGGIATO.



## Fusibili

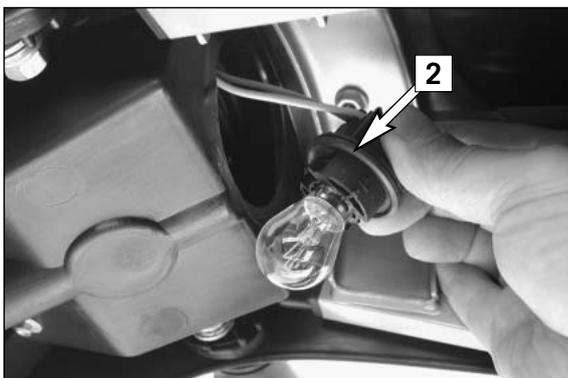
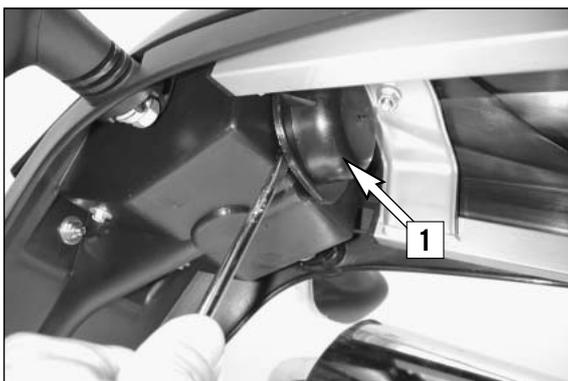
La scatola dei fusibili [A] si trova sotto la sella. Per togliere e rimontare la sella vedi "Smontaggio sella". I fusibili sono numerati sul lato interno della scatola dei fusibili. I fusibili contrassegnati con "RES" sono fusibili di scorta.

FUSIBILI	LC4 SUPERMOTO	LC4 ENDURO
1	10 ampere – tachimetro elettronico – condensatore	20 ampere sono protette tutte le utenze elettriche.
2	10 ampere – accensione – sistema di avviamento	10 ampere – tachimetro elettronico – condensatore
3	10 ampere – indicatori di direzione – luce posteriore di stop – avvisatore acustico	10 ampere – accensione – sistema di avviamento
4	10 ampere – faro – luce di posizione	10 ampere – indicatori di direzione – luce posteriore di stop – avvisatore acustico
5	–	10 ampere – faro – luce di posizione

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

## ! AVVERTIMENTO

NON MONTARE IN NESSUN CASO UN FUSIBILE CON MAGGIORE POTENZA O TENTARE DI "AGGIUSTARE" LO STESSO FUSIBILE. TRATTAMENTI NON APPROPRIATI POTREBBERO CAUSARE IL GUASTO DELL'INTERO IMPIANTO ELETTRICO.



## Sostituzione lampadina fanalino posteriore (LC4 Enduro)

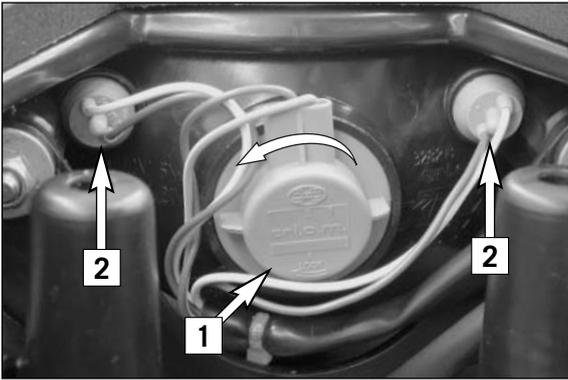
Togliere il tappo di chiusura [1] al lato inferiore del portatarga.

Girare il portalamпада [2] di ca. 30° in senso antiorario ed estrarlo dal fanalino.

Premere leggermente la lampadina, girarla di ca. 45° in senso antiorario ed estrarla dal portalamпада.

Il montaggio avviene in ordine inverso.

**AVVERTENZA:** Poiché sulla coda del veicolo le lampadine sono sottoposte ad elevate vibrazioni, presso il vostro concessionario KTM sono disponibili lampadine più resistenti.



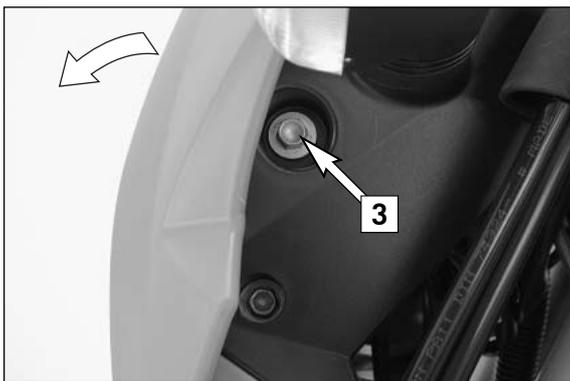
## Sostituzione lampadina fanalino posteriore (LC4 Supermoto)

Smontaggio sella.

Premere leggermente la lampadina [1], girarla di ca. 30° in senso antiorario ed estrarla dal portalampada.

Estrarre con cautela la lampadina luce di posizione completa di portalampada [2] dalla parabola.

Il montaggio avviene in ordine inverso.



## Sostituzione lampadina faretto (LC4 Enduro)

Sostituzione lampadina faretto

Smontaggio mascherina portafaretto:

Togliere le viti [3] a sinistra ed a destra.

Ribaltare la mascherina in avanti e sganciarla dal parafrangente.

Sostituzione lampadina faretto:

Sfilare la spina [4] dalla lampadina.

Togliere il cappuccio in gomma [5].

Sganciare la staffetta di sostegno e togliere la lampadina.

Nell'inserire la lampadina nuova far attenzione che la linguetta più larga [6] delle tre linguette sia posizionata nell'apposita rientranza del portalampada.

### ! AVVERTIMENTO

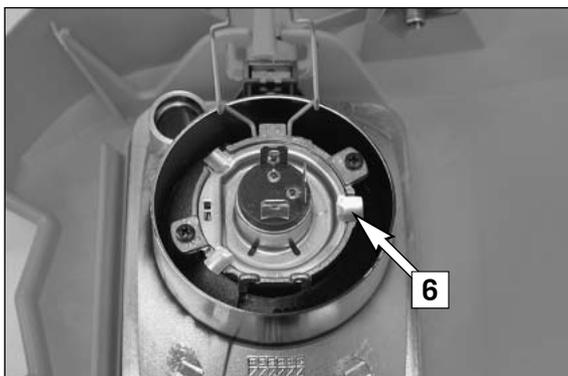
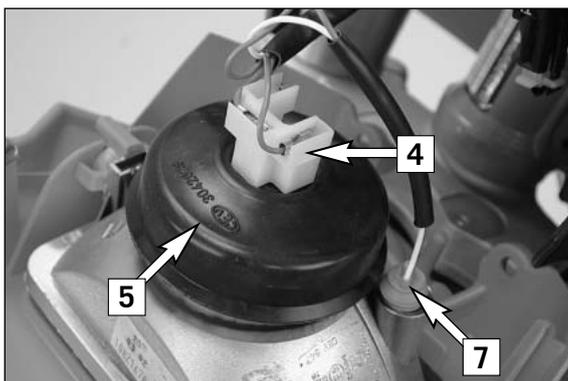
NON TOCCARE IL BULBO DI VETRO DELLA LAMPADINA CON LE DITA, ONDE EVITARE IL DANNEGGIAMENTO DELLA PARABOLA.

Agganciare la staffetta di sostegno, rimontare il cappuccio in gomma e rimettere la spina sulla lampadina.

Rimontaggio mascherina portafaretto:

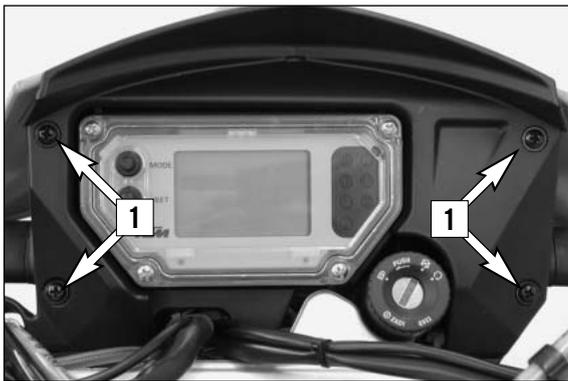
Posizionare la mascherina in modo che il faretto si trovi sotto il cruscotto.

Agganciare la mascherina al parafrangente e rimontare le viti [3].



## Sostituzione lampadina luce di posizione (LC4 Enduro)

Smontare il faretto come descritto sopra ed estrarre semplicemente il portalampada [7] dal riflettore.



## Sostituzione lampadina faro (LC4 Supermoto)

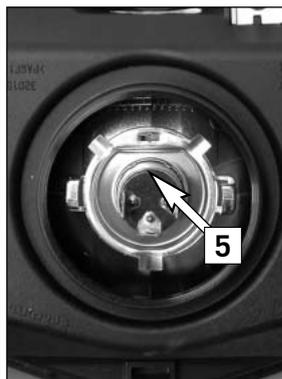
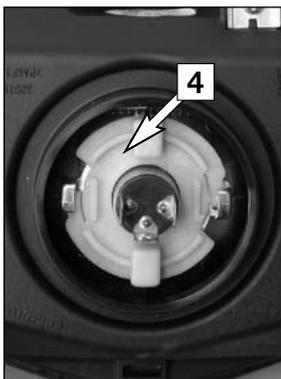
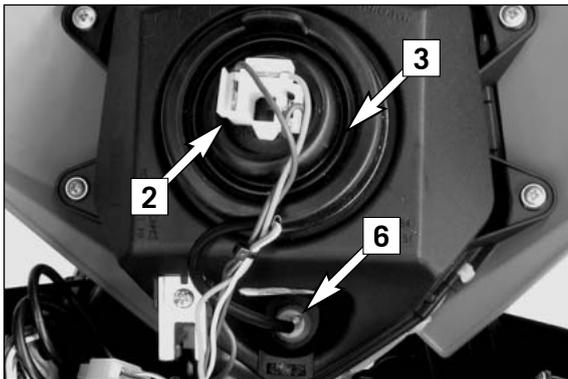
Smontaggio mascherina portafaro:  
Svitare le viti [1] a sinistra ed a destra e togliere il rivestimento del tachimetro. Sganciare la mascherina e ribaltarla in avanti.

Sostituzione lampadina faro:  
Sfilare il connettore [2] dalla lampadina.  
Togliere il cappuccio in gomma [3].  
Girare la ghiera [4] di ca. 30° in senso antiorario e toglierla dal portalamпада. All'inserimento della nuova lampadina [5] far attenzione che la risieda correttamente nella portalamпада.

**! AVVERTIMENTO**  
NON TOCCARE IL BULBO DI VETRO DELLA LAMPADINA CON LE DITA, ONDE EVITARE IL DANNEGGIAMENTO DELLA PARABOLA.

Il rimontaggio avviene in senso inverso.

Rimontaggio mascherina portafaro:  
Riagganciare la mascherina agli appositi supporti.  
Rimontare il rivestimento del tachimetro e le viti [1].



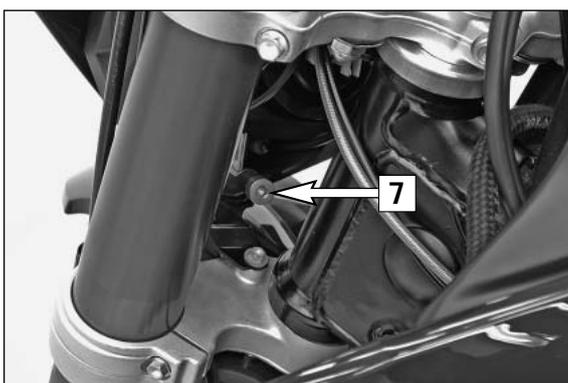
## Sostituzione lampada luce di posizione (LC4 Supermoto)

Smontare il faro come descritto sopra ed estrarre semplicemente il portalamпада [6] dal riflettore.

## Regolazione profondità di illuminazione (LC4 Supermoto)

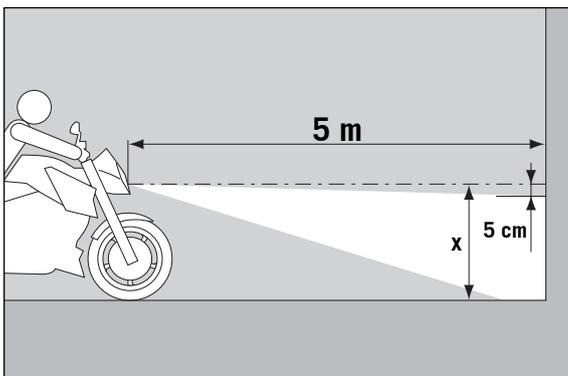
Un alto carico utile può richiedere una correzione della profondità di illuminazione del faro.

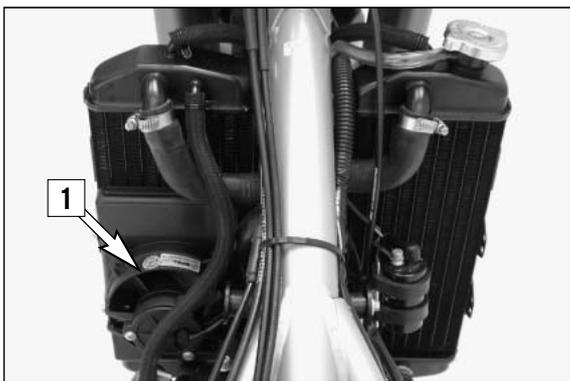
La profondità di illuminazione del doppio faro può essere regolata con la vite di registro [7]. Girando in senso orario si diminuisce la profondità di illuminazione, girando in senso antiorario la si aumenta.



## CONTROLLO:

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



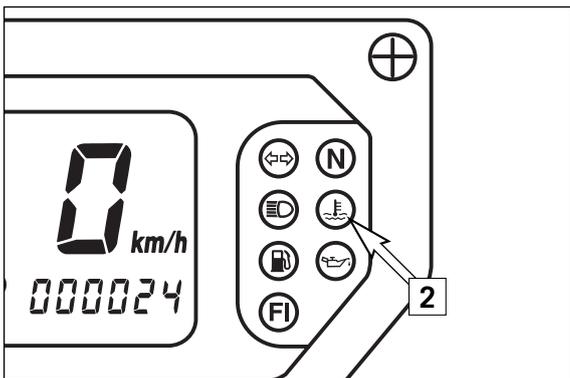


## Raffreddamento

La pompa dell'acqua alloggiata nel motore induce una circolazione forzata del liquido di raffreddamento. A motore freddo il liquido di raffreddamento circola solo nel cilindro e nella testa cilindro. Dopo che il motore ha raggiunto la sua temperatura d'esercizio (circa 70°C), il termostato apre e il liquido di raffreddamento viene pompato anche attraverso i radiatori in alluminio.

Il raffreddamento avviene attraverso il vento contrario, più la velocità è bassa, minore è l'effetto di raffreddamento. Anche alette del radiatore sporche diminuiscono l'effetto di raffreddamento.

Quando attraverso il radiatore soffia poca aria o non soffia affatto, per esempio nel traffico urbano lento o durante la sosta ad un semaforo, la temperatura del liquido di raffreddamento sale. Se il liquido di raffreddamento raggiunge 98°C, entra in funzione il ventilatore [1] del radiatore sinistro. Così viene soffiata altra aria nel radiatore impedendo un surriscaldamento del sistema di raffreddamento.

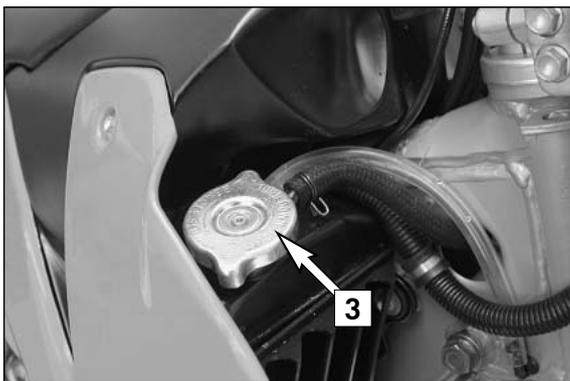


## ! AVVERTIMENTO

LA SPIA ROSSA DI AVVERTIMENTO TEMPERATURA LIQUIDO DI RAFFREDDAMENTO [2] INIZIA A LAMPEGGIARE QUANDO IL LIQUIDO DI RAFFREDDAMENTO HA RAGGIUNTO UNA TEMPERATURA DI CA. 120°C E QUINDI HA SUPERATO LA TEMPERATURA D'ESERCIZIO NORMALE.

POSSIBILI CAUSE:

- GUIDA LENTA AD ALTO CARICO ED ALTA TEMPERATURA DELL'ARIA: AUMENTATE POSSIBILMENTE LA VELOCITÀ DI GUIDA PER FAR ARRIVARE PIÙ VENTO AI RADIATORI. SE CIONONOSTANTE LA SPIA NON SI SPEGNE DOPO 300 METRI, FERMATEVI SUBITO, SPEGNETE IL MOTORE E CERCATE ALTRE CAUSE.
- POCO LIQUIDO NEL SISTEMA DI RAFFREDDAMENTO: FATE RAFFREDDARE IL MOTORE E VERIFICATE L'EVENTUALE PRESENZA DI PERDITE NEL SISTEMA DI RAFFREDDAMENTO. CONTROLLATE ANCHE IL LIVELLO DEL LIQUIDO DI RAFFREDDAMENTO - ATTENZIONE, PERICOLO DI SCOTTATURE! UN PROSEGUIMENTO DEL VIAGGIO È CONSENTITO SOLO SE VI È ABBASTANZA LIQUIDO NEL SISTEMA. SI RACCOMANDA DI RECARSI QUANTO PRIMA AD UN'OFFICINA SPECIALIZZATA KTM PER ELIMINARE IL GUASTO. CONTINUANDO LA MARCIA A SPIA DI AVVERTIMENTO ACCESA, SI PROVOCHERANNO DANNI AL MOTORE!
- LA VENTOLA AL RADIATORE SINISTRO NON FUNZIONA: AD UNA TEMPERATURA DEL LIQUIDO DI RAFFREDDAMENTO DI 98°, LA VENTOLA DEVE GIRARE, SE L'ACCENSIONE È INSERITA. SE INVECE NON GIRA PUR ESSENDOCI ABBASTANZA LIQUIDO DI RAFFREDDAMENTO, POTETE PROSEGUIRE A CARICO MOTORE MOLTO RIDOTTO FINO ALL'OFFICINA SPECIALIZZATA KTM PIÙ VICINA.
- USO CONTINUO DELLA FRIZIONE (LASCIANDO LA SLITTARE) A BASSA VELOCITÀ.



Come liquido di raffreddamento viene impiegata una miscela di anticongelante al 50% e di acqua distillata al 50%. 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.

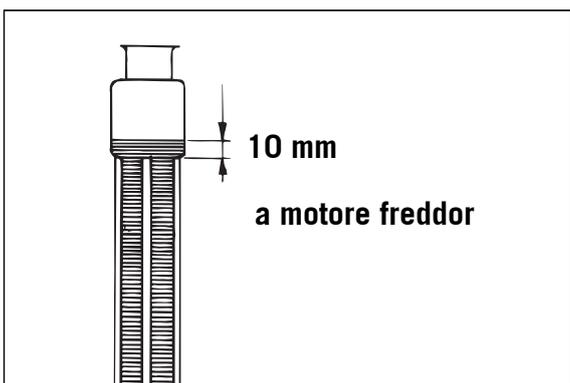
## ! AVVERTIMENTO

USARE SEMPRE PRODOTTI DI BUONA QUALITÀ (MOTOREX ANTI-FREEZE) 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 [3]; si possono raggiungere temperature prossime ai 125° C senza timore di inconvenienti.

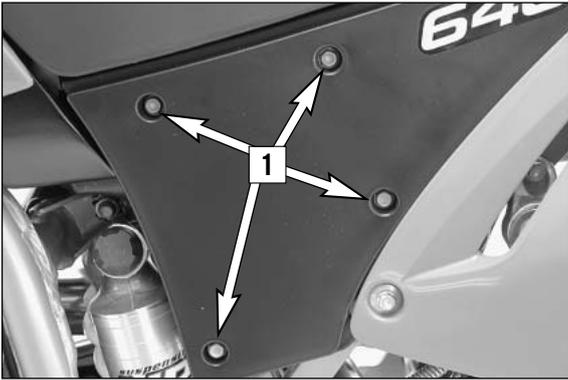
## Controllo livello liquido di raffreddamento

A motore freddo il livello del liquido di raffreddamento dovrebbe trovarsi ca. 10 mm al di sopra delle lamelle del radiatore (vedi disegno). Se prima il liquido di raffreddamento è stato scaricato, riempire il sistema di raffreddamento e poi rabboccare a motore acceso.



## ⚠ ATTENZIONE

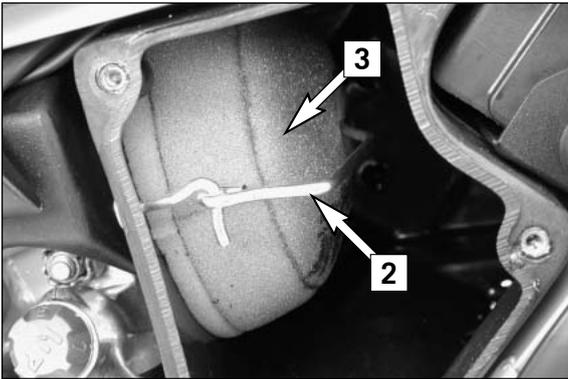
- CONTROLLATE IL LIVELLO DEL LIQUIDO DI RAFFREDDAMENTO POSSIBILMENTE A MOTORE FREDDO. SE DOVETE TOGLIERE IL TAPPO DEL RADIATORE A MOTORE CALDO, COPRITelo CON UN PANNINO ED APRITelo LENTAMENTE PER FAR SÌ CHE LA SOVRAPPRESSIONE POSSA SCARICARSI. ATTENZIONE - PERICOLO DI SCOTTATURE!
- NON STACCARE I MANICOTTI DEL RADIATORE A MOTORE CALDO. IL LIQUIDO DI RAFFREDDAMENTO ED IL VAPORE CHE FUORIESCONO SCOTTANTI, POSSONO PROVOCARE SERIE SCOTTATURE.
- IN CASO DI SCOTTATURE TENERE LE PARTI INTERESSATE SUBITO SOTTO ACQUA CORRENTE FREDDA.
- LIQUIDO DI RAFFREDDAMENTO È TOSSICO! CONSERVATELO PERTANTO FUORI DALLA PORTATA DEI BAMBINI.
- SE AVETE INGOIATO DEL LIQUIDO DI RAFFREDDAMENTO, RECAVEVI SUBITO DA UN MEDICO.
- SE VI È ENTRATO DEL LIQUIDO DI RAFFREDDAMENTO NEGLI OCCHI, SCIAQUATELI SUBITO CON ACQUA E RECAVEVI DA UN MEDICO.



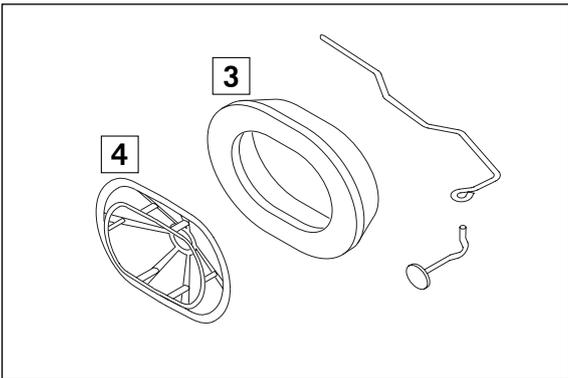
## Pulizia filtro aria (LC4 Enduro)\*

Una pulizia regolare del filtro aria è molto importante per la durata del motore.

Per pulire il filtro aria togliere le viti [1] ed il coperchio cassafiltro. Sganciare la staffetta fissaggio filtro [2] e togliete il filtro aria [3] unitamente al supporto filtro [4] dalla cassafiltro.



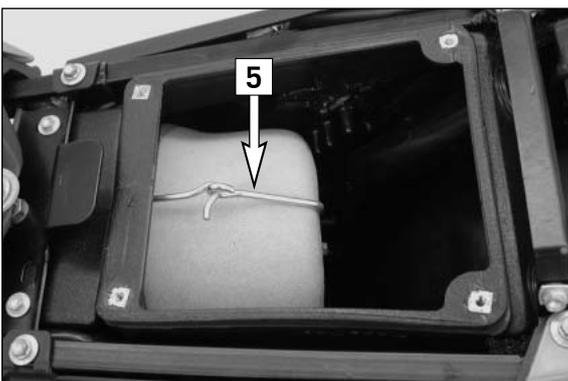
Togliere il filtro dal supporto filtro e lavarlo con cura con uno speciale liquido detergente. Per la manutenzione professionale del filtro aria la Motorex offre prodotti non inquinanti (Motorex Bio Dirt Remover + Motorex Liquid Bio Power). Spremere leggermente il filtro – mai strizzarlo – e farlo asciugare. Oliare accuratamente il filtro aria asciutto con un olio per filtri di alta qualità e, massaggiando con le dita, impregnare l'intera superficie del filtro. Pulire anche la cassafiltro ed il coperchio cassafiltro e verificare che il soffietto filtro non presenti dei danneggiamenti.



Rimontare il filtro aria sul supporto filtro, posizionare l'assieme nella cassafiltro (facendo attenzione al corretto centraggio) e fissarlo con la staffetta fissaggio filtro. Controllare nuovamente la sede corretta del filtro aria e montare il coperchio 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 TWINAIR PER LA PULIZIA E PER LA LUBRIFICAZIONE.
- NON METTERE MAI IN FUNZIONE LA MOTOCICLETTA SENZA FILTRO ARIA. L'INFILTRAZIONE DI POLVERE E SPORCO PUÒ CAUSARE DANNI ED UN'ELEVATA USURA.
- SE IL FILTRO ARIA NON È MONTATO CORRETTAMENTE, POLVERE E SPORCO POSSONO GIUNGERE NEL MOTORE E PROVOCARE DEI DANNI.



## Pulizia filtro aria (LC4 Supermoto) \*

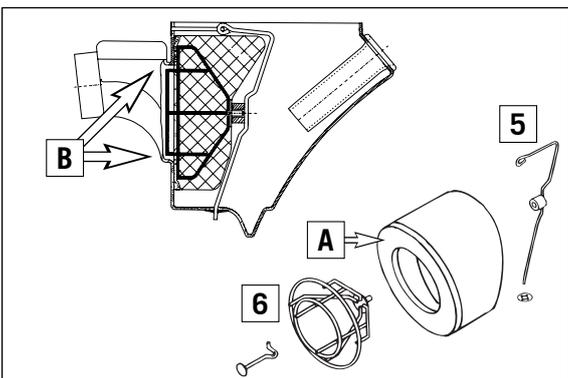
Smontare la sella e togliere il coperchio cassafiltro. Sganciare la staffetta fissaggio filtro [5], orientarla indietro e togliere il filtro aria unitamente al supporto filtro dalla cassafiltro.

Togliere il filtro dal supporto filtro e lavarlo con cura con uno speciale liquido detergente. Per la manutenzione professionale del filtro aria la Motorex offre prodotti non inquinanti (Motorex Bio Dirt Remover + Motorex Liquid Bio Power). Spremere leggermente il filtro e mai strizzarlo e farlo asciugare. Oliare accuratamente il filtro aria asciutto con un olio per filtri di alta qualità e, massaggiando con le dita, impregnare l'intera superficie del filtro. Pulire anche la cassafiltro ed il coperchio cassafiltro e verificare che il soffietto filtro non presenti dei danneggiamenti.

Montare il filtro aria sul supporto filtro [6]. Spalmare il lato superiore [A] del filtro aria con grasso per migliorare la tenuta. Montare il filtro aria unitamente al supporto filtro nella cassafiltro facendo attenzione al centraggio [B], e fissare con la staffetta fissaggio filtro [5].

### ! 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 TWINAIR PER LA PULIZIA E PER LA LUBRIFICAZIONE.
- NON METTERE MAI IN FUNZIONE LA MOTOCICLETTA SENZA FILTRO ARIA. L'INFILTRAZIONE DI POLVERE E SPORCO PUÒ CAUSARE DANNI ED UN'ELEVATA USURA.
- SE IL FILTRO ARIA NON È MONTATO CORRETTAMENTE, POLVERE E SPORCO POSSONO GIUNGERE NEL MOTORE E PROVOCARE DEI DANNI.





## Impianto di scarico (LC4 Supermoto) \*

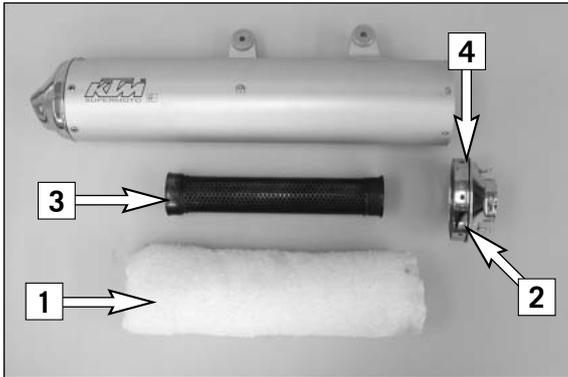
Per l'insonorizzazione i silenziatori della 640 Supermoto sono riempiti nella parte anteriore con lana di vetro e nella parte posteriore con una lastra fonoassorbente. Con l'effetto del calore la lana di vetro diventa sciolta. Ciò può comportare una perdita di potenza e riduce l'effetto insonorizzante del silenziatore. Pertanto è necessario sostituire solo la cartuccia di lana anteriore [1]. A questo scopo smontare il silenziatore dalla moto e togliere il tappo di chiusura anteriore [2]. Estrarre la cartuccia di lana unitamente al tubo interno [3] dal silenziatore. Pulire il tubo interno anteriore.

Spingere una nuova cartuccia nel silenziatore. Ora spingere anche il tubo interno nel silenziatore e rimontare il tappo di chiusura.

Avvertenza:

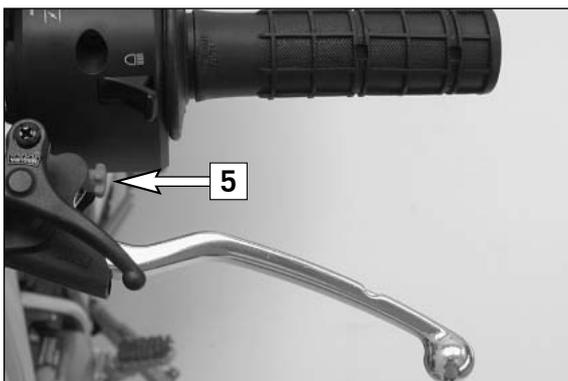
Gli O-ring [4] vanno sostituiti ad ogni riparazione del silenziatore.

I pacchi di lana di vetro sono disponibili presso il vostro concessionario 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.



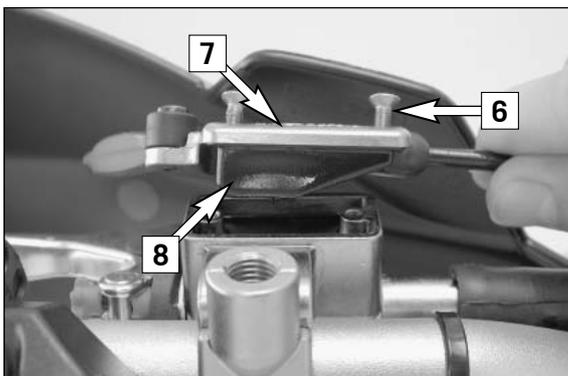
## Regolazione posizione base della leva frizione

Con la vite di regolazione [5] 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 antiorario, la leva frizione si avvicina al manubrio. Se la vite di regolazione viene girata in senso orario, la leva frizione si allontana dal manubrio.

### ! AVVERTIMENTO

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

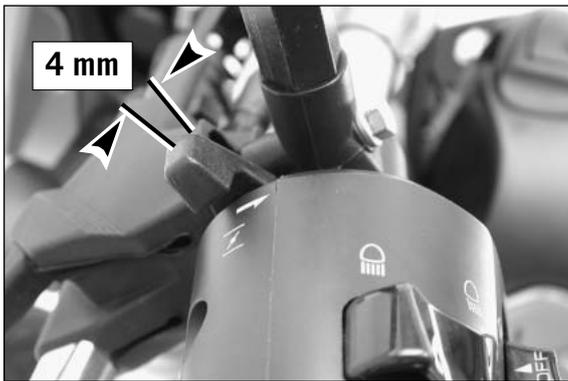


## Controllo livello olio della frizione idraulica

Per il controllo del livello olio nel cilindro pompa frizione va tolto il coperchio. A questo scopo rimuovere le viti [6] e togliere il coperchio [7] unitamente al soffietto di gomma [8]. A cilindro pompa frizione in posizione orizzontale il livello dell'olio dovrebbe trovarsi 4 mm sotto il bordo superiore. All'occorrenza rabboccare con olio idraulico biodegradabile SAE 10 (fluido per frizioni Motorex Kupplungsfluid 75), disponibile presso la vostra officina specializzata KTM.

### ! AVVERTIMENTO

PER IL COMANDO IDRAULICO DELLA FRIZIONE LA KTM UTILIZZA OLIO IDRAULICO MINERALE BIODEGRADABILE. QUESTO OLIO NON DEVE ASSOLUTAMENTE ESSERE MISCHIATO CON UN ALTRO TIPO DI OLIO IDRAULICO. USATE SEMPRE L'OLIO IDRAULICO ORIGINALE KTM (DISPONIBILE PRESSO LA VOSTRA OFFICINA SPECIALIZZATA KTM), SOLO COSÌ PUÒ ESSERE GARANTITA LA FUNZIONE OTTIMALE DEL COMANDO FRIZIONE. IN NESSUN CASO IMMETTERE LIQUIDO PER FRENI.



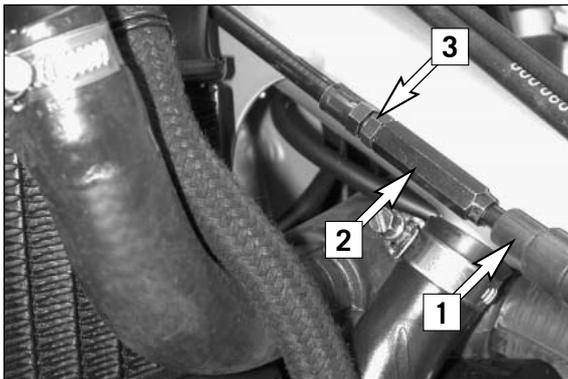
## Comando a cavo dell'aria – controllo e regolazione del gioco \*

La leva dell'aria deve sempre avere un gioco di ca. 4 mm.

### ! AVVERTIMENTO

SE IL COMANDO A CAVO FLESSIBILE DELL'ARIA NON PRESENTA GIOCO, IL FORO DEL SISTEMA DI AVVIAMENTO A FREDDO NON PUÒ ESSERE CHIUSO COMPLETAMENTE. LE CONSEGUENZE SONO UN ELEVATO CONSUMO DI CARBURANTE, UN FUNZIONAMENTO IRREGOLARE DEL MOTORE ED UN'ELEVATA USURA DEL PISTONE E DEL CILINDRO.

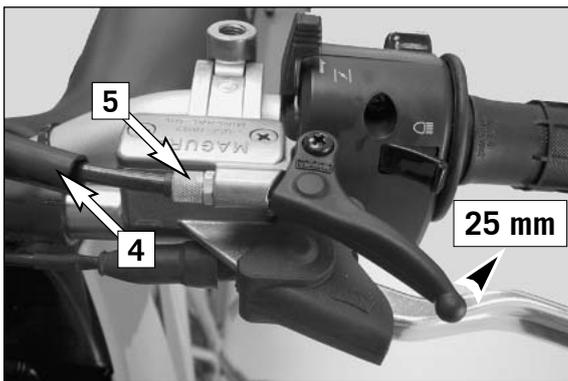
Per la regolazione togliere sella e serbatoio.



Spingere la leva dell'aria completamente in avanti e sfilare il cappuccio protettivo [1] dall'elemento di registro [2].

Allentare il controdado [3] e correggere il gioco girando l'elemento di registro. Serrare il controdado e reinfilare il cappuccio protettivo.

Rimontare serbatoio e sella.



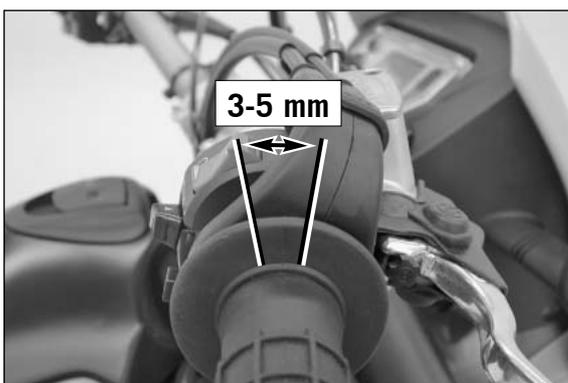
## Controllo regolazione comando a cavo flessibile di decompressione a mano \*

Per il controllo mettere il pistone in compressione affinché siano chiuse le valvole. A questo scopo azionate lentamente il pedale di avviamento finché non sentite il clic di disinnesto del decompressore automatico. Ora si deve poter azionare la leva di decompressione di 25 mm, finché non si avverta una certa resistenza (le valvole di scarico iniziano ad aprirsi). Per regolare: spingere indietro il cappuccio protettivo [4], allentare il controdado e regolare in modo corrispondente la vite di regolazione [5]. Serrare il controdado e reinfilare il cappuccio protettivo.

### ! AVVERTIMENTO

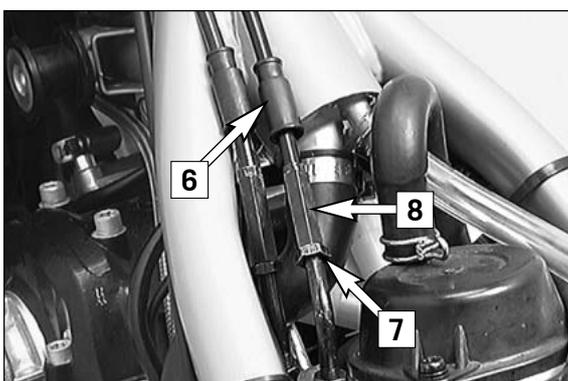
SE NON VI È CORSA A VUOTO ALLA LEVA DI DECOMPRESSIONE, CIÒ COMPORTA DANNEGGIAMENTI DEL MOTORE.

INDICAZIONE: Il decompressore automatico non richiede nessuna regolazione.



## Regolazione comandi a cavo del gas \*

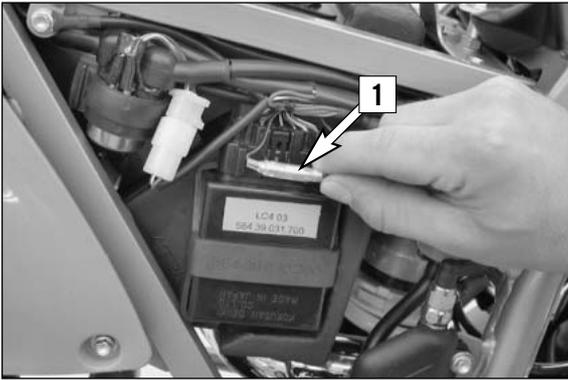
Girando la manopola comando gas, si deve percepire all'inizio una corsa a vuoto di 3-5 mm.



Se è necessaria una correzione, togliere prima il serbatoio. Spingere indietro il cappuccio protettivo [6]. Per la regolazione allentare il controdado [7] e girare adeguatamente la viti di regolazione [8]. Infine serrare il controdado e reinfilare il cappuccio protettivo.

Controllare che la manopola gas dopo il rilascio ritorni da sé in posizione di folle.

Per controllare la correttezza della regolazione, avviate il motore, sterzate a sinistra ed a destra rispettivamente fino all'arresto. In questo i giri del minimo non devono variare. In caso contrario dovete aumentare il gioco al cavo del gas.



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

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

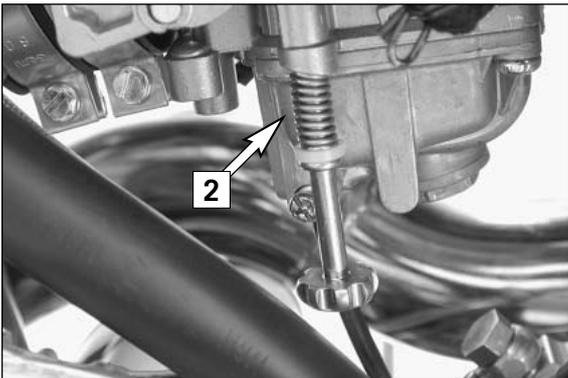
In corrispondenza della centralina digitale si trova un connettore [1] su un cavo nero-marrone.

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

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

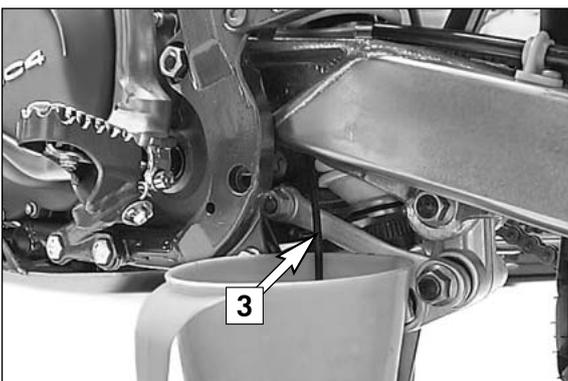
### ! AVVERTIMENTO

QUALORA NON SIA DISPONIBILE DEL CARBURANTE AD ALMENO 95 OTTANI (RON), È ASSOLUTAMENTE NECESSARIO ATTIVARE LA CURVA D'ACCENSIONE PER 80 – 94 OTTANI (RON) PER EVITARE UN DANNO AL MOTORE.



## Regolazione del minimo \*

Con la vite di regolazione [2] viene regolata la posizione base della valvola a farfalla e quindi il numero di giri del minimo. Girando in senso orario i giri del minimo aumentano, girando in senso antiorario i giri del minimo si abbassano. I giri del minimo devono trovarsi tra 1400-1500 giri/min.



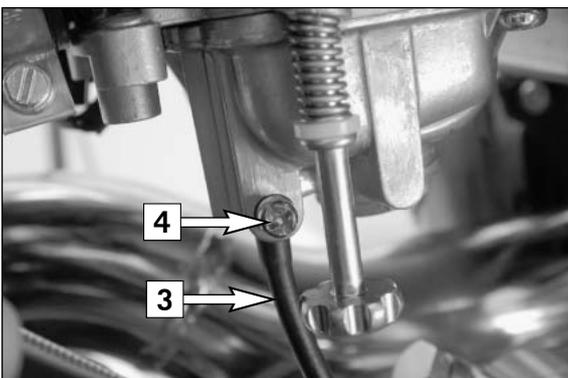
## Svuotamento vaschetta del carburatore \*

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

Eseguite questo lavoro a motore freddo.

Chiudete il rubinetto del carburante.

Conducete il tubo flessibile [3], che scende dietro il motore, in un contenitore.

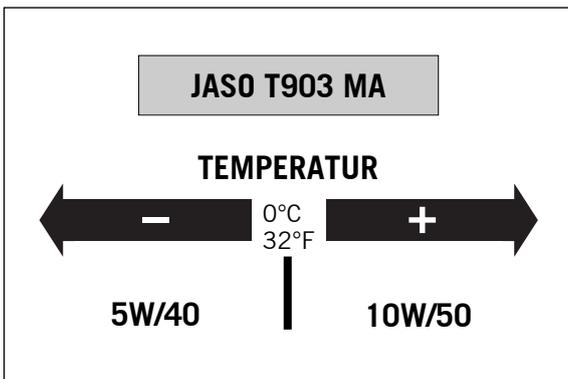


Aprite la vite di scarico [4] (in senso antiorario) di qualche giro e fate defluire il carburante dalla vaschetta del carburatore.

Infine serrate la vite di scarico ed aprite di nuovo il rubinetto del carburante.

### ⚠ ATTENZIONE

CARBURANTE È FACILMENTE INFIAMMABILE E TOSSICO. MANEGGIATE IL CARBURANTE CON ESTREMA ATTENZIONE. ESEGUITE LAVORI ALL'IMPIANTO DEL CARBURANTE MAI NELLA VICINANZA DI FIAMME APERTE O SIGARETTE ACCESE. FATE SEMPRE RAFFREDDARE PRIMA IL MOTORE. RIMUOVETE IL CARBURANTE VERSATO SUBITO CON UNO STRACCIO. ANCHE MATERIALI IMBEVUTI DI CARBURANTE SONO FACILMENTE INFIAMMABILI. SE DEL CARBURANTE È STATO INGERITO O È SPRUZZATO NEGLI OCCHI, CONSULTATE IMMEDIATAMENTE UN MEDICO.



## Olio motore

In mancanza di apposite specifiche si usavano per le moto 4 tempi oli motore dal settore automobilistico. Diverse direzioni di sviluppo tecnico però richiedevano una propria specifica per le moto 4 tempi – la norma JASO T903 MA. Mentre per i motori automobilistici si esigono lunghi intervalli per il cambio dell'olio, nei motori delle moto, invece, si dà importanza soprattutto ad un alto rendimento di potenza ad alti regimi. Nella maggior parte dei motori motociclistici vengono lubrificati con lo stesso olio anche gli organi del cambio e la frizione. La norma Jaso MA tiene conto di queste esigenze specifiche. Usate solo oli motore completamente sintetici che soddisfino i requisiti qualitativi della norma JASO MA (vedi indicazioni sulla confezione). La KTM raccomanda l'olio Motorex Power Synt 4T nelle viscosità 10W/50 (per temperature superiori a 0°C) e 5W/40 (per temperature inferiori a 0°C).

## Controllo livello olio motore

Il livello dell'olio motore può essere controllato sia a motore freddo che caldo. Posteggiare la motocicletta su fondo piano in posizione eretta.

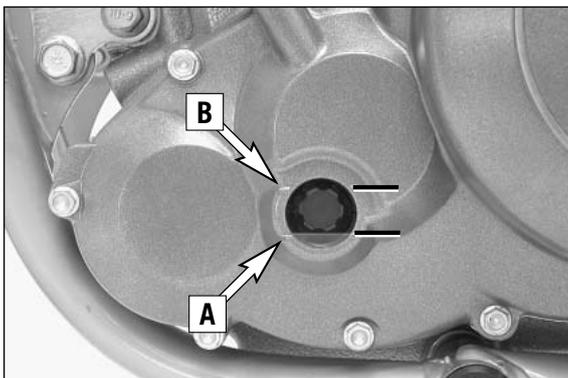
A motore freddo l'olio motore deve essere visibile al bordo inferiore **[A]** del vetro spia.

A motore caldo il livello dell'olio motore deve arrivare fino al bordo superiore **[B]** del vetro spia.

All'occorrenza rabboccare olio motore.

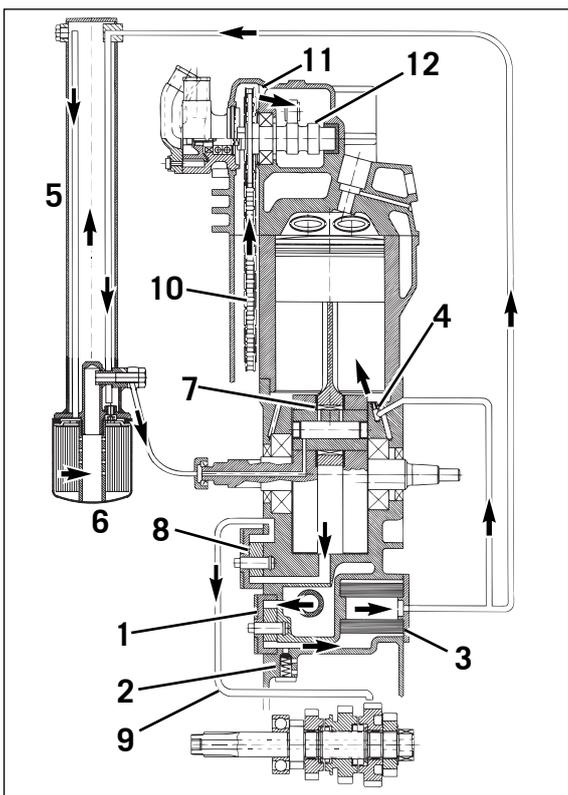
## ! AVVERTIMENTO

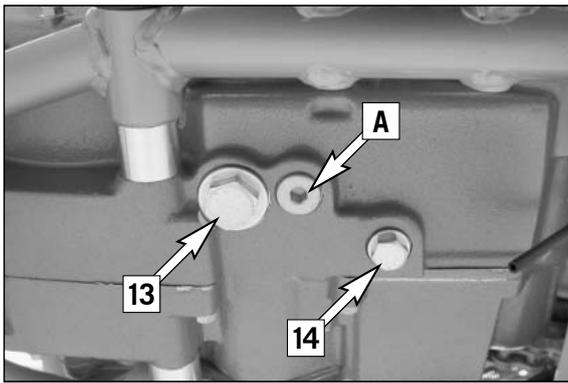
- QUANTITATIVI TROPPO ESIGUI DI OLIO MOTORE OPPURE OLIO DI QUALITÀ INFERIORE PROVOCANO UN'USURA PRECOCE DEL MOTORE.
- NON SUPERARE IL LIVELLO MASSIMO.
- NON ANDARE SOTTO IL LIVELLO MINIMO.



## Circuito dell'olio

La pompa dell'olio **[1]** provvede ad immettere l'olio motore nel bypass **[2]** attraverso il filtro dell'olio **[3]**. Seguendo, tramite un condotto in viene portato olio al getto **[4]** che introduce il lubrificante a "spruzzo" sul cuscinetto dello spinotto e sul cielo del pistone. Il secondo tubo dell'olio porta il flusso principale dell'olio nel tubo anteriore del telaio **[5]**, dove l'olio motore viene raffreddato. Successivamente l'olio motore fluisce attraverso il filtro a maglia fine **[6]**, che filtra anche le impurità più fini dall'olio stesso. L'olio motore, privo di così di impurità, viene pompato attraverso un tubo dell'olio ed il coperchio frizione nell'albero motore fino al cuscinetto di biella **[7]** e scorrendo nel carter del motore. Una pompa dell'olio supplementare **[8]** aspira l'olio dal carter del motore e lo mette in circolo il condotto dell'olio **[9]** fino agli ingranaggi della quarta e della quinta marcia. Dagli ingranaggi l'olio motore raggiunge la coppa dell'olio. Nella coppa dell'olio si immerge anche la catena di distribuzione **[10]**, che porta l'olio motore verso l'alto alla testa cilindro. Attraverso il foro **[11]** l'olio motore giunge all'albero a camme **[12]** ed alle valvole.





## Cambio olio motore e sostituzione filtro a maglia fine, spurgo sistema dell'olio \*

NOTA: Per un migliore raffreddamento dell'olio motore, il tubo anteriore del telaio deve essere integrato nel circuito dell'olio. Ad ogni cambio d'olio è quindi necessario rimuovere anche il filtro a maglia fine, far defluire l'olio motore dal tubo anteriore e scaricare l'aria dal sistema di lubrificazione. Se il sistema dell'olio non viene spurgato o viene spurgato insufficientemente, i cuscinetti del motore non vengono lubrificati a sufficienza con il rischio di causare un danno al motore.

Raccomandiamo quindi di far eseguire il cambio olio motore in un'officina specializzata KTM. Entro il periodo di garanzia il cambio olio deve essere eseguito in un'officina specializzata KTM, altrimenti la garanzia decade.

Il cambio olio va eseguito a motore caldo.

### ⚠ ATTENZIONE

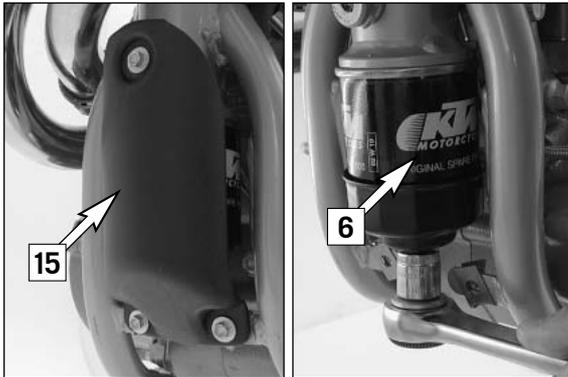
IL MOTORE A TEMPERATURA D'ESERCIZIO E L'OLIO CHE SI TROVA AL SUO INTERNO SONO MOLTO CALDI - FARE ATTENZIONE A NON USTIONARSI.

Posteggiare il motociclo su fondo piano. Rimuovere le due viti di chiusura [13] e [14] e far defluire l'olio in un recipiente.

### ! AVVERTIMENTO

LA VITE DI CHIUSURA [A] NON DEVE ESSERE TOLTA, SI TRATTA IN QUESTO CASO DELLA VALVOLA BIPASS.

Rimuovere le 3 viti e il coperchio [15], allentare il filtro a maglia fine [6] con una chiave per filtri dell'olio e svitarlo a mano.



Affinché l'olio motore possa defluire dal tubo anteriore del telaio è necessario allentare la vite [16].

Pulire accuramente le viti di chiusura con petrolio e aria compressa per rimuovere il materiale metallico prodotto dallo sfregamento. Una volta che l'olio è defluito completamente, pulire le superfici di tenuta e montare le viti di chiusura con le guarnizioni.

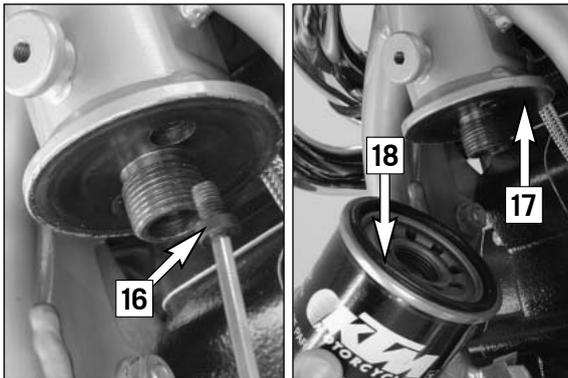
Serrare la vite di chiusura [13] con 30 Nm e la vite di chiusura [14] con 20 Nm. Serrare la vite [16] con 10 Nm.

Pulire la superficie di tenuta del tubo frontale [17], riempire il nuovo filtro a maglia fine di olio per motori ed oliare la guarnizione in gomma [18]. Montare il filtro a maglia fine e stringerlo manualmente.

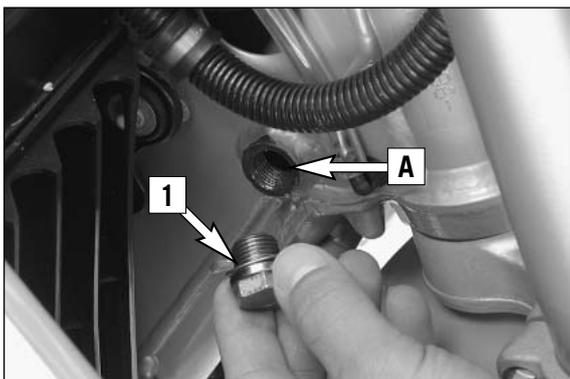
Togliere l'astina livello olio dal coperchio frizione, immettere 1,3 litri di olio motore e rimontare la vite di chiusura.

### ! AVVERTIMENTO

- SI RACCOMANDA DI IMPIEGARE ESCLUSIVAMENTE FILTRI A MAGLIA FINE KTM ORIGINALI. L'IMPIEGO DI FILTRI DIVERSI PUÒ PROVOCARE DANNI AL MOTORE.
- DOPO AVER SCARICATO L'OLIO DAL TUBO FRONTALE DEL TELAIO, SPURGARE IL SISTEMA DELL'OLIO !



Per facilitarvi lo spurgo del sistema dell'olio abbiamo accluso agli attrezzi di bordo un raccordo per tubi ed un tubo flessibile di plastica per la costruzione di un attrezzo per il riempimento. Prendete un contenitore d'olio vuoto (da 1 litro) ed eseguite un foro 7mm nel tappo di chiusura. Avvitare il raccordo dall'esterno nel tappo di chiusura e fissatelo dall'interno con il dado esagonale M8. Montate il tubo di plastica sul raccordo.



Riempire 0,6 litri di olio motore nel contenitore d'olio e rimuovere la vite di chiusura [1] a fianco del cannotto sterzo. Inserire il tubo di plastica nel foro di sfiato [A] ed immettere 0,6 litri di olio motore nel tubo frontale del telaio. Rimuovere il tubo di plastica. Avviare il motore e farlo girare al minimo (ca. 20 secondi), finché non fuoriesca dell'olio al foro [A]. Appena fuoriesce dell'olio, spegnere il motore, rimontare la vite di chiusura completa di guarnizione e serrarla a 25 Nm.

Far scaldare il motore, verificare la tenuta delle viti di scarico e del filtro a maglia fine e controllare il livello dell'olio motore con la motocicletta posizionata su una superficie orizzontale, attendere 5 minuti, estrarre l'astina del livello dell'olio e asciugarla con un panno.

Il livello olio dovrebbe trovarsi fra le due marcature dell'astina, in nessun caso però deve superare la marcatura MAX, altrimenti dell'olio motore giungerebbe attraverso lo sfiato motore nella cassafiltro.

Se necessario immettere ancora dell'olio.

## ! AVVERTIMENTO

- QUANTITATIVI TROPPO ESIGUI DI OLIO MOTORE O OLIO DI QUALITÀ INFERIORE PROVOCANO UN'USURA PRECOCE DEL MOTORE.
- UN CONTROLLO DEL LIVELLO OLIO ESEGUITO A MOTORE FREDDO INDICA VALORI NON CORRETTI SULL'ASTINA LIVELLO OLIO E QUINDI FORNISCE UN'INDICAZIONE ERRATA DELLA QUANTITÀ D'OLIO.
- NON SUPERARE IL LIVELLO MASSIMO.
- NON ANDARE SOTTO IL LIVELLO MINIMO.

Infine, verificare la tenuta dell'intero sistema dell'olio e del motore. Montare il coperchio del filtro a maglia fine sul tubo anteriore del telaio.

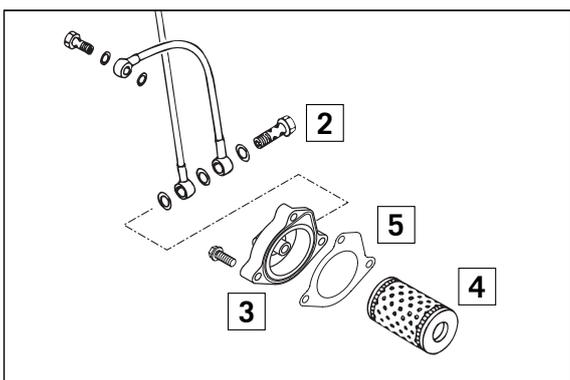
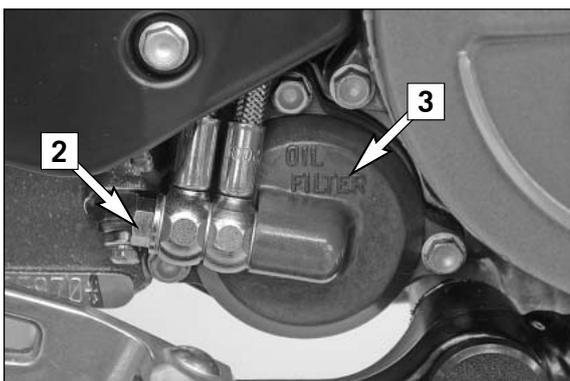
**AVVERTENZA:** Liberatevi dell'olio vecchio in modo regolare! In nessun caso versare l'olio vecchio nella canalizzazione o nell'ambiente. 1 litro di olio inquina 1.000.000 di litri di acqua.

## Cambio filtro olio \*

Cambiare il filtro dell'olio in occasione del cambio dell'olio motore. Azionare la leva del freno a pedale e inserire un cacciavite o simile tra la leva del freno a pedale ed il rullo d'arresto, in modo da facilitare l'accesso al coperchio del filtro olio. Rimuovere la vite cava [2] e le 3 viti TCEI. Rimuovere con cautela il coperchio del filtro dell'olio [3] e il filtro olio. Pulire il carter filtro, il coperchio filtro olio e le superfici di tenuta. Dopodiché controllare il libero passaggio del canale olio nel coperchio filtro.

Montare il nuovo filtro olio [4] sull'apposito raccordo nel coperchio filtro e montare l'assieme con una nuova guarnizione [5]. Serrare le 3 viti del coperchio filtro con 5 Nm. Montare la vite passaggio olio con le relative guarnizioni e serrarla con 15 Nm.

Infine avviare il motore e controllare la tenuta del sistema dell'olio.



## DIAGNOSI DEI DIFETTI »

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

DIFETTO	CAUSA	RIMEDIO
L'avviatore elettrico non fa girare il motore	<p>Errore di comando</p> <p>Batteria scarica</p> <p>Interruttore di accensione o interruttore di arresto d'emergenza difettoso</p>	<p>Azionare l'accensione, mettere il cambio in folle, innestare l'interruttore di arresto d'emergenza</p> <p>Caricare la batteria e determinare la causa della scarica, rivolgersi ad un'officina specializzata</p> <p>Controllare l'interruttore di accensione e l'interruttore di arresto d'emergenza, rivolgersi ad un'officina specializzata</p>
Il motorino di avviamento non fa girare il motore e la spia del folle non � accesa	<p>Fusibile per il sistema di avviamento bruciato</p> <p>Fusibile principale bruciato</p>	<p>LC4 Enduro: Sostituire il fusibile (3) LC4 Supermoto: Sostituire il fusibile (2)</p> <p>Togliere la sella e sostituire il fusibile principale, se si brucia di nuovo, rivolgersi ad un'officina specializzata</p>
L'avviatore elettrico fa girare il motore solo quando la leva della frizione � tirata	Sistema di sicurezza per l'avviamento difettoso	Rivolgersi ad un'officina specializzata
L'avviatore elettrico fa girare il motore bench� sia innestata una marcia	Sistema di sicurezza per l'avviamento difettoso	Rivolgersi ad un'officina specializzata
L'avviatore elettrico fa girare il motore, ma il motore non parte	<p>Errore di comando</p> <p>Il motociclo non � stato usato da tempo, quindi del carburante vecchio � rimastonella vaschetta del carburatore</p> <p>Alimentazione del carburante interrotta</p> <p>Motore ingolfato</p> <p>Candela annerita o bagnata</p> <p>Distanza fra gli elettrodi troppo grande</p> <p>Cappuccio candela o candela danneggiati</p> <p>Cavalletto laterale aperto</p> <p>Interruttore cavalletto laterale difettoso</p>	<p>Aprire il rubinetto del carburante, fare rifornimento di carburante, osservare le avvertenze per l'avviamento (vedi „Istruzioni per l'uso“)</p> <p>I componenti facilmente infiammabili dei carburanti si volatilizzano con un lungo disuso. Se il motociclo non � stato usato per pi� di 1 settimana, il carburante vecchio dovrebbe essere scaricato dalla vaschetta del carburatore. Quando la vaschetta sar� riempita di carburante fresco, il motore partir� subito.</p> <p>Mettere sotto un recipiente di raccolta, togliere la vite di scarico sul carburatore ed aprire il rubinetto del carburante, – nel caso in cui fuoriesca del carburante, pulire il carburatore – nel caso in cui non fuoriesca del carburante, controllare lo sfiato del serbatoio ossia pulire il rubinetto del carburante</p> <p>All'avviamento dare tutto gas o rispettivamente sostituire la candela.</p> <p>Pulire ed asciugare la candela o eventualmente sostituirla.</p> <p>Regolare la distanza interelettrodica a 0,9mm</p> <p>Smontare la candela, collegare il cavo di accensione, tenere la candela a massa (punto nudo sul motore) ed avviare, facendo ci� la candela dovrebbe emettere una forte scintilla – se la candela non emette alcuna scintilla, � necessario sostituirla – se non si presenta neanche adesso alcuna scintilla, staccare il cappuccio della candela dal cavo di accensione, tenerlo ad una distanza di ca. 5 mm dalla massa e agire sull'avviamento – se ora compare una scintilla, sostituire il cappuccio candela – se invece non si presenta alcuna scintilla, far controllare l'impianto di accensione</p> <p>Chiudere il cavalletto laterale</p> <p>Sostituire l'interruttore</p>

## DIAGNOSI DEI DIFETTI »

DIFETTO	CAUSA	RIMEDIO
L'avviatore elettrico fa girare il motore, ma il motore non parte	Connettori dell'unità CDI, del trasmettitore d'impulsi o della bobina di accensione ossidati  Acqua nel carburatore oppure getti intasati	Togliere la sella, la fiancatina destra ed il serbatoio del carburante, pulire i connettori e trattarli con lo spray di contatto  Smontare e pulire il carburatore
Il motore non funziona con il minimo	Getto del minimo intasato  Viti di regolazione del carburatore sregolate  Candela danneggiati  Impianto di accensione difettoso	Smontare il carburatore e pulire i getti  Far tarare il carburatore  Sostituire la candela  Far controllare l'impianto di accensione
Il motore non raggiunge il pieno regime	Livello del carburante nel carburatore troppo alto  Valvola a spillo del galleggiante non è a tenuta  Galleggiante non è a tenuta  Il cavo comando aria non ha alcun gioco, perciò il sistema di avviamento a freddo è sempre attivo  Membrana della valvola gas difettosa  Difetti di tenuta al carburatore  Getti del carburatore allentati  L'anticipo elettronico d'accensione difettoso	Smontare e pulire il carburatore e controllarne l'usura  Sostituire la valvola a spillo del galleggiante  Sostituire il galleggiante  Regolare il cavo comando aria  Sostituire la membrana  Controllare che i tubi a depressione ed i tubi di sfianto del carburatore siano fissati bene e sistemati senza pieghe  Serrare i getti  Far controllare l'impianto d'accensione
Potenza del motore troppo bassa	Alimentazione del carburante parzialmente interrotta o carburatore sporco  Galleggiante non è a tenuta  Membrana della valvola gas difettosa  Difetti di tenuta al carburatore (Mikuni- carburatore)  Filtro dell'aria molto sporco  Gioco valvole troppo basso  Perdita di compressione perché il decompressore a mano è regolato troppo basso  L'anticipo elettronico d'accensione difettoso	Pulire e controllare il sistema del carburante ed il carburatore  Sostituire il galleggiante  Sostituire la membrana  Controllare che i tubi a depressione ed i tubi di sfianto del carburatore siano fissati bene e sistemati senza pieghe  Pulire o sostituire il filtro dell'aria, rivolgersi ad un'officina specializzata  Far regolare il gioco valvole  Regolare il comando a cavo flessibile del decompressore a mano  Far controllare l'impianto d'accensione

DIFETTO	CAUSA	RIMEDIO
Il motore si surriscalda	Non vi è sufficiente liquido di raffreddamento nel sistema di raffreddamento	Rabboccare con liquido di raffreddamento (vedere lavori di manutenzione), controllare la tenuta del sistema di raffreddamento
	Lamelle del radiatore molto sporche	Pulire le lamelle del radiatore con un getto d'acqua
	Formazione di schiuma nel sistema di raffreddamento	Sostituire il liquido di raffreddamento, utilizzare anticongelanti di buona marca
Il motore si surriscalda	Tube del radiatore piegato	Accorciare o sostituire il tubo del radiatore
	Termostato difettoso	Smontare il termostato e farlo controllare (temperatura di apertura 70°C) oppure sostituirlo, rivolgersi ad un'officina specializzata
	Fusibile del ventilatore bruciato	Sostituire il fusibile e controllare il funzionamento del ventilatore (vedere sotto)
	Interruttore termico difettoso	Rivolgersi ad un'officina specializzata
	Ventilatore difettoso	Controllare il funzionamento del ventilatore. A questo scopo avviare il motore e far ponte sui contatti all'interruttore termico (radiatore destro in basso), rivolgersi ad un'officina specializzata
Eccessivo consumo di olio	Il tubo flessibile di sfiato del cambio è piegato	Sistemare senza pieghe il tubo flessibile di sfiato del cambio oppure sostituirlo
	Livello olio motore troppo alto	Controllare il livello olio motore a motore caldo e correggerlo se necessario
	Olio motore troppo fluido (viscosità)	Utilizzare dell'olio motore più viscoso, vedere capitolo „Olio motore“
Il faro e la luce di posizione non si accendono	Fusibile bruciato	LC4 Enduro: Sostituire il fusibile (5) Lc4 Supermoto: Sostituire il fusibile (4)
Indicatori di direzione, luce posteriore di arresto, ventilatore e avvisatore acustico non funzionano	Fusibile bruciato	LC4 Enduro: Sostituire il fusibile (4) LC4 Supermoto: Sostituire il fusibile (3)
La spia marcia folle non s'illumina benché sia messa la marcia folle	Interruttore marcia folle difettoso	Tenere il cavo a massa, se la spia di controllo s'illumina, sostituire l'interruttore marcia folle
	Contatti allentati, cavo difettoso	Controllare i contatti ed il cavo
La batteria è scarica	L'accensione (l'utenza) non è stata spenta	Caricare la batteria secondo le istruzioni
	La batteria non viene caricata dal generatore	Togliere la sella e controllare i contatti del regolatore della tensione, far controllare il regolatore della tensione ed il generatore da un'officina specializzata
Nessun'indicazione sul display del tachimetro digitale multifunzione	Fusibile principale bruciato	Sostituire il fusibile principale che si trova sotto la sella
Non funziona l'indicatore della velocità del tachimetro digitale multifunzione	Cavo di trasmissione danneggiato o connettore ossidato	Controllare le condizioni del cavo di trasmissione, all'occorrenza sostituirlo Togliere la mascherina doppiofaro e controllare il connettore Recarsi da un'officina specializzata

## 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 l'aggiunta di un prodotto detergente normalmente disponibile in commercio 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, IL CUSCINETTO, 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 CON UN PANNO. FARE SUBITO DOPO UN BREVE GIRO FINCHÉ IL MOTORE NON ABBA RAGGIUNTO LA TEMPERATURA D'ESERCIZIO E A QUESTO PUNTO AZIONARE ANCHE I FRENI. ATTRAVERSO IL CALORE L'ACQUA RIMASTA NEI PUNTI NON RAGGIUNGIBILI DEL MOTORE E DEI FRENI EVAPORERÀ.
- TIRARE INDIETRO I CAPPUCCI PROTETTIVI AGLI STRUMENTI SUL MANUBRIO PER FAR EVAPORARE ANCHE QUI L'ACQUA CHE SI È EVENTUALMENTE INFILTRATA.
- DOPO IL RAFFREDDAMENTO DELLA 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'INTERRUTTORE DI ACCENSIONE, L'INTERRUTTORE DI ARRESTO D'EMERGENZA, IL TASTO DI CORTO CIRCUITO, L'INTERRUTTORE LUCI E L'INNESTO A SPINA 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 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 motore, il filtro dell'olio ed il filtro a maglia fine (un vecchio olio contiene delle impurità dannose).
- Controllare l'anticongelante e la quantità del liquido di raffreddamento.
- Far riscaldare nuovamente il motore, chiudere il rubinetto del carburante e attendere finché il motore si spegne da solo. Successivamente aprire le vite di scarico della vaschetta del carburatore per scaricare anche il carburante rimanente.
- 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.
- Mettere il pistone in compressione per indurre la chiusura delle valvole. Azionate lentamente il pedale di avviamento finché non sentite il clic di disinnesto del decompressore automatico.
- 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 poggiapiedi, ecc. ed anche la catena.
- Eseguire la manutenzione del leveraggio dell'ammortizzatore.
- Smontare la batteria e caricarla (vedere capitolo BATTERIA).
- Il luogo di conservazione dovrebbe essere asciutto e non soggetto a forti sbalzi di temperatura.
- Coprire la motocicletta preferibilmente con un telone o una coperta permeabile all'aria. Non usare materiali non permeabili all'aria, dal momento che l'umidità non riuscirebbe a fuoriuscire e potrebbe causare corrosioni.

### ! AVVERTIMENTO

E' ASSOLUTAMENTE SCONSIGLIABILE ACCENDERE PER POCO TEMPO IL MOTORE DI UNA MOTO MESSA A RIPOSO. IL MOTORE NON SI RISCALDEREBBE SUFFICIENTEMENTE, E QUINDI IL VAPORE D'ACQUA CREATOSI DURANTE IL PROCESSO DI COMBUSTIONE SI CONDENSEREBBE CAUSANDO L'ARRUGGINIMENTO DELLE VALVOLE E DELLO SCAPPAMENTO.

### RIMESSA IN FUNZIONE DOPO IL RIPOSO

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

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

## DATI TECNICI - TELAIO »

	640 LC4 ENDURO	640 LC4 SUPERMOTO
Telaio	Monotrave in acciaio cromo molibdeno	
Forcella	WP Suspension – Up Side Down 4357 MXMA	WP Suspension - Up Side Down 4860 MXMA
Corsa sospensione ant/post	275 / 275 mm	275 / 260 mm
Sospensione posteriore	Sistema monoammortizzatore (WP BAVP) PRO LEVER con leveraggio in alluminio	
Freno anteriore	Disco in acciaio al carbonio, e pinza flottante a 2 pistoncini	Disco in acciaio al carbonio e pinza fissa a 4 pistoncini
Disco freno anteriore	Ø 300 mm	Ø 320 mm
Freno posteriore	Disco in acciaio al carbonio B 220 mm, e pinza flottante	
Pneumatici anteriore	90/90-21	120/70-17
Pressione aria strada solo	1,8 bar	2,0 bar
Pressione aria strada con pass.	2,0 bar	2,2 bar
Pneumatici posteriore	130/80-18	160/60-17
Pressione aria strada solo	2,0 bar	2,2 bar
Pressione aria strada con pass	2,2 bar	2,4 bar
Capacità serbatoio	11,2 litri, riserva 2,5 litri	
Trasmissione finale	16:42	17:42
Catena	5/8 x 1/4" X-Ring	
Faro	H4 12V 60/55 W (zoccolo P43t)	H4 12V 60/55 W (zoccolo P43t)
Luce d'ingombro	12V 5W (zoccolo W2,1x9,5d)	12V 5W (zoccolo W2,1x9,5d)
Luci della strumentazione di bordo	LED	LED
Spia	LED	LED
Lucce d'arresto	12V 21/5W (zoccolo BaY15d)	12V 10W (zoccolo Ba15s)
finalino posteriore	12V 21/5W (zoccolo BaY15d)	12V 5W (zoccolo W2,1x9,5d)
Lampeggiatore	12V 10W (zoccolo Ba15s)	12V 10W (zoccolo Ba15s)
La luce di targa	12V 5W (zoccolo W2,1x9,5d)	12V 5W (zoccolo W2,1x9,5d)
Batteria	12V 8,6 Ah	
Inclinazione forcella	62°	63°
Interasse	1510 ± 10 mm	
Altezza sella	910 mm	910 mm
Altezza minima	300 mm	280 mm
Peso in ordine di marcia senza benzina	144 kg	145 kg
Massimo carico assiale ammissibile davanti	150 kg	
Massimo carico assiale ammissibile dietro	200 kg	
Massimo peso complessivo ammissibile	350 kg	

REGOLAZIONI STANDARD - FORCELLA		
	640 LC4 Enduro	640 LC4 Supermoto
	WP 05187B02	WP 14187B07
Grado compressione	20	23
Grado distensione	12	19
Molla	4,2 N/mm	4,6 N/mm
Precarico molla	5 mm	28 mm
Camera compensazione	150 mm	110 mm
Tipo olio	SAE 5	SAE 5

REGOLAZIONI STANDARD - AMMORTIZZATORE		
	640 LC4 Enduro	640 LC4 Supermoto
	WP 01187B03	WP 01187B02
Grado compressione	3	4
Grado distensione	7	8
Molla	66 / 260	70 / 260
Precarico molla	23,5 mm	20 mm

## DATI TECNICI - TELAIO »

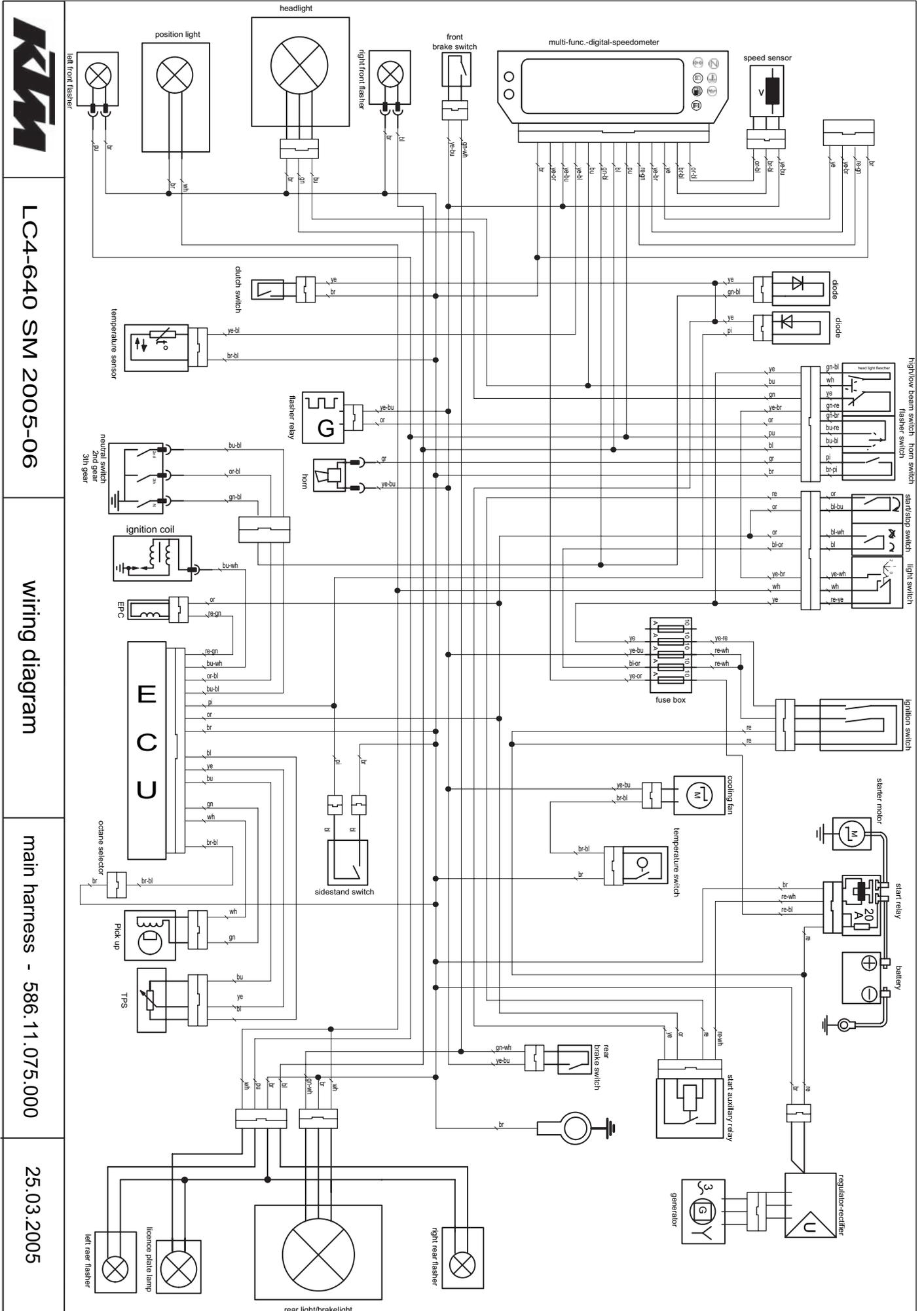
COPPIE DI SERRAGGIO - CICLISTICA		
Perno ruota ant.	M16x1,5	40 Nm
Perno ruota post.	M20x1,5	80 Nm
Ammortizzatore in alto	M10	45 Nm
Ammortizzatore in basso	M10	45 Nm
Disco freno post. / ant.	M6 (10.9)	Loctite 243 + 10Nm
Pinza del freno anteriore (Enduro)	M8	Loctite 243 + 25 Nm
Pinza del freno anteriore (Supermoto)	M10	Loctite 243 + 45 Nm
Perno di supporto asta di collegamento/telaio	M12	60 Nm
Dadi a colletto perno leva a squadra	M14x1,5	100 Nm
Vite supporto motore	M10	45 Nm
Giunto sferico per asta di spinta	M8	Loctite 243 + 25 Nm
Dadi di bloccaggio per viti corona	M8	Loctite 243 + 35 Nm
Dado esagonale perno forcellone	M14x1,5	100 Nm
Viti di serraggio piastra forcella sup.	M8	20 Nm
Viti di serraggio piastra forcella inf.	M8	15 Nm
Viti di serraggio fondelli forcella	M8	15 Nm
Viti cavallotti fissaggio manubrio	M8	Loctite 243 + 20 Nm
Vite ad esagono cavo innesto manubrio	M10	Loctite 243 + 20 Nm
Vite di sfiato serbatoio olio nel telaio	M16x1,5	25 Nm
Nippli dei raggi	chiave 7	4 Nm (3 - 6 Nm)
Altre viti della ciclistica	M6	10 Nm
	M8	25 Nm
	M10	45 Nm
Altri dadi flangiati della ciclistica	M6	15 Nm
	M8	30 Nm
	M10	50 Nm



	Pagina
Accessori e carico utile	13
Ammortizzamento ammortizzatore in compressione	12
Ammortizzamento ammortizzatore in estensione	12
Ammortizzamento forcella in compressione	12
Ammortizzamento forcella in estensione	12
Arresto e parcheggio	17
Attivazione curva d'accensione per carburanti a basso numero di ottani	41
Attrezzi di bordo (Supermoto)	21
Avviamento a motore caldo ed a temperatura molto elevata	15
Avviamento a motore freddo	14
Avviamento del motore con il pedale di avviamento	16
Batteria	33
Benzina, rifornimento	17
Borsa attrezzi	20
Cambiare le marce, marciare	16
Cambio filtro olio	44
Cambio olio motore e sostituzione filtro a maglia fine, spurgo sistema dell'olio	43
Carica batteria	33
Cinghia d'appiglio (LC4 Supermoto)	12
Circuito dell'olio	42
Comando a cavo dell'aria – controllo e regolazione del gioco	40
Commutatore plurifunzionale	10
Conservazione	48
Conservazione per l'uso invernale	48
Consigli ed avvertenze generali per la messa in servizio della motocicletta	13
Controllare la tensione della catena	24
Controllo cuscinetti di sterzo e registrazione gioco	21
Controllo dell'anello di gomma ammortizzatore	23
Controllo gomme di ammortizzamento del mozzo ruota posteriore	31
Controllo livello liquido di raffreddamento	37
Controllo livello liquido freno anteriore	27
Controllo livello liquido freno posteriore	29
Controllo livello olio della frizione idraulica	39
Controllo livello olio motore	42
Controllo pastiglie freno anteriore (LC4 Enduro)	28
Controllo pastiglie freno anteriore (LC4 Supermoto)	28
Controllo pastiglie freno posteriore	29
Controllo prima di ogni messa in funzione	14
Controllo regolazione comando a cavo flessibile di decompressione a mano	40
Controllo tensione raggi	32
Correzione tensione catena	24
Dati tecnici - motore	51
Dati tecnici - telaio	49
Diagnosi dei difetti	45
Display	7
Frenare	16
Fusibili	34
Impianto di scarico (Supermoto)	39
Indicazione temperatura liquido di raffreddamento	8
Indicazioni di base per i freni a disco KTM	26
Indicazioni per la prima messa in funzione	13
Interruttore di accensione a 3 posizioni	6
Istruzioni per l'uso	14
Leva del cambio	11
Leva dell'aria	6

	Pagina
Leva della frizione	6
Leva di decompressione a mano	6
Leva freno a mano	6
Manutenzione catena	25
Manutenzione telaio e motore	20
Modifica misura ruote	32
Modifica posizione base del pedale freno	28
Modifica posizione base leva freno anteriore (LC4 Supermoto)	27
Numero motore, tipo motore	5
Numero telaio	5
Olio motore	51
Olio motore	42
Organi di comando	6
Partenza	16
Pedale di avviamento	11
Pedale freno	11
Pneumatici, pressione pneumatici	32
Posizione dei numeri di matricola	5
Possibili impostazioni sul display	8
Pulizia	48
Pulizia filtro aria (LC4 Supermoto)	38
Pulizia filtro aria	38
Pulizia raschiapolvere forcella telescopica	22
Pulsante di avviamento, interruttore di arresto d'emergenza, L'interruttore luci	10
Rabbocco liquido freno anteriore	27
Rabbocco liquido freno posteriore	29
Raffreddamento	37
Regolazione comandi a cavo del gas	40
Regolazione corsa a vuoto alla leva freno a mano (LC4 Enduro)	27
Regolazione del minimo	41
Regolazione posizione base della leva frizione	39
Regolazione profondità di illuminazione (LC4 Supermoto)	36
Rimedio in caso di motore „ingolfato”	15
Rimessa in funzione dopo il riposo	48
Rodaggio dei modelli LC4	13
Rubinetto del carburante	11
Schemi elettrici	appendice
Smontaggio e montaggio della ruota posteriore	31
Smontaggio e montaggio ruota anteriore (LC4 Enduro)	30
Smontaggio e montaggio ruota anteriore (LC4 Supermoto)	30
Smontaggio sella	20
Smontare la sella (Supermoto)	21
Sostituzione lampada luce di posizione (LC4 Enduro)	36
Sostituzione lampada luce di posizione (LC4 Supermoto)	35
Sostituzione lampadina fanalino posteriore (LC4 Enduro)	34
Sostituzione lampadina fanalino posteriore (LC4 Supermoto)	35
Sostituzione lampadina faro (LC4 Enduro)	35
Sostituzione lampadina faro (LC4 Supermoto)	36
Spie di controllo	9
Staffe di sostegno (LC4 Enduro)	12
Svuotamento vaschetta del carburatore	41
Tabella lubrificazione e manutenzione	18
Tachimetro digitale multifunzione	7
Tappo serbatoio	10
Usura della catena	25
Variatione precarico molla ammortizzatore	23
Viti di sfiato forcella telescopica	22

# SCHALTPLAN » WIRING DIAGRAM



LC4-640 SM 2005-06

wiring diagram

main harness - 586.11.075.000

25.03.2005

# SCHALTPLAN » WIRING DIAGRAMM

ignition switch

	r-w	r-w	y-r	r-w
ON 		●—●	●—●	
OFF				
LOCKED				

brake switch

cable harness	gn-wh	ye-bu
cable switch	bl	bl
pushed 	●—●	
unpushed		

sidestand switch

cable harness	br	pi
cable switch	bl	bl
folded up 	●—●	
folded down		

high/low beam switch

cable harness	bu	gn	ye-br
cable switch	wh	ye	gn-re
LO 		●—●	
HI 	●—●		

clutch switch

switch position	ye	br
pulled 	●—●	
unpulled		

horn switch

cable harness	gr	br
cable switch	pi	br-pi
HORN 	●—●	
OFF		

flasher switch

cable harness	or	pu	bl
cable switch	gn-br	bu-re	bu-bl
TURN L 	●—●		
TURN R 	●—●		
OFF			

passing light

cable harness	ye	bu
cable switch	gn-bl	wh
P. HORN 	●—●	
OFF		

light switch

cable harness	ye-br	wh	ye
cable switch	ye-wh	wh	re-ye
LIGHT OFF			
P. LIGHT 	●—●		
LIGHT 	●—●		

kill switch

cable harness	re	or
cable switch	or	bl-wh
RUN 	●—●	
STOP		

start switch

cable harness	or	bl-or
cable switch	bl-bu	bl
START 	●—●	
unpushed		



# SCHALTPLAN » WIRING DIAGRAMM

ignition switch

	r-w	r-w	y-r	r-w
ON 		●—●	●—●	
OFF				
LOCKED				

brake switch

cable harness	gn-wh	ye-bu
cable switch	bl	bl
pushed 	●—●	
unpushed		

sidestand switch

cable harness	br	pi
cable switch	bl	bl
folded up 	●—●	
folded down		

high/low beam switch

cable harness	bu	gn	ye-br
cable switch	wh	ye	gn-re
LO 		●—●	
HI 	●—●		

clutch switch

switch position	ye	br
pulled 	●—●	
unpulled		

horn switch

cable harness	gr	br
cable switch	pi	br-pi
HORN 	●—●	
OFF		

flasher switch

cable harness	or	pu	bl
cable switch	gn-br	bu-re	bu-bl
TURN L 	●—●		
TURN R 	●—●		
OFF			

passing light

cable harness	ye	bu
cable switch	gn-bl	wh
P. HORN 	●—●	
OFF		

light switch

cable harness	ye-br	wh	ye
cable switch	ye-wh	wh	re-ye
LIGHT OFF			
P. LIGHT 	●—●		
LIGHT 	●—●		

kill switch

cable harness	re	or
cable switch	or	bl-wh
RUN 	●—●	
STOP		

start switch

cable harness	or	bl-or
cable switch	bl-bu	bl
START 	●—●	
unpushed		

# SCHALTPLAN » WIRING DIAGRAMM

ENGLISH	DEUTSCH	ITALIANO
headlight	Scheinwerfer	faro
parking light	Standlicht	luce di posizione
turn indic left fr	Blinker li vo	lampegg ant sn
turn indic left fr	Blinker re vo	lampegg ant dx
ignition controll ON	Zündungskontrolle ON	spiedicontrollo ON
high beam indicator	Fernlichtkontrolle	spia abbaglieante
turn indicator	Blinkerkontrolle	spia lampeggiatori
multip cont plug (2)	2-Pol Stecker	connettore a 2 poli
multip cont plug (3)	3-Pol Stecker	connettore a 3 poli
multip cont plug (4)	4-Pol Stecker	connettore a 4 poli
stoplight switch f	Bremslichtsch vo	int luce arresto ant
stoplight switch r	Bremslichtsch vo	int luce arresto post
horn	Horn	clacson
turn indicator	Blinkgeber	trasmett di lampeg
CDI	CDI	CDI
spark plug	Zündkerze	candela
ignition coil	Zündspule	bobina d'accens
generator	Genrator	dinamo
pulser coil	Impulsgeber	trasmettitore d imp
regulator-rectifier	Regelgleichrichter	regol di tens
TPS	TPS	TPS
blink switch	Blinkerschalter	int lampeggiatori
combinat switch	Kombischalter	multicomando
blinker left rear	Blinker li hi	lampegg post sn
blinker right rear	blinker re hi	lampegg post dx
rear-stoplight	Brems-Schlusslicht	fanal post di freno
fan connection	Lüfteranschluss	connet ventilatore
licence pl lightning	Kennzeichenbel.	iluminat de targa
fusebox	Sicherungkasten	scatola fusibli
capacitor	Kondensator	condensatore
ground connection	Masseanschluss	collegam di masse
multip cont plug (6)	6-pol stecker	connettore a 6 poli
sensorcable	Sensorkabel	cavo sensor
battery 12V	Batterie 12V	batteria 12V
ignition switch	Zündschloss	interruttore accesion
starter relay	Startrelaise	rele d avviamento
starter engine	Startermotor	mot d avviamento ele
run-off/start switch	Start-Not-Aus	disinseritor/partire
<b>CABLE COLOURS</b>	<b>KABELFARBEN</b>	<b>CAVO COLORATO</b>
bl: black	bl: blau	bl: nero
ye: yellow	ye: gelb	ye: giallo
bu: blue	bu: blau	bu: blu
gn: green	gn: grün	gn: verde
re: red	re: rot	re: rosso
wh: white	wh: weiß	wh: bianco
br: brown	br: braun	br: marrone
or: orange	or: orange	or: arancione
pi: pink	pi: rosa	pi: rosa
gr: grey	gr: grau	gr: grigio
pu: purple	pu: violett	pu: violetto

ENGLISH	FRANCAIS	ESPAÑOL
headlight	phare	faro
parking light	feu de position	luz de posicion
turn indic left fr	clignoteur av gauche	intermitene izquierdo delantero
turn indic left fr	clignoteur av droit	intermitene derecho delantero
ignition controll ON	temion ON	luces de aviso ON
high beam indicator	temoin feu route	lampara aviso luces largas
turn indicator	temoin de clignoteur	lampara aviso intermitentes
multip cont plug (2)	connect multiple (2)	conector multiple 2
multip cont plug (3)	connect multiple (3)	conector multiple 3
multip cont plug (4)	connect multiple (4)	conector multiple 4
stoplight switch f	contact de stop av	interr luz de freno del
stoplight switch r	contact Harr de stop	interr luz de fren tras
horn	klaxon	claxon
turn indicator	centrale clignot	conjunto del intermintente
CDI	CDI	CDI
spark plug	bougie	bujia
ignition coil	bobine d'allumage	bobina de encendido
generator	gnerateur	generador
pulser coil	capteur	generado de impusos
regulator-rectifier	regulat redresseur	regulador de tension
TPS	TPS	TPS
blink switch	contact d clignoteur	interruptor clignoteur
combinat switch	commodo	interruptor combinado
blinker left rear	clign arr gauche	intermitente izquierdo trasero
blinker right rear	clign arr droite	intermitente derecho trasero
rear-stoplight	feu arr et de stop	luz de freno trasero
fan connection	connect ventilateur	conector ventilador
licence pl lightning	ecl plaque d immat	luz lpaca de matricula
fusebox	boite a fusibles	caja de fusibles
capacitor	condensateur	condensador
ground connection	masse	conector de massa
multip cont plug (6)	connect multiple (6)	conecotr multiple (6)
sensorcable	capteur cable	sensor cable
battery 12V	batterie 12V	bateria 12V
ignition switch	contact d allum	llave de contata
starter relay	relaise de demarreur	rele de arranque
starter engine	demarreur electrique	motor de arranque
run-off/start switch	bout de demar/arr d urg	boton de arranque per de urg

CABLE COLOURS	COULEUR DE CABLE	COLOR DE CABLE
bl: black	bl: noir	bl: negro
ye: yellow	ye: jaune	ye: amarillo
bu: blue	bu: bleu	bu: azul
gn : green	gn: vert	gn: verde
re: red	re: rouge	re: rojo
wh: white	wh: blanc	wh: blanco
br: brown	br: brun	br: marron
or: orange	or: orange	or: naranja
pi: pink	pi: rose	pi: rosado
gr: grey	gr: gris	gr: gris
pu: purple	pu: violet	pu: violeta



09/2005 FOTO: MITTERBAUER



**KTM-Sportmotorcycle AG**  
A-5230 Mattighofen  
[www.ktm.at](http://www.ktm.at)