

MANUEL D'UTILISATION 2007

65 SX

ART. NR. 3.211.142 FR



FRANCAIS



Vous voilà en possession d'une machine moderne qui procurera à votre enfant et à vous-même beaucoup de plaisir si vous lui accordez le soin et l'attention nécessaires.

Noter ci-dessous les numéros de série de la machine:

Numéro de cadre

Numéro de moteur

Cachet du concessionnaire

Toutes les indications sont données sans engagement de notre part. KTM-Sportmotorcycle AG se réserve en particulier le droit de modifier les données techniques, les prix, les couleurs, les formes, les matériaux, les services, la conception, les équipements etc. et cela sans préavis et sans avoir à en justifier ; pareillement certains de ces aspects peuvent être abandonnés ou adaptés aux circonstances locales ; de même, enfin, la fabrication d'un modèle particulier peut être stoppée sans avis préalable. KTM décline toute responsabilité en ce qui concerne les possibilités de livraison, les écarts par rapport aux illustrations et aux descriptions ainsi que pour les fautes d'impression et les erreurs. Les modèles reproduits présentent parfois des équipements spéciaux qui ne font pas partie de l'équipement de série.

© 2006, KTM-SPORTMOTORCYCLE AG, Mattighofen AUSTRIA. Tous droits réservés. Reproduction, même partielle, interdite sans autorisation écrite de KTM-SPORTMOTORCYCLE AG, Mattighofen



Dans l'esprit de la norme internationale de qualité ISO 9001 KTM utilise des standards qui permettent une qualité maximum du produit.

DOMAINE D'UTILISATION

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

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

MANUEL D'UTILISATION

Il est recommandé de lire ce manuel d'utilisation complètement et attentivement avant que l'enfant se serve pour la première fois de la moto. Il contient nombre de conseils et d'informations qui vous permettront et permettront à votre enfant d'utiliser au mieux la machine. Veuillez, dans l'intérêt de tous les participants, porter votre attention surtout sur les conseils suivants.

ATTENTION

- Si l'on ne respecte pas ces indications, il peut s'ensuivre un dommage corporel.

ATTENTION

- Le non-respect de ces conseils peut entraîner une détérioration de la machine ou diminuer la sécurité.

Cette brochure contient les informations importantes concernant l'utilisation et l'entretien de votre nouvelle KTM. Elle a été réalisée en tenant compte des derniers développements techniques. Il se peut toutefois que depuis son impression de petites améliorations aient encore été apportées aux machines. Le manuel d'utilisation est une composante de la machine et doit être remis au nouveau propriétaire en cas de revente de la moto.

ENTRETIEN

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

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

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

GARANTIE

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

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

LIQUIDES

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

PIÈCES DÉTACHÉES, ACCESSOIRES

Pour la sécurité de l'enfant n'employer que des pièces et des accessoires qui ont l'agrément de KTM. Pour tout autre produit et pour les dommages qui pourraient résulter de leur utilisation, KTM décline toute responsabilité.

Si vous avez des souhaits particuliers, il convient de vous adresser à un atelier KTM, qui bénéficie, s'il le faut, du soutien de l'importateur.

SÉCURITÉ

En tant que parent vous ferez spécialement attention au fait que la sécurité de votre enfant dépend de l'effort réalisé pour que son environnement, lorsqu'il conduit, soit sûr et que sa machine soit dans un état technique irréprochable. Evidemment, il n'en reste pas moins que, comme pour tout véhicule, il existe avec cette moto une possibilité de risque. C'est pourquoi il convient que vous vous assuriez que toutes les précautions élémentaires sont prises et que vous teniez compte des "Remarques aux parents concernant la sécurité", page 4.

TRANSPORT

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

ENVIRONNEMENT

Faire de la moto en tout-terrain est un sport merveilleux et notre ambition est que vous-même et votre enfant en retiriez un maximum de plaisir. Toutefois il faut considérer les problèmes potentiels d'environnement et de conflit avec autrui. Un certain sens des responsabilités suffit à désamorcer ces problèmes avant qu'ils n'apparaissent. Et pour garder au sport motocycliste tout son avenir, assurez-vous de rester dans un cadre légal, faites preuve, ainsi que vos enfants, du sens de l'environnement et de respect pour les droits d'autrui.

Dans cet esprit, nous vous souhaitons, ainsi qu'à vos enfants, un maximum de plaisir.

KTM-SPORTMOTORCYCLE AG
5230 MATTIGHOFEN, AUSTRIA

PJ: 1 Catalogue des pièces détachées - Partie-cycle & Moteur



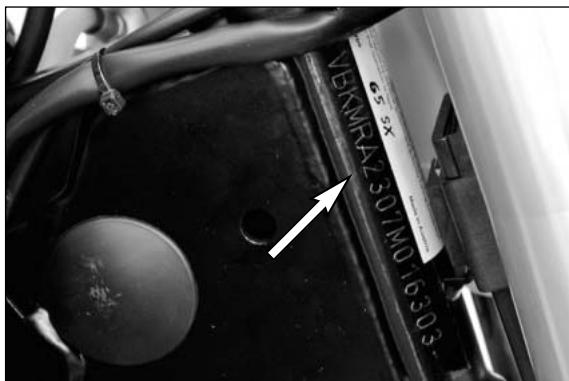
Les minimotos 65 SX ne sont conçues que pour un usage en tout-terrain et une seule personne. Ces machines n'ont pas le droit de circuler sur les voies publiques.

Les éléments et le dimensionnement des machines sont prévus pour des enfants de 8 à 12 ans pesant au plus 50 kg et mesurant au plus 160 cm.

- Il faut pourvoir l'enfant d'un équipement adéquat avant de le laisser rouler. Cela comprend un casque, des lunettes, des protecteurs pour le buste, les bras et les jambes, ainsi que des gants et des bottes. Il convient d'être soi-même un modèle pour l'enfant et de porter également un équipement de protection quand on roule.
- Régler la poignée d'embrayage et celle de frein en fonction de la grandeur de la main (avec le gant).
- Adapter le réglage de base de la pédale de frein à la position de l'enfant.
- Régler les leviers de frein pour que l'enfant, portant ses gants, les ait bien en main.
- Expliquer à l'enfant, avant qu'il démarre, le rôle de toutes les commandes, et s'assurer qu'il a effectivement compris. Le mieux est de lire avec lui, point après point, tout le manuel d'utilisation. Il faut attirer son attention sur les remarques particulières concernant la sécurité et l'avertir des dangers potentiels.
- Vérifier avant la première mise en service si le réglage de base de la fourche et de l'amortisseur arrière sont adaptés au poids de l'enfant (voir chapitre Contrôle du réglage de base de la partie-cycle).
- Il faut lui expliquer la technique de conduite et aussi ce qu'il faut faire quand on chute; de même il faut évoquer comment réagit une moto quand on déporte son poids etc.
- Vérifier avant toute utilisation le bon fonctionnement de tous les éléments (cf. tableau d'entretien) et apprendre à l'enfant à faire lui-même cette vérification.
- Si l'on sort en groupe, il faut adapter le rythme à l'enfant.
- L'enfant doit comprendre qu'il faut suivre les indications et les conseils donnés par l'adulte qui est responsable de lui.
- L'enfant doit être capable physiquement de conduire une moto. Il doit au moins savoir faire de la bicyclette. En ce sens, la pratique des sports exigeant des réactions rapides est un avantage. Il faut pour le moins que l'enfant ait la force de relever sa moto s'il vient à chuter.
- Ne pas trop exiger de l'enfant. Il faut qu'il ait le temps de se familiariser avec la machine et d'améliorer sa conduite. C'est seulement lorsque sa condition physique, sa technique et sa motivation sont suffisantes qu'une participation à des compétitions peut être envisagée.
- Il faut expliquer à l'enfant qu'il ne doit pas rouler plus vite que les conditions et ses capacités ne le permettent, sinon il peut chuter et se blesser gravement. Les enfants minimisent souvent les dangers, voire les méconnaissent totalement. En particulier sur un terrain inconnu la vitesse doit être réduite.
- Ne jamais laisser rouler l'enfant sans surveillance. Il faut toujours la présence d'un adulte.
- La machine n'est pas conçue pour un usage en duo. On ne peut donc pas emmener de passager.
- Quand on part à moto avec l'enfant, il faut toujours avertir de la destination et de la durée approximative de la randonnée. Ainsi en cas de problème l'aide sera plus rapide.

	Page		Page
EMPLACEMENT DES NUMEROS DE SERIE	6	Vérification de l'enfoncement de l'amortisseur	18
Numéro de cadre	6	Vérification de l'enfoncement de la fourche	18
Numéro de moteur	6	Contrôle de la tension de la chaîne	19
ORGANES DE COMMANDE	6	Réglage de la tension	19
Levier d'embrayage	6	Entretien de la chaîne	19
Levier de frein à main	6	Remarques de principe concernant les freins à disque KTM ..	20
Bouton de masse	7	Réglage de la course à vide de la poignée de frein ..	20
Bouchon de réservoir	7	Vérification du niveau de liquide de frein à l'avant.	21
Robinet d'essence	7	Vérification des plaquettes de frein à l'avant	21
Starter	7	Remplacement des plaquettes de frein à l'avant	22
Selecteur	7	Réglage de la position de la pédale de frein	22
Kick	8	Vérification du niveau de liquide de frein à l'arrière ..	23
Pédale de frein principal	8	Compléter le niveau de liquide de frein à l'arrière	23
Réglage de la compression de l'amortisseur	8	Vérification des plaquettes de frein à l'arrière	23
Réglage de la détente de l'amortisseur	8	Emplacement des plaquettes de frein à l'arrière	24
Béquille à broche	8	Dépose et pose de la roue avant	24
CONSEILS ET RECOMMANDATIONS GÉNÉRALES		Dépose et pose de la roue arrière	25
POUR LA MISE EN SERVICE DE LA MOTO	10	Pneus, pression	25
Remarques concernant la mise en service	10	Vérifier la tension des rayons	25
Rodage	10	Démontage de la selle	26
CONSEILS D'UTILISATION	11	Nettoyage du filtre à air	26
Vérifications avant chaque mise en service	11	Echappement	27
Démarrage moteur froid	12	Contrôle du niveau d'huile de l'embrayage hydraulique ..	27
Démarrage moteur chaud	12	Purge de l'embrayage hydraulique	27
Remède quand le moteur est noyé	12	Réglage de la position de base de la poignée d'embrayage ..	28
Démarrage	12	Système de refroidissement	28
Passage des vitesses, conduite	12	Contrôle du niveau de liquide de refroidissement	28
Freinage	13	Réglage du câble de gaz (carburateur Dell'Orto)	28
Arrêt	13	Réglage du carburateur	29
Carburant	13	Vider la cuve du carburateur	30
PLAN DE GRAISSAGE ET D'ENTRETIEN	14	Contrôle du niveau d'huile dans la boîte	30
TRAVAUX D'ENTRETIEN PARTIE-CYCLE ET MOTEUR ...	16	Vidange de la boîte	30
Vérification et réglage des roulements de direction ...	16	RECHERCHE DE PANNE	31
Vis de purge de la fourche	16	NETTOYAGE	33
Nettoyage des cache-poussière de la fourche	17	STOCKAGE	33
Réglage de la position du guidon	17	REMISE EN SERVICE APRÈS STOCKAGE	33
Modification de la prétension du ressort du montant		CARACTERISTIQUES TECHNIQUES – PARTIE-CYCLE ...	34
de suspension	17	CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES – MOTEUR	35
Réglage de base en fonction du poids du pilote	18	INDEX ALPHABÉTIQUE	37

EMPLACEMENT DES NUMEROS DE SERIE »



Numéro de cadre

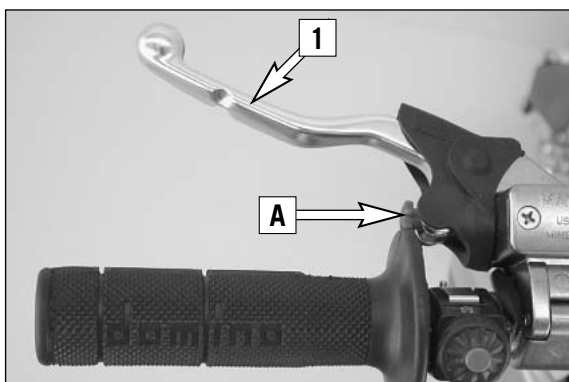
Le numéro de cadre se situe à droite sur la colonne de direction. Notez ce numéro dans l'espace prévu à la première page.



Numéro de moteur

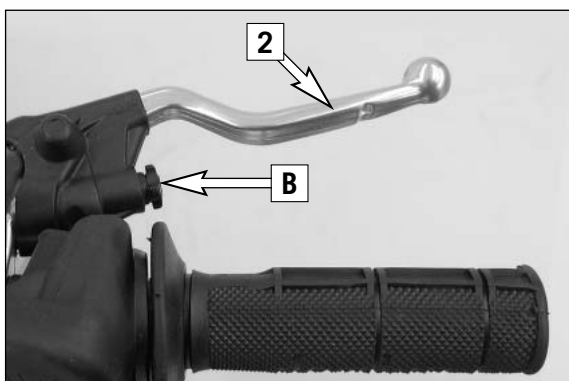
Le numéro du moteur est frappé sur le carter en dessous du carburateur. Notez ce numéro à la page 1.

ORGANES DE COMMANDE »



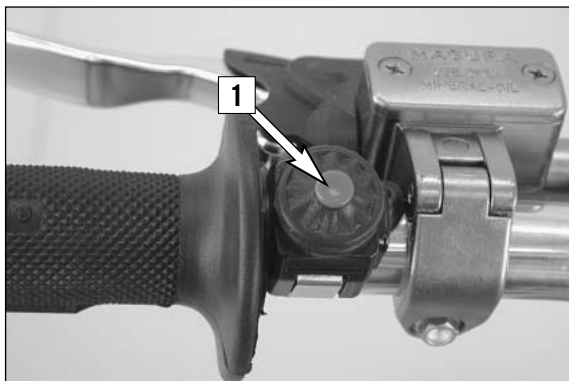
Levier d'embrayage

La poignée d'embrayage [1] est à gauche au guidon. La vis de réglage permet de faire varier la position de base (cf. Travaux d'entretien). L'embrayage est à commande hydraulique et la garde se règle d'elle-même.



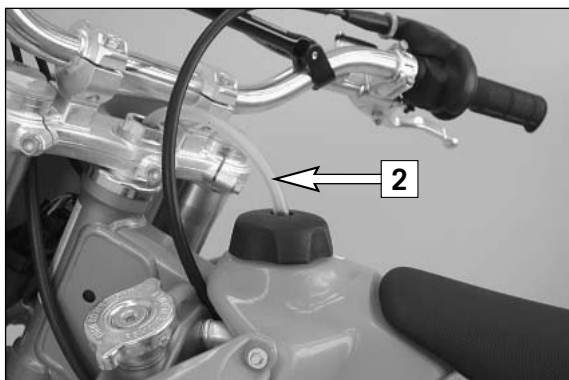
Levier de frein à main

Le levier de frein à main [2] est monté à droite du guidon. La vis de réglage [B] permet de faire varier la position de base de la poignée (cf. Travaux d'entretien).



Bouton de masse

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

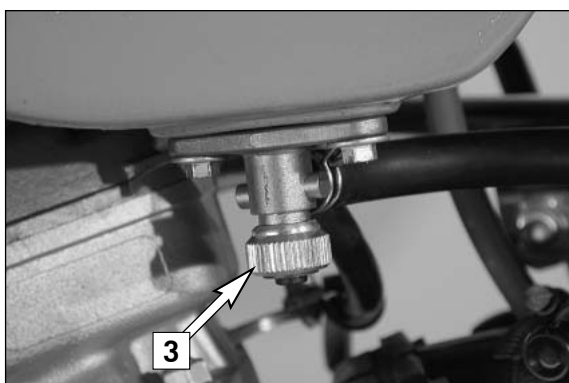


Bouchon de réservoir

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

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

Positionner le tuyau de mise à l'air [2] de manière à ce qu'il ne fasse pas de croc.

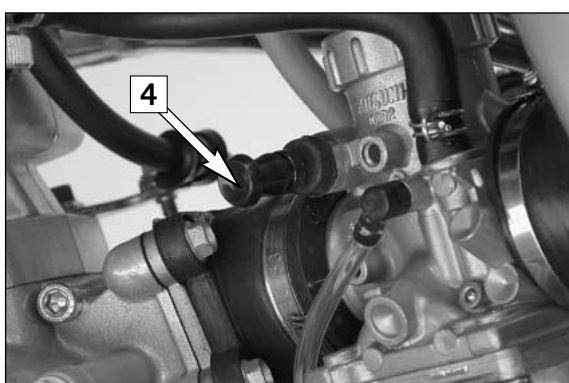


Robinet d'essence

Le robinet d'essence [3] est à la partie gauche du réservoir.

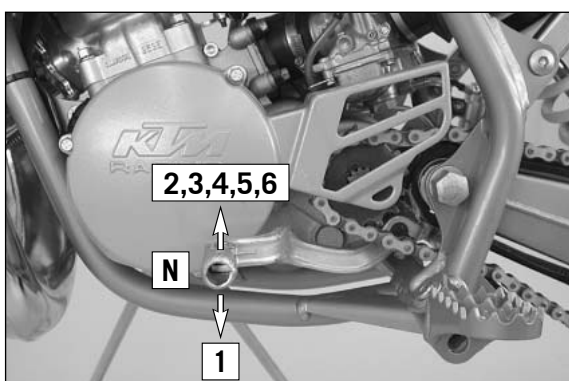
Pour ouvrir, tourner le bouton jusqu'en butée dans le sens inverse de celui des aiguilles d'une montre.

Pour fermer, tourner le bouton jusqu'en butée dans le sens des aiguilles



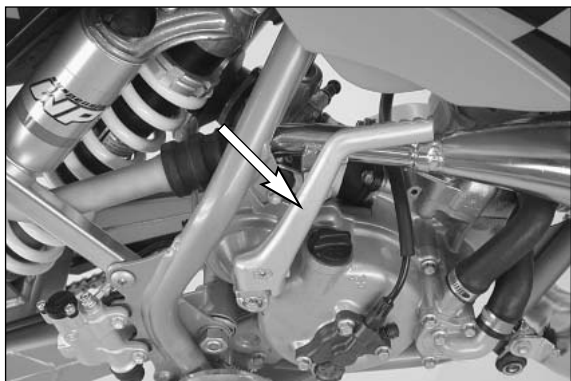
Starter

Le bouton de starter [4] est situé à gauche sur le carburateur. Lorsqu'on tire le bouton à fond jusqu'en butée, un passage se libère dans le carburateur si bien que le moteur peut aspirer un supplément d'essence. Le mélange air/essence est alors plus riche, comme il convient pour un démarrage à froid. Quand on repousse le bouton, le passage dans le carburateur se trouve obstrué.



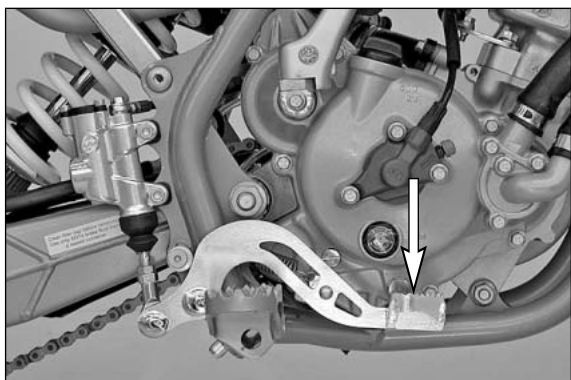
Selecteur

Le sélecteur se trouve à gauche sur le moteur. L'illustration montre la position des différentes vitesses.



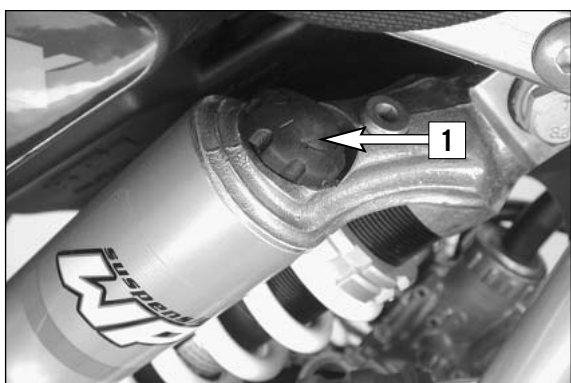
Kick

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



Pédale de frein principal

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

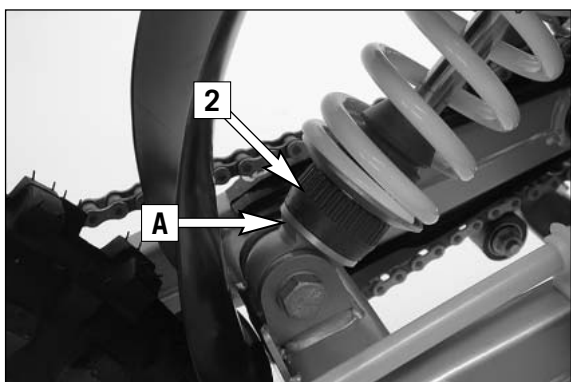


Réglage de la compression de l'amortisseur

L'amortissement à la compression peut se régler avec le bouton [1]. Quand on tourne dans le sens des aiguilles d'une montre on augmente l'amortissement, dans le sens contraire de celui des aiguilles d'une montre, on le diminue.

RÉGLAGE DE BASE :

Tourner le bouton dans le sens des aiguilles d'une montre jusqu'en butée.
Tourner le bouton de 2 crans dans le sens contraire de celui des aiguilles d'une montre (= position 3)

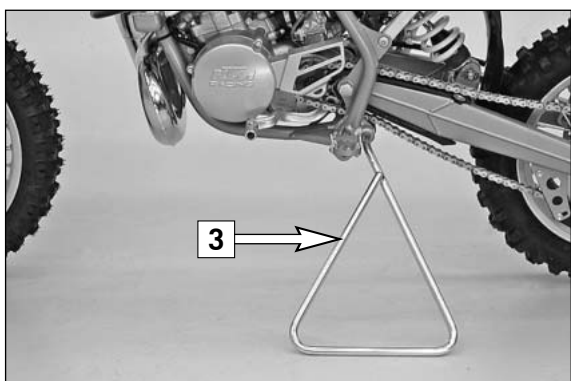


Réglage de la détente de l'amortisseur

L'amortissement de la détente peut se régler avec la molette [2]. Quand on tourne dans le sens des aiguilles d'une montre (quand on visse), on augmente l'amortissement.
Quand on tourne dans le sens inverse (quand on dévisse), on le réduit.

RÉGLAGE DE BASE :

Position 6 au repère [A]



Béquille à broche

Sur le côté gauche du cadre est prévue une bague dans laquelle on enfila la béquille à broche [3] livrée avec la machine.



Remarques concernant la mise en service

- S'assurer que les travaux de „Révision lors de la remise du véhicule“ ont bien été effectués par l'agent KTM. Celui-ci, lors de la remise du véhicule, doit remettre également le CERTIFICAT DE REMISE du véhicule et le CARNET D'ENTRETIEN.
 - Expliquer à l'enfant, avant qu'il démarre, le rôle de toutes les commandes, et s'assurer qu'il a effectivement compris. Le mieux est de lire avec lui, point après point, tout le manuel d'utilisation. Il faut attirer son attention sur les remarques particulières concernant la sécurité et l'avertir des dangers potentiels.
 - Ajuster les leviers de frein et d'embrayage ainsi que la pédale de frein de manière telle que l'enfant puisse s'en servir de manière optimale.
 - Faire les premiers essais dans le jardin ou dans un pré, afin que l'enfant ne se blesse pas en cas de chute. Il faut bien sûr qu'il y ait assez de place pour effectuer quelques manoeuvres. S'assurer que toute collision avec d'autres personnes est exclue.
 - Afin que l'enfant apprenne à doser le freinage, les premiers essais doivent se faire en poussant la machine. C'est seulement lorsque l'enfant saura doser les deux freins qu'on démarra le moteur.
 - L'enfant roulera vers une deuxième personne, qui l'aidera à s'arrêter. On expliquera à l'enfant comment procéder pour s'arrêter tout seul.
 - Afin que l'enfant s'habitue à l'utilisation du frein avant, il faut pour quelques essais au début simplement pousser la machine. C'est seulement lorsqu'il saura doser le freinage qu'on fera tourner le moteur.
 - Afin d'améliorer sa technique, l'enfant devra essayer de conduire debout et aussi lentement que possible. Disposer des obstacles à contourner, etc.
- Le regard, selon la vitesse, doit porter de 3 à 10 mètres en avant de la machine, afin de pouvoir éviter un obstacle. De même en courbe le regard doit largement anticiper la courbe.
- Respecter les conseils de rodage.

Rodage

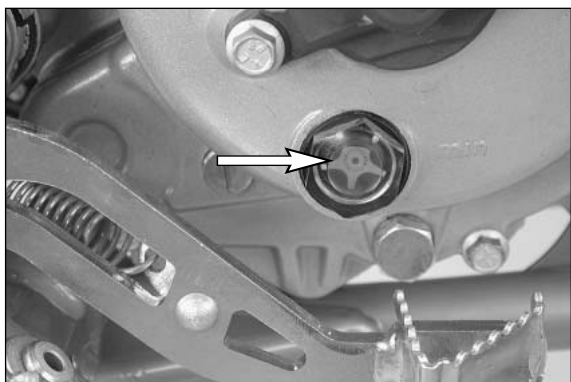
- Quelle que soit la finesse de l'usinage, les pièces en contact se font les unes aux autres, c'est pourquoi il faut roder un moteur. Durant les 30 premières minutes d'utilisation on ne poussera pas la mécanique à fond.
- Il faut roder à régime modéré mais en changeant souvent de régime.

⚠ ATTENTION

- Il faut pourvoir l'enfant d'un équipement adéquat avant de le laisser rouler. Cela comprend un casque, des lunettes, des protecteurs pour le buste, les bras et les jambes, ainsi que des gants et des bottes. Il convient d'être soi-même un modèle pour l'enfant et de porter également un équipement de protection quand on roule.
- N'utiliser que des accessoires homologués par KTM.
- Les roues avant et arrière doivent être chaussées de pneus présentant des dessins de même nature.
- L'enfant doit toujours adapter sa vitesse à ses capacités et à la nature du terrain.
- Ne jamais laisser l'enfant rouler sans surveillance.
- Remplacer la visière de casque ou les écrans de lunettes dès que le besoin s'en fait sentir. En effet, une visière ou un écran rayé font que l'on est aveuglé par les phares ou le soleil.
- Ne pas abandonner la machine tant que le moteur tourne.
- Les modèles SX ne sont conçus que pour une seule personne. On ne peut donc pas emmener de passager.
- Ces modèles ne correspondent pas aux dispositions légales et aux normes de sécurité. Leur utilisation sur la voie publique contrevient à la loi.
- Il faut avoir conscience que les autres personnes peuvent se sentir gênées par un bruit excessif.

! ATTENTION

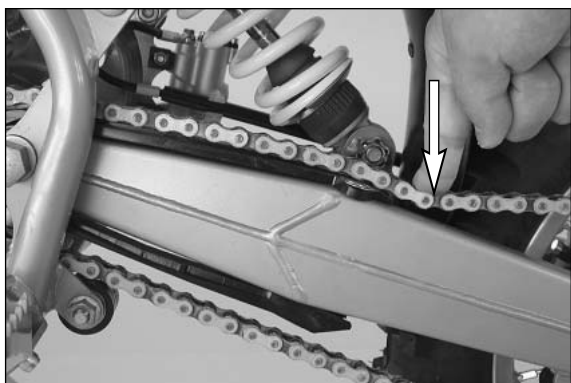
Durant les 30 premières MINUTES d'utilisation, on ne roulera pas à plein régime.



Vérifications avant chaque mise en service

Utiliser la moto seulement en parfait état mécanique. Dans un souci de sécurité, il faudrait prendre pour habitude d'effectuer les vérifications suivantes avant chaque mise en service.

- 1 **VÉRIFICATION DU NIVEAU D'HUILE DE BOÎTE**
Un manque d'huile dans la boîte provoque une usure prématurée et mène à une panne de boîte.
- 2 **CARBURANT**
Vérifier le niveau dans le réservoir et bien remettre en place le tuyau de mise à l'air du bouchon.
- 3 **CHAÎNE**
Une chaîne trop lâche peut sauter, une chaîne très usée peut casser et une chaîne non graissée s'use et use anormalement le pignon et la couronne.
- 4 **PNEUS**
Vérifier l'état des pneus. S'ils présentent une entaille ou une hernie, les remplacer. La profondeur du dessin doit être conforme aux règlements administratifs. Vérifier la pression. Une usure trop importante ou une pression incorrecte affecte la tenue de route.
- 5 **FREINS**
Vérifier leur fonctionnement, contrôler le niveau de liquide dans les bocal. Si le niveau descend au dessous du minimum, c'est qu'il y a une fuite ou qu'il n'y a plus de garniture sur les plaquettes. Dans un tel cas, faire vérifier le système de freinage dans un atelier KTM car une panne est prévisible.
Il faut également vérifier l'état des durites et l'épaisseur des plaquettes. Vérifier la course à vide de la poignée et de la pédale de frein.

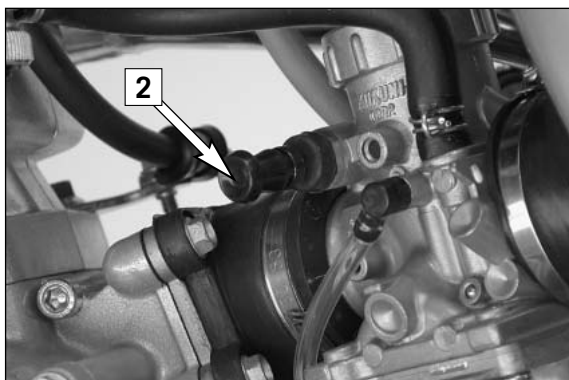
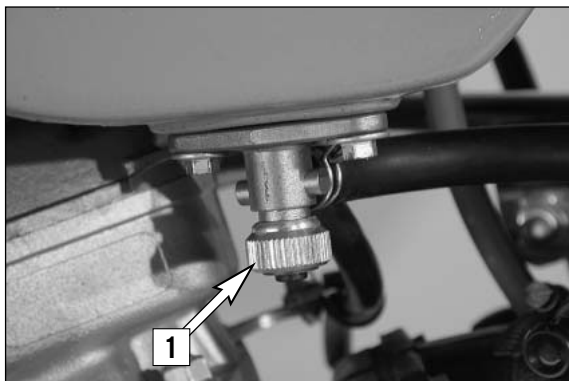


⚠ ATTENTION

Lorsque la résistance à la poignée ou à la pédale de frein devient spongieuse, c'est qu'il y a un problème. Faire vérifier le circuit de frein dans un atelier KTM avant de laisser l'enfant utiliser la moto.

- 6 **CÂBLES**
Contrôler les réglages et vérifier si tous les câbles coulissent bien.
- 7 **LIQUIDE DE REFROIDISSEMENT**
Vérifier le niveau lorsque le moteur est froid.





Démarrage moteur froid

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

⚠ ATTENTION

- Toujours mettre des bottes de moto pour faire démarrer le moteur, afin d'éviter toute blessure. En effet, on peut déraiper ou il peut y avoir des retours si le coup de kick n'est pas assez énergique.
- Ne pas faire démarrer le moteur et ne pas le laisser tourner dans un local clos. En effet, les gaz d'échappement sont nocifs et peuvent amener une perte de connaissance pouvant conduire à la mort. Toujours prévoir une ventilation suffisante.

! ATTENTION

Ne pas faire prendre de tours au moteur froid. Il peut se produire un serrage, car le piston chauffe plus vite et donc se dilate plus rapidement que le cylindre, qui est refroidi par eau. Toujours laisser chauffer un peu le moteur, ou partir en douceur.

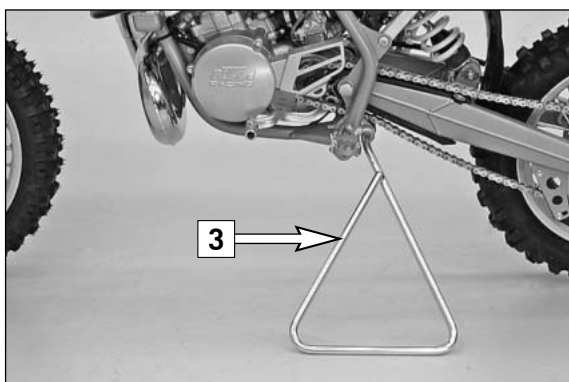
NOTA BENE: Quand la moto démarre mal, il se peut que la cause en soit de la vieille essence restée dans la cuve de carburateur. Les composants très inflammables des nouveaux carburants se volatilisent quand la machine n'est pas utilisée. Lorsque la période de non-utilisation est supérieure à une semaine, il faut vider la cuve. Une fois la cuve remplie de bonne essence, le moteur démarre immédiatement.

Démarrage moteur chaud

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

Remède quand le moteur est noyé

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



Démarrage

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

⚠ ATTENTION

Toujours enlever la béquille à broche [3] avant que l'enfant démarre avec la moto.

Passage des vitesses, conduite

Le premier rapport sert au démarrage ainsi que dans une forte pente. Lorsque les circonstances le permettent (circulation, pente) on passe le rapport supérieur. Pour cela on coupe les gaz. Tout en tirant sur la poignée d'embrayage, on passe la vitesse, on relâche l'embrayage et l'on redonne les gaz. Si le starter est mis, il faut l'enlever dès que le moteur est chaud.

Pour descendre un rapport, freiner éventuellement tout en coupant les gaz. Tirer sur la poignée d'embrayage et engager le rapport inférieur. Relâcher doucement l'embrayage et redonner les gaz, ou descendre un nouveau rapport.

⚠ ATTENTION

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



! ATTENTION

- Un régime élevé quand le moteur est froid nuit à la longévité de ce dernier. Il est préférable d'effectuer quelques kilomètres à régime moyen avant d'ouvrir en grand.
- Ne jamais descendre une vitesse à plein régime. Il se produirait un sursrégime qui pourrait endommager le moteur. D'autre part, le blocage de la roue arrière pourrait facilement faire perdre le contrôle de la machine.
- Dans les longues descentes, il faut de temps en temps donner quelques coups de gaz, de manière à ce que le moteur reçoive un peu d'huile qui se trouve mélangée à l'essence.
- Si des bruits non fonctionnels apparaissent quand on roule, il faut s'arrêter tout de suite, couper le moteur et prendre contact avec un atelier KTM.

Freinage

Couper les gaz et freiner en même temps de l'avant et de l'arrière. Sur le sable, le mouillé ou un sol glissant, on freinera principalement de l'arrière. Toujours bien doser, car des roues qui bloquent déstabilisent la moto et conduisent à la chute. Descendre les vitesses en fonction du ralentissement. Dans les grandes descentes, utiliser le frein moteur.

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

! ATTENTION

- Quand il pleut, quand on a lavé la machine, après un passage dans l'eau ou simplement quand le terrain est mouillé l'efficacité du freinage peut se produire après un temps de réaction. En effet, il faut d'abord que les freins sèchent ou se nettoient.
- Quand les disques sont sales il se produit une plus grande usure des disques et des plaquettes.
- Lors du freinage, le disque, les plaquettes, la pince et le liquide s'échauffent. Plus ils chauffent, moins le freinage est bon. Dans les cas extrêmes, le freinage devient nul.
- Si la résistance au levier de frein à main ou à la pédale de frein est „spongieuse“, ceci signifie que le système de freinage n'est pas en ordre. Faites-le vérifier dans un garage KTM avant de rouler avec votre moto.

Arrêt

Freiner la machine et passer au point mort. Pour couper le moteur, appuyer sur le bouton de masse. Fermer le robinet d'essence.

! ATTENTION

Les dégagements de chaleur peuvent être intenses tant au niveau du moteur, que de l'échappement, que du radiateur, que des disques de frein, que des amortisseurs. On fera donc attention avant d'y toucher et on garera la machine de manière à éviter tout contact fortuit.

! ATTENTION

- Lorsqu'on arrête le moteur, il faut fermer le robinet d'essence, sinon le carburateur peut déborder et l'essence rentrer dans le moteur.
- La béquille à broche est conçue uniquement pour supporter le poids de la moto. Si l'on s'assied sur la moto et fait porter à la béquille ce poids supplémentaire, elle peut s'abîmer ainsi que le cadre et la moto peut tomber.

Carburant

Super carburant sans plomb d'un indice d'octane de 95 mélangé à l'huile 2-temps haute qualité. Mélange 1:60. Ne pas effectuer le mélange à l'avance.

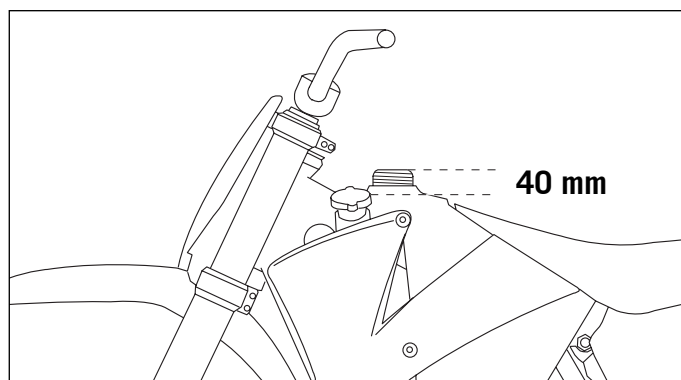
KTM recommande Motorex Cross Power 2T.

! ATTENTION

L'essence s'enflamme facilement et elle est nocive. La plus grande prudence est recommandée. Ne pas mettre d'essence dans le réservoir à proximité d'une flamme ou d'une cigarette allumée. Toujours arrêter le moteur. Faire attention à ne pas renverser d'essence sur l'échappement ou le moteur tant que la machine est chaude. Essuyer aussitôt les éclaboussures. En cas d'ingestion ou d'éclaboussure dans les yeux, il faut consulter aussitôt un médecin.

! ATTENTION

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



PLAN DE GRAISSAGE ET D'ENTRETIEN »

UNE MOTO PROPRE FAIT ÉCONOMISER TEMPS ET ARGENT!		65 SX 2007	Révision toutes les 20 heures	au moins 1x par an	avant la course
Moteur	Vérifier le niveau d'huile de boîte		●		
	Vidanger la boîte			●	
Carburateur	Vérifier la bougie, changer si nécessaire, régler les électrodes		●		
	Vérifier la fixation du carburateur		●		
	Vérifier si la pipe d'admission n'est pas endommagée et si elle est étanche		●		
	Vérifier le ralenti moteur chaud		●		
Accessoires	Vérifier si les tuyaux de mise à l'air ne sont pas endommagés, s'ils ne forment pas de croc et s'ils ne sont pas bouchés			●	
	Vérifier étanchéité circuit de refroidissement, antigel		●		
	Vérifier l'étanchéité et la fixation de l'échappement		●		●
	Vérifier état, souplesse et position des câbles, régler, graisser		●		●
	Vérifier niveau dans maître-cylindre d'embrayage		●		
	Nettoyer filtre à air et boîtier		●		●
Freins	Vérifier liquide de frein, garnitures, disques		●		●
	Vérifier état et étanchéité durites de frein		●		●
	Vérifier que la poignée et la pédale de frein ont une course à vide et qu'elles n'ont pas de point dur		●		●
	Vérifier serrage vis système de freinage		●		●
Partie-cycle	Vérifier fonctionnement et étanchéité fourche et amortisseur		●		●
	Nettoyer les cache-poussière			●	●
	Purger les bras de fourche			●	●
	Vérifier l'ancrage du bras oscillant		●		●
	Vérifier/régler les roulements de direction		●		●
	Vérifier serrage de toutes les vis partie-cycle (tés, écrous des broches, ancrage bras, amortisseur)		●		●
Roues	Vérifier tension des rayons et voile des jantes		●		●
	Vérifier état et pression des pneus		●		●
	Vérifier état chaîne, pignon, couronne, joint de chaîne, guides; tension chaîne		●		●
	Graisser la chaîne		●		●
	Vérifier le jeu des roulements de roue		●		●

PLAN DE GRAISSAGE ET D'ENTRETIEN »

VÉRIFICATIONS ET TRAVAUX D'ENTRETIEN IMPORTANTS À EFFECTUER PAR LE PILOTE OU LE MÉCANICIEN				
	Avant chaque utilisation	Après chaque lavage	En utilisation tout-terrain	1x par an
Vérifier niveau d'huile de la boîte	●			
Vérifier niveau liquide de refroidissement	●			
Vérifier niveau du liquide de frein	●			
Vérifier usure des garnitures	●			
Vérifier freinage	●	●		
Graisser gascâble et embouts, régler		●		
Sortir régulièrement les cache-poussière de la fourche, nettoyer			●	
Purger régulièrement les bras de fourche			●	
Nettoyer, graisser la chaîne; vérifier tension, régler si nécessaire		●	●	
Nettoyer filtre à air et boîtier			●	
Vérifier état et pression des pneus	●			
Vérifier l'état durite d'essence	●			
Vider et nettoyer la cuve de carburateur		●		
Vérifier si toutes les commandes fonctionnent bien	●			
Passer anticorrosion à la cire sur pièces nues (sauf freins, échappement)		●		
Traiter tous les raccords électriques avec un aérosol de contact		●		
Vérifier régulièrement serrage tous écrous, vis, colliers				●

TRAVAUX D'ENTRETIEN IMPORTANTS À DEMANDER EN PLUS.			
	toutes les 20 heures	toutes les 40 heures	au moins 1x par an
Contrôle de l'usure des clapets d'admission	●	●	
Usure des disques d'embrayage	●	●	
Contrôle de la longueur des ressorts d'embrayage	●	●	
Contrôle de l'usure du cylindre et du piston	●	●	
Contrôle du faux-rond en bout d'embellage	●	●	
Contrôle du jeu radial de la tête de bielle	●		
Contrôle du jeu radial au pied de bielle	●		
Contrôle de l'usure des roulements d'embellage	●		
Remplacement des roulements d'embellage et de bielle		●	
Contrôle de l'usure de toute la boîte, y compris les roulements et le guide-fourchettes		●	
Entretien complet de la fourche			●
Entretien complet de l'amortisseur			●
Nettoyer et graisser ancrage du bras oscillant			●
Nettoyer et graisser roulements de direction et caches			●
Nettoyer et régler le carburateur			●
Remplacer l'huile de l'embrayage hydraulique			●
Vidanger liquide de frein			●

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

En aucun cas il ne faut dépasser le moment de la révision de plus de 5 heures d'utilisation.

Les révisions effectuées dans les ateliers KTM ne dispensent pas des travaux d'entretien et de contrôle que doit faire le pilote.

Nota bene : Afin de pouvoir respecter exactement les intervalles de révision, on peut se procurer chez les agents KTM un compteur horaire référencé SXS05450600.

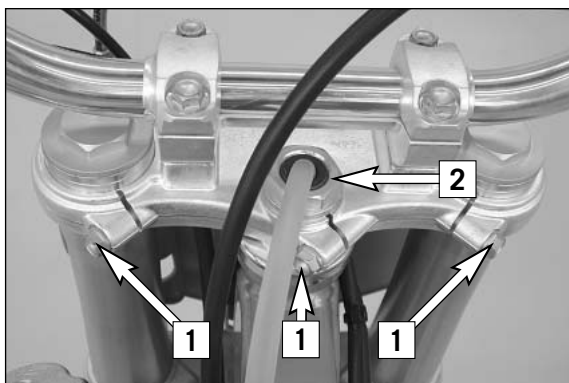
TRAVAUX D'ENTRETIEN PARTIE-CYCLE ET MOTEUR »

ATTENTION

Tous les réglages et travaux d'entretien marqués d'un astérisque * nécessitent des connaissances spéciales. Pour votre sécurité, il est préférable de les faire effectuer par un atelier KTM. Votre machine y sera entretenue de manière optimale par des personnels qualifiés.

ATTENTION

- Autant que possible ne pas employer de nettoyeur haute pression pour nettoyer la machine, car de l'eau pourrait alors pénétrer dans les roulements, le carburateur, les connexions électriques, etc.
- Lors du transport de votre KTM, veillez à ce qu'elle soit bien maintenue en position verticale par des sangles ou autres fixations et que le robinet soit sur la position OFF. Si la machine se couche, de l'essence peut s'échapper du carburateur ou du réservoir.
- Utiliser uniquement les vis spéciales livrées par KTM et qui possèdent la bonne longueur de filetage pour fixer les déflecteurs sur le réservoir. Si l'on utilise d'autres vis ou des vis plus longues, le réservoir peut se mettre à fuir.
- Ne pas employer de rondelles grower ou éventail sous les écrous de fixation moteur. Ces rondelles s'incrassent dans le cadre et l'écrou se desserre. Il faut employer des écrous auto-bloquants.
- Avant d'effectuer tout travail d'entretien, il faut laisser refroidir la machine, afin d'éviter de se brûler.
- L'huile, la graisse, les filtres, l'essence, les détergents etc. doivent être éliminés correctement. Respecter la réglementation locale.
- Ne déversez jamais l'huile usagée dans des canalisations ou dans la nature. Un litre d'huile peut polluer 1 million de litres d'eau.



Vérification et réglage des roulements de direction *

Il faut vérifier régulièrement le jeu de la direction. Pour vérifier, on cale la moto sous le cadre, de manière à ce que la roue avant ne porte plus. On secoue alors la fourche d'avant en arrière. Pour régler, on desserre les 3 vis [1] du té supérieur et l'on resserre l'écrou [2] jusqu'à supprimer le jeu. Ne pas serrer l'écrou à fond, ce qui endommagerait les roulements. Avec un maillet en plastique, on tapote sur le té de manière à supprimer les contraintes. Resserrer les 3 vis (25 Nm).

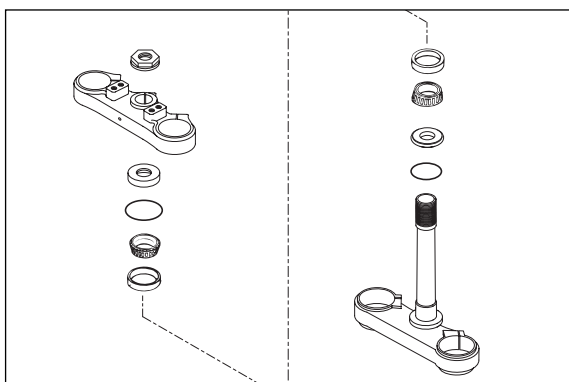
ATTENTION

S'il y a du jeu dans les roulements de direction, la tenue de route s'en trouve affectée. Cela peut même aller jusqu'à une perte de contrôle du véhicule.

ATTENTION

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

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

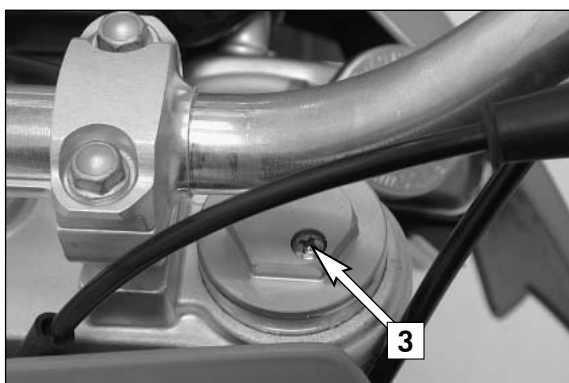


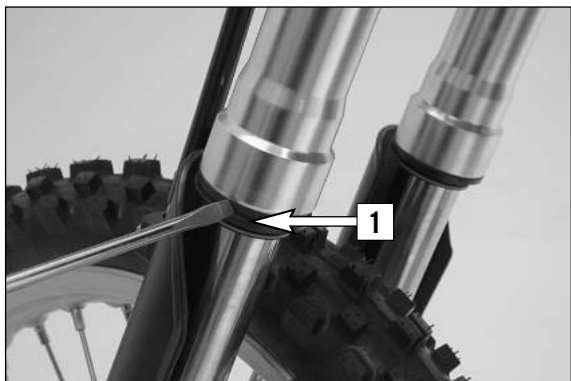
Vis de purge de la fourche

Il faut purger la fourche régulièrement. Pour cela, caler la moto de manière à ce que la roue avant ne touche plus le sol. Ouvrir les vis de purge [3] de quelques tours pour laisser s'échapper une surpression éventuelle.

ATTENTION

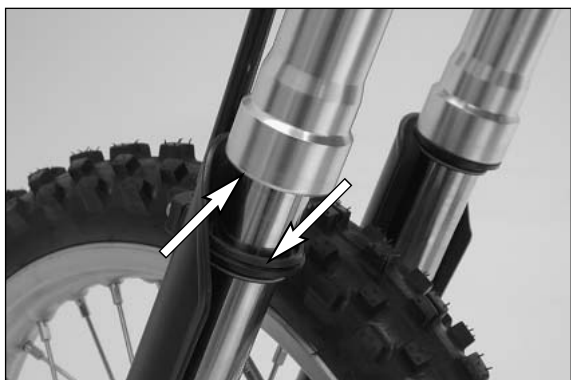
Une pression trop forte dans la fourche peut causer une fuite. Si la fourche fuit, il faut commencer par dévisser les vis de purge, avant que de faire changer les joints.





Nettoyage des cache-poussière de la fourche

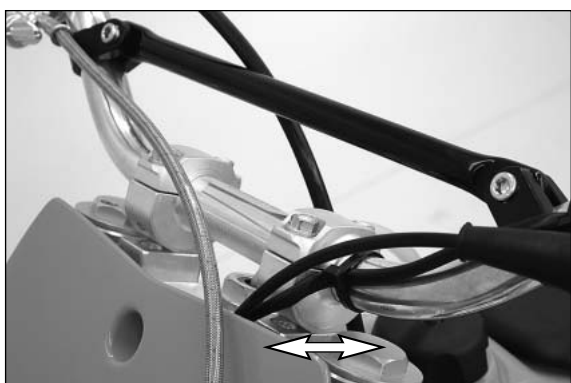
Les cache-poussière [1] ont pour but d'essuyer la poussière et la saleté qui se déposent sur les tubes de fourche. Avec le temps la saleté peut toutefois passer derrière le cache-poussière. Si on ne l'enlève pas, c'est l'étanchéité des joints spi qui peut être remise en cause. Avec un tournevis faire sortir les cache-poussière de leur logement et les pousser vers le bas.



Nettoyer à fond les cache-poussière, les tubes plongeurs et les tubes extérieurs et bien les lubrifier avec un lubrifiant universel en aérosol (Motorex Joker 440) ou avec de l'huile moteur. A la main, renfoncer les cache-poussière dans leur logement.

⚠ ATTENTION

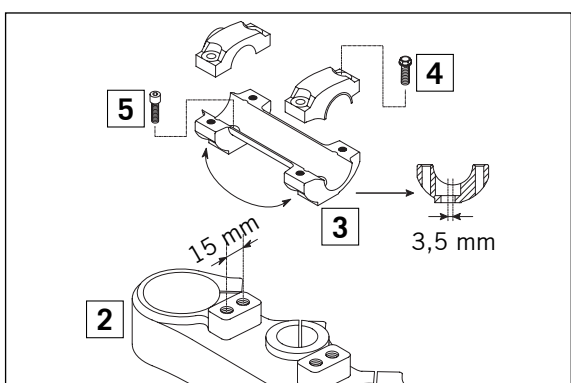
Il ne faut pas qu'il y ait de l'huile sur le pneu avant ou le disque de frein. L'adhérence du pneu et l'efficacité du frein s'en trouveraient très compromises.



Réglage de la position du guidon

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

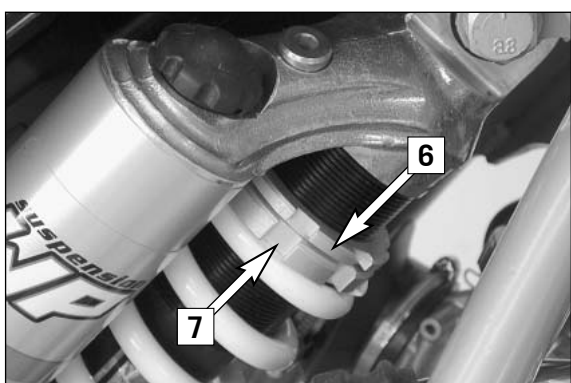
Sur le té supérieur de fourche [2] il y a deux perçages espacés de 15 mm. Les perçages sur le support de guidon [3] sont désaxés de 3,5 mm. Cela donne quatre possibilités de montage.



Enlever les vis [4] des demi-coquilles supérieures et les vis [5] du support de guidon. Choisir la position pour le support et serrer les vis [5] à 40 Nm. Mettre en place le guidon et les demi-coquilles et serrer les vis [4] à 20 Nm. L'espace entre le support de guidon et les demi-coquilles doit être le même vers l'avant et vers l'arrière.

⚠ ATTENTION

Les vis [5] devront être resserrées avec loctite 243.



Modification de la prétension du ressort du montant de suspension

Cette opération s'effectue aisément en un tour de main.

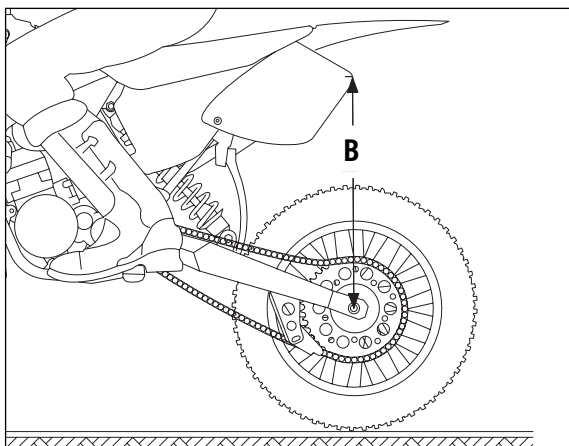
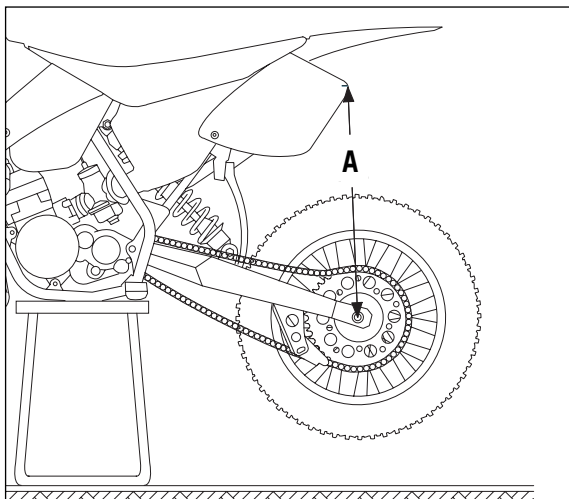
NOTA BENE: Avant de modifier la précontrainte du ressort, il faut noter le réglage de base, par exemple le nombre de filets visibles au-dessus de la bague de réglage.

Avec le clé ergot débloque la contre-bague [6]. Avec la bague de réglage [7] on modifie la précontrainte, puis on bloque à nouveau la contre-bague [6].

POSITION DE BASE – PRÉTENSION DU RESSORT: 7 mm

⚠ ATTENTION

L'amortisseur est rempli d'azote sous haute pression. Ne pas essayer de le démonter ou tenter de le réparer soi-même. On pourrait se blesser gravement.



Réglage de base en fonction du poids du pilote

Pour que la machine se comporte au mieux et pour éviter d'endommager la fourche et l'amortisseur, il faut adapter le réglage des éléments de suspension au poids de l'enfant. Quand elles sont livrées, les 65 SX-motos de KTM sont prévues pour un pilote de 35 à 45 kg (y compris ses équipements de protection). Si le poids de l'enfant est en dehors de cette plage, il faut régler en conséquence la précontrainte des suspensions. Vérifier l'enfoncement des suspensions, le réservoir étant plein et l'enfant complètement équipé.

Vérification de l'enfoncement de l'amortisseur

- Mettre la moto sur une béquille de manière à ce que la roue arrière ne touche plus le sol.
- Mesurer la distance entre deux plans horizontaux, l'un passant par l'axe de roue arrière et l'autre par un repère tracé par exemple sur le cache latéral. Noter cette valeur A.
- Remettre la moto sur ses roues.
- L'enfant, tout équipé, se met à présent en position normale sur la moto, donc avec les pieds sur les repose-pied, et secoue la machine plusieurs fois afin que la suspension prenne sa position.
- Une personne tient la moto et l'enfant, une autre mesure la distance B entre les deux plans précédents.
- L'enfoncement de la suspension est la différence entre A et B.

EXEMPLE:

Moto sur la béquille (valeur A) 430 mm
Moto sur ses roues, avec le pilote (valeur B) – 340 mm
 Enfoncement 90 mm

L'enfoncement doit être de 90 mm +/- 5 mm.

Si l'enfoncement est moins important, il faut réduire la précontrainte de l'amortisseur, s'il est plus important, il faut augmenter la précontrainte (voir Modification de la prétension du ressort du montant de suspension).

Vérification de l'enfoncement de la fourche

- Purger l'air de la fourche.
- B- Mettre la moto sur une béquille de manière à ce que la roue avant ne touche plus le sol.
- Mesurer la distance entre le bas de fourche et le té. Noter cette valeur C.
- L'enfant, tout équipé, se met à présent en position normale sur la moto, donc avec les pieds sur les repose-pied, et secoue la machine plusieurs fois afin que la fourche prenne sa position.
- Une personne tient la moto et l'enfant, une autre mesure la distance D entre les deux points précédents.
- L'enfoncement de la fourche est la différence entre C et D.

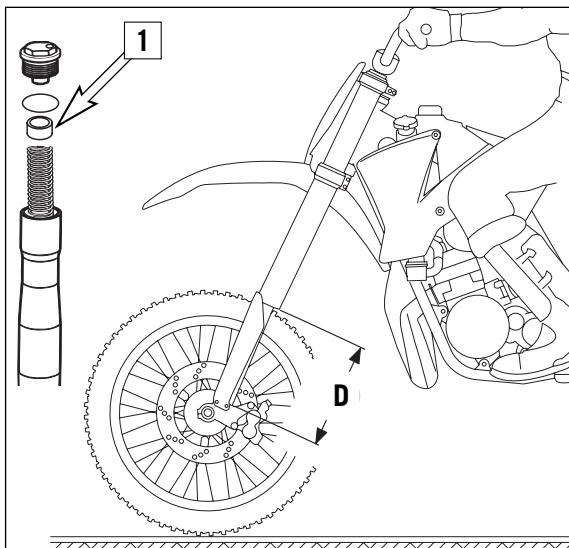
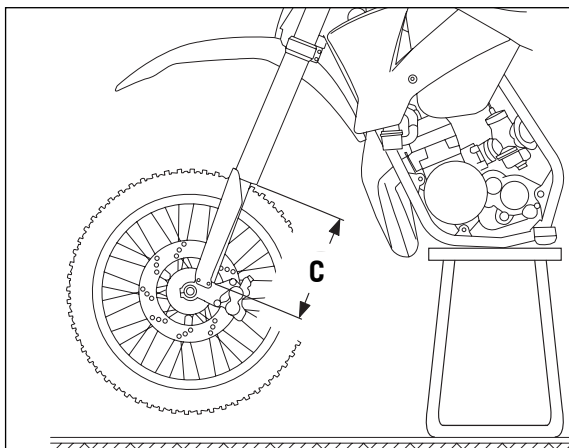
EXEMPLE:

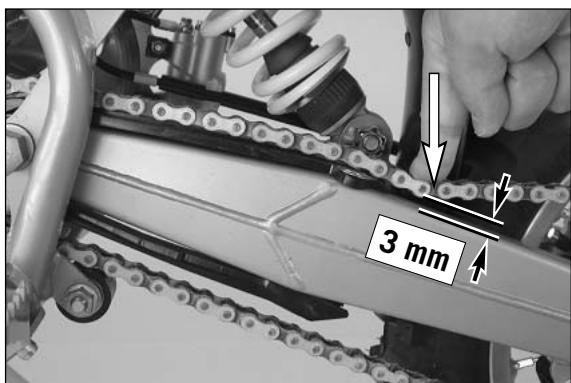
Moto sur la béquille (valeur C) 220 mm
Moto sur ses roues, avec le pilote (valeur D) – 180 mm
 Enfoncement 40 mm

L'enfoncement doit être de 45 mm +/- 5 mm.

Si l'enfoncement est moins important, il faut réduire la précontrainte de la fourche, s'il est plus important, il faut augmenter la précontrainte.

La précontrainte des ressorts de la fourche est fonction de la longueur des douilles [1] utilisées. Pour régler il faut déposer les bras de fourche, enlever les bouchons et raccourcir les douilles ou en mettre de plus longues





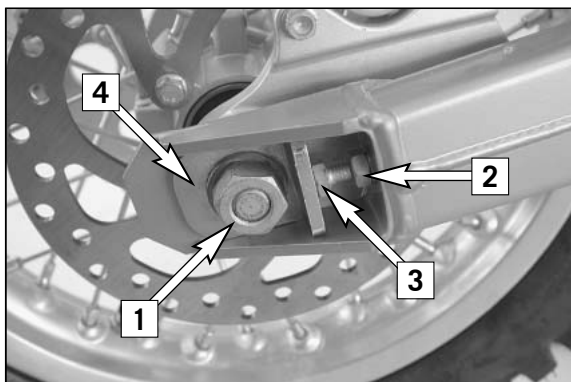
Contrôle de la tension de la chaîne

Enfiler la béquille à broche.

Au niveau de l'extrémité supérieure du patin, appuyer sur la chaîne vers le bas. La distance entre la chaîne et le bras oscillant doit être d'environ 3 mm. Le brin inférieur de la chaîne doit alors être tendu.

⚠ ATTENTION

- Si la chaîne est trop tendue, les éléments de la transmission secondaire, à savoir la chaîne, le pignon, la couronne, les roulements en sortie de boîte et à la roue arrière subissent une contrainte supplémentaire. En plus d'une usure prématurée il peut même se produire une rupture de chaîne.
- Si en revanche la chaîne est trop lâche, elle peut sauter, bloquer la roue arrière ou endommager le moteur.
- Dans les deux cas on peut alors perdre le contrôle de la machine.



Réglage de la tension

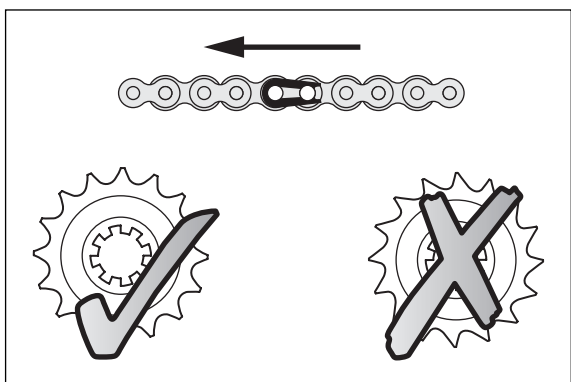
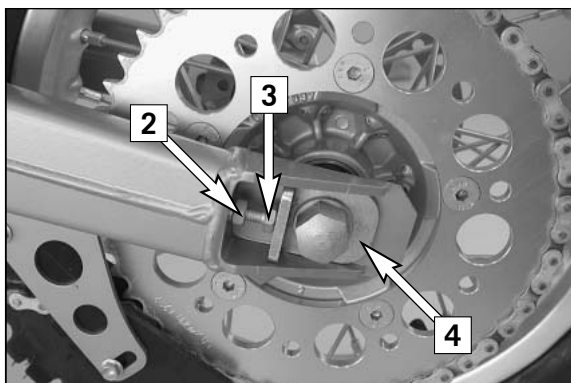
Débloquer l'écrou [1] à gauche ou à droite. Débloquer les deux contre-écrous [2] et tourner les vis de réglage [3] pareillement à droite et à gauche. Resserrer les contre-écrous [2].

Avant de resserrer les écrous [1], vérifier que les tendeurs de chaîne [4] sont contre les vis de réglage [3] et que les deux roues sont bien en ligne.

Serrer les écrous [1] à 40 Nm.

⚠ ATTENTION

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



Entretien de la chaîne

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

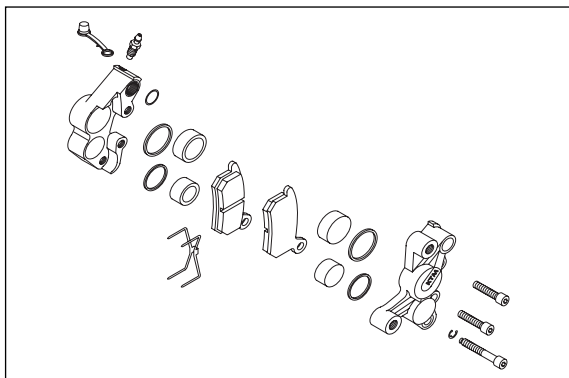
⚠ ATTENTION

Veiller à ce qu'aucun lubrifiant ne se dépose sur le pneu arrière ou le disque de frein. Le pneu glisserait et le frein perdrait beaucoup en efficacité, ce qui pourrait amener une perte de contrôle de la moto.

! ATTENTION

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

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



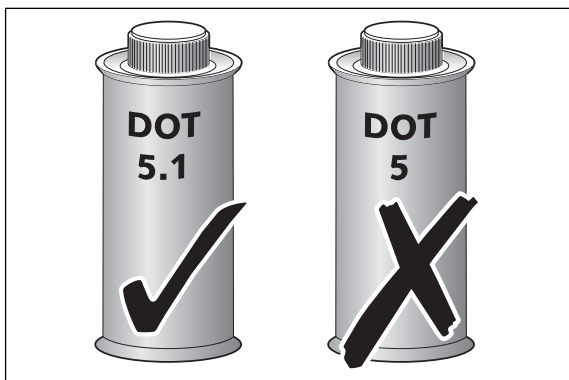
Remarques de principe concernant les freins à disque KTM

PINCES DE FREIN:

Quand la pince de frein avant a été démontée, au remontage il faut freiner les vis à la loctite 243 et les serrer à 20 Nm.

BOCAUX DE LIQUIDE DE FREIN:

Les bocal de liquide de frein, pour le frein avant comme pour le frein arrière, ont des dimensions telles qu'il n'est pas nécessaire de rajouter de liquide lorsque les plaquettes s'usent. Si le niveau tombe au dessous du minimum, c'est qu'il y a une fuite ou qu'il n'y a absolument plus de garniture sur les plaquettes.

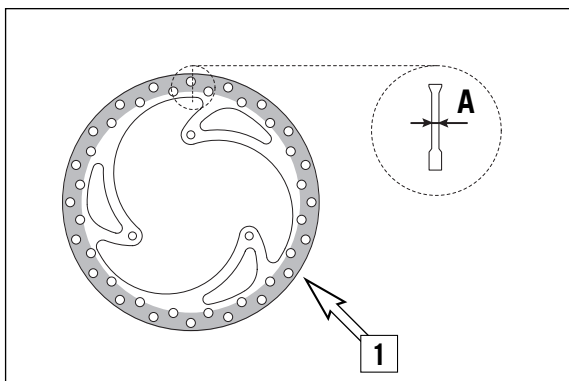


LIQUIDE DE FREIN:

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

⚠ ATTENTION

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

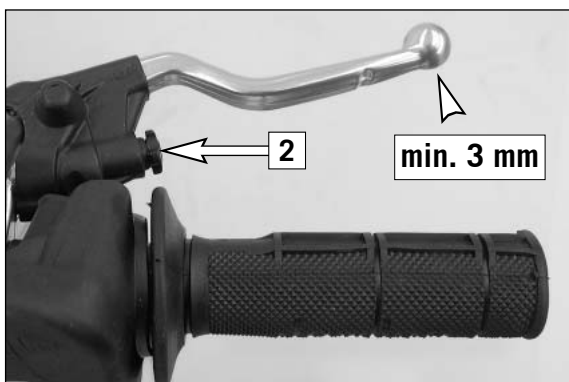


DISQUES DE FREIN:

L'usure réduit l'épaisseur des disques de frein au niveau de la piste de freinage [1]. L'épaisseur du disque de frein doit être au moins de 2,80 mm à l'endroit le plus faible [A]. Vérifier l'épaisseur à plusieurs endroits.

⚠ ATTENTION

- Si le disque de frein fait moins de 2,80 mm, cela est un facteur de risque. Il faut faire remplacer le disque dès que la limite est atteinte.
- Il faut par principe faire effectuer les réparations sur les freins par un agent KTM.



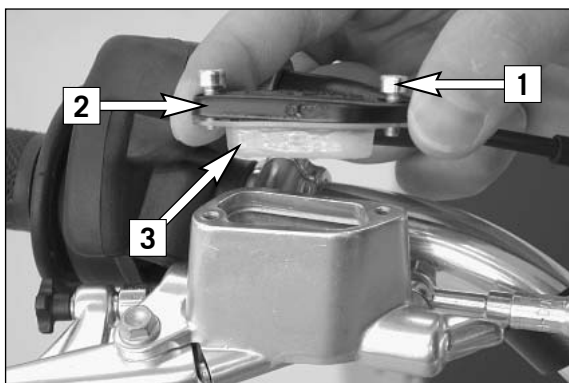
Réglage de la course à vide de la poignée de frein

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

La poignée de frein doit présenter une course à vide d'au moins 3 mm. Si besoin est, tourner la vis de réglage [2].

! ATTENTION

La course à vide de la poignée doit être au moins de 3 mm. C'est seulement après cette garde que le piston du maître-cylindre doit entrer en mouvement (ce que l'on sent à la résistance à la poignée). Si cette valeur de garde n'est pas respectée, il se produit une surpression dans le système et le frein avant peut chauffer et se trouver hors d'usage.



Vérification du niveau de liquide de frein à l'avant. *

Le bocal de liquide de frein fait corps avec le maître-cylindre au guidon. Pour vérifier le niveau de liquide de frein, il faut repousser les pistons de la pince à fond. Faire en sorte que le maître-cylindre soit à l'horizontale, enlever les vis [1], retirer le couvercle [2] et la membrane [3]. Le niveau du liquide doit se situer à 5 mm sous le bord du bocal (voir figure). Si besoin est, rajouter du liquide DOT 5.1 (par exemple Motorex Brake Fluid DOT 5.1) de manière à être 5 mm sous le bord supérieur.

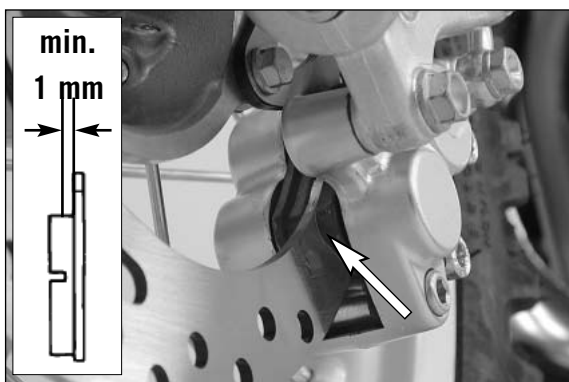
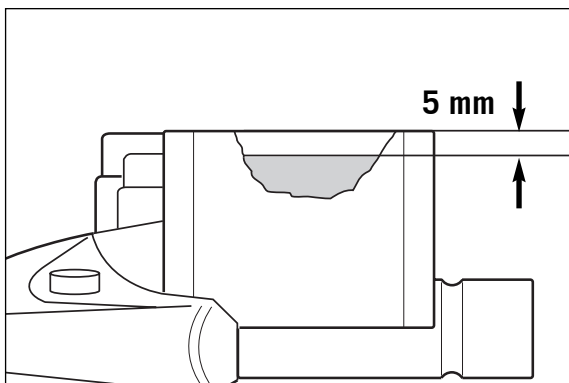
Remettre la membrane, le couvercle et les vis puis actionner la poignée de frein jusqu'à sentir une résistance. Nettoyer à l'eau si l'on a renversé du liquide.

⚠ ATTENTION

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

! ATTENTION

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



Vérification des plaquettes de frein à l'avant

On peut voir les plaquettes par l'avant. L'épaisseur des garnitures ne doit pas être inférieure à 1 mm.

⚠ ATTENTION

L'épaisseur des garnitures des plaquettes de frein ne doit pas être inférieure à 1 mm à l'emplacement le plus faible. Dans le cas contraire, les freins peuvent lâcher. Pour votre propre sécurité, changez donc les plaquettes de frein pendant qu'il en est encore temps.

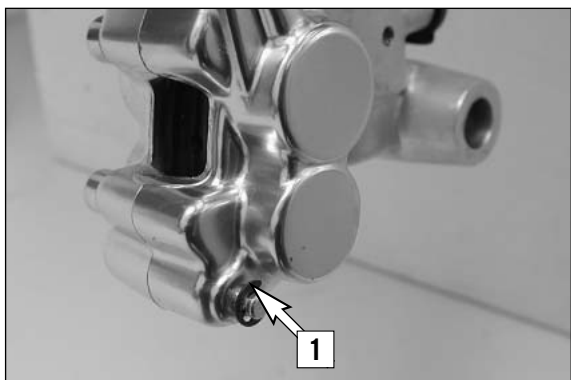
! ATTENTION

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

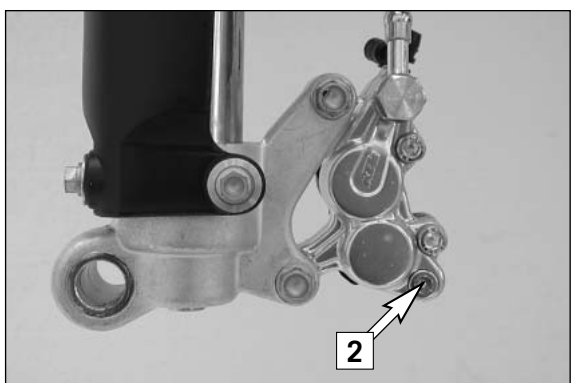


Remplacement des plaquettes de frein à l'avant *

Déposer la roue avant (cf. chapitre Dépose de la roue avant). Avec un tournevis approprié, repousser les plaquettes de manière à ce que les pistons soient rentrés au maximum.



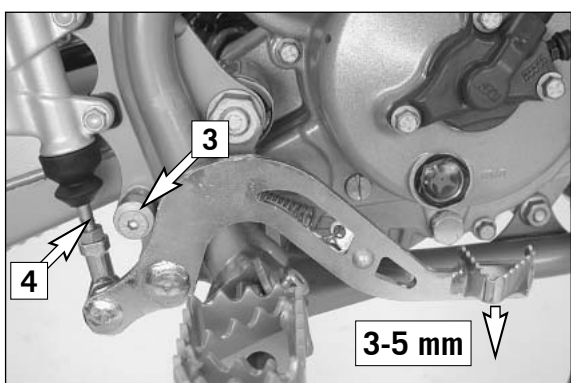
Enlever la rondelle frein [1] se trouvant sur la vis et retirer la vis [2]. Sortir les plaquettes de la pince. Nettoyer la pince à fond à l'air comprimé.



Mettre la plaquette gauche et la tenir en place avec la vis. Mettre en place la plaquette droite et serrer la vis à 6 Nm. Remettre la rondelle frein. Positionner les plaquettes et remonter la roue (cf. chapitre Pose de la roue avant).

⚠ ATTENTION

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

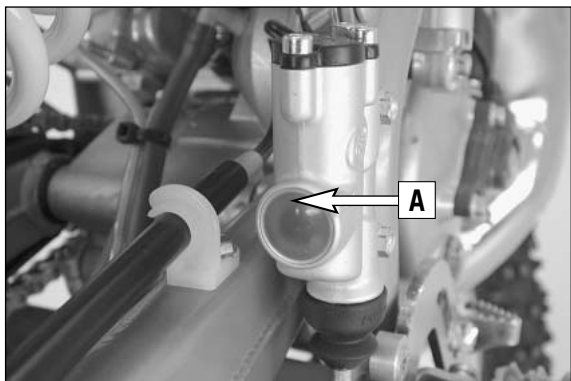


Réglage de la position de la pédale de frein*

La position de base de la pédale de frein peut être modifiée en tournant la vis de butée [3]. La garde se règle ensuite au moyen de la tige de piston [4]. La pédale doit avoir, mesurée à son extrémité, une course à vide de 3 à 5 mm. C'est seulement après cette garde que la tige de piston doit actionner le piston dans le maître-cylindre (on sent alors une résistance plus importante).

⚠ ATTENTION

Si cette garde n'existe pas, il se crée une surpression dans le système de freinage, si bien que les plaquettes se mettent à lécher le disque. Il se produit une augmentation de température anormale qui peut conduire dans le cas extrême à un refus total de fonctionner.



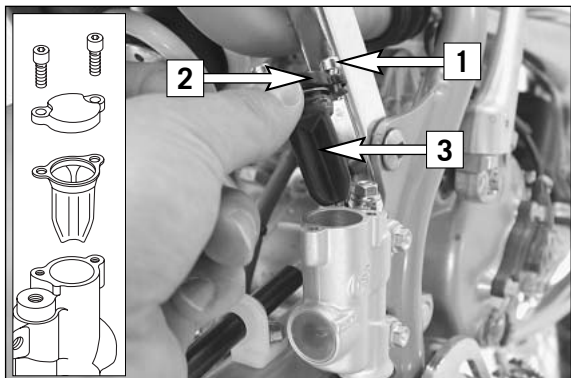
Vérification du niveau de liquide de frein à l'arrière

Le bocal de liquide de frein pour le disque arrière se trouve à droite sur la machine, juste derrière le maître-cylindre.

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

⚠ ATTENTION

Si le niveau descend en dessous du bord supérieur du regard, c'est qu'il y a une fuite ou que les plaquettes sont complètement usées.



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

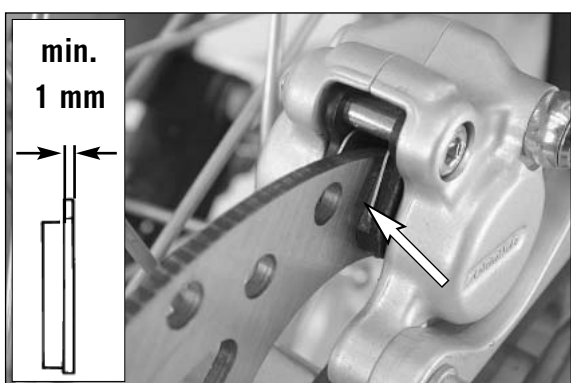
Enlever les vis [1] et le couvercle [2] avec la membrane [3]. Les pistons doivent être en position de repos. Mettre du liquide DOT 5.1 (par ex. Motorex Brake Fluid DOT 5.1) jusqu'à 10 mm du bord supérieur du bocal. Remettre la membrane, le couvercle et les vis puis actionner pédale de frein jusqu'à sentir une résistance. Si l'on a renversé du liquide, le nettoyer aussitôt à l'eau.

⚠ ATTENTION

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

! ATTENTION

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



Vérification des plaquettes de frein à l'arrière

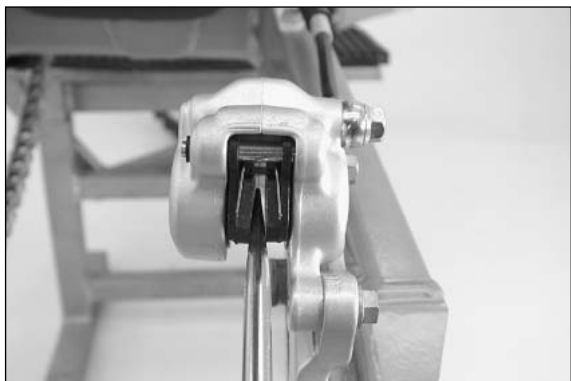
On contrôle les plaquettes par l'arrière. L'épaisseur de la garniture ne doit pas être inférieure à 1 mm.

⚠ ATTENTION

L'épaisseur des garnitures des plaquettes de frein ne doit pas être inférieure à 1 mm à l'emplacement le plus faible. Dans le cas contraire, les freins peuvent lâcher. Pour votre propre sécurité, changez donc les plaquettes de frein pendant qu'il en est encore temps.

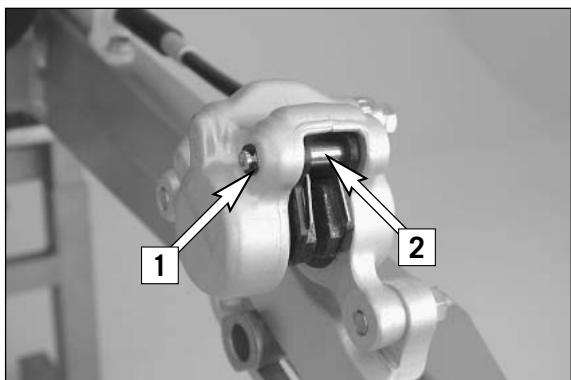
! ATTENTION

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



Emplacement des plaquettes de frein à l'arrière*

Déposer la roue arrière (voir chapitre Dépose de la roue arrière)
Avec un tournevis approprié, repousser les pistons à fond.



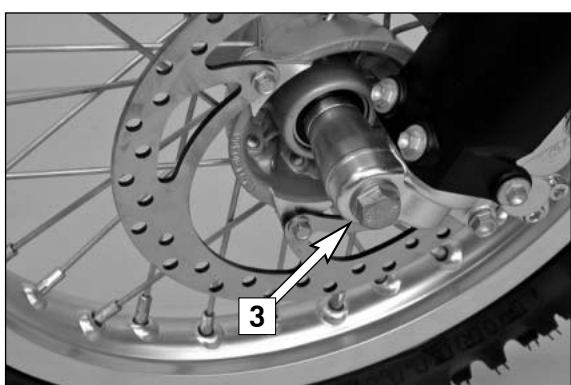
Enlever la rondelle frein [1], dévisser la vis [2] et sortir les plaquettes de la pince.



Enfiler dans la pince les plaquettes neuves et fixer avec la vis [2].
Serrer la vis à 4 Nm et monter la rondelle frein [1]. Monter la roue arrière et actionner la pédale de frein jusqu'à ce qu'on sente le point d'attaque.

⚠ ATTENTION

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



Dépose et pose de la roue avant

Pour déposer la roue avant, il faut caler la moto sous le cadre de manière à ce que la roue ne porte plus sur le sol. Dévisser l'écrou à épaulement [3]. Dévisser les 2 vis [4] de la fixation d'axe. Tenir la roue avant. Retirer l'axe [5]. Sortir la roue avec précaution et retirer.

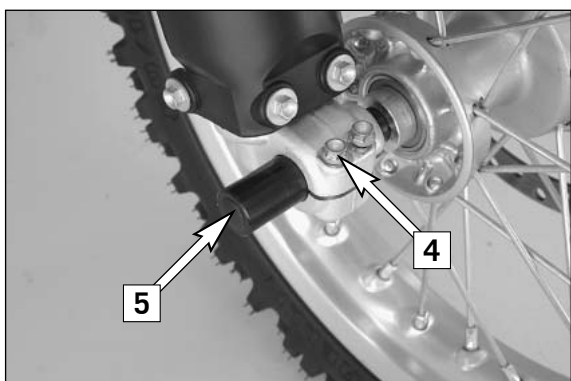
! ATTENTION

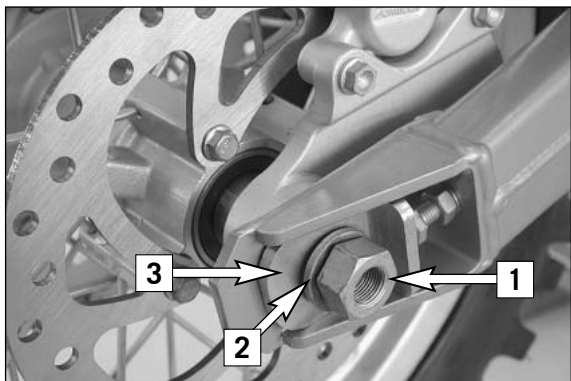
- Ne pas actionner le frein avant lorsque la roue est déposée.
- Toujours poser la roue avec le disque sur le dessus, sinon ce dernier peut être endommagé.

Présenter la roue dans la fourche. Mettre la broche et serrer légèrement les vis de fixation [5] sur le bas de fourche droit. Dégraisser le filetage de l'écrou à épaulement et mettre de la loctite 243. Visser l'écrou et le serrer à 40 Nm. Mettre la moto sur ses roues et actionner la fourche plusieurs fois à fond afin de faire disparaître les contraintes dans les bas de fourche. Resserrer les 2 vis de fixation d'axe à 10 Nm.

⚠ ATTENTION

- Au cas où vous ne disposeriez pas de clé dynamométrique lors du montage, faites ajuster le couple de serrage dès que possible dans un atelier KTM.
- Il ne doit y avoir sur le disque ni huile ni graisse, qui réduiraient considérablement l'efficacité du freinage.
- Quand la roue est en place, toujours actionner le frein de manière à ce que les plaquettes prennent leur place.





Dépose et pose de la roue arrière

Caler la moto sous le cadre.

Enlever l'écrou [1] de la broche, retirer la rondelle [2] et dégager le tendeur de chaîne [3].

Tenir la roue et sortir la broche.

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

Le remontage s'effectue en sens inverse.

Graisser légèrement la broche.

Avant de serrer l'écrou [1], il faut vérifier que les tendeurs de chaîne [3] sont bien au contact des vis de réglage. Vérifier également que les deux roues sont bien en ligne.

Serrer l'écrou à 40 Nm.

! ATTENTION

- Toujours poser la roue avec le disque sur le dessus, sinon ce dernier peut être endommagé.
- Ne pas actionner le frein lorsque la roue est déposée.
- Si l'on retire la broche, il faut bien nettoyer son filetage ainsi que celui de l'écrou et les enduire à nouveau de graisse pour éviter un grippage.

⚠ ATTENTION

- Au cas où vous ne disposeriez pas de clé dynamométrique lors du montage, faites ajuster le couple de serrage dès que possible dans un atelier KTM.
- Quand la roue est en place, toujours actionner le frein de manière à ce que les plaquettes prennent leur place.
- Veillez à ce qu'il n'y ait ni graisse ni huile sur le disque de frein. Le freinage s'en trouverait considérablement altéré.
- Serrer l'écrou à épaulement au couple prescrit. Une broche mal serrée peut provoquer une instabilité de la machine.



Pneus, pression

Le type, l'état et la pression des pneus ont une influence sur le comportement de la moto. C'est pourquoi il convient de vérifier avant toute utilisation. Les dimensions sont indiquées dans les caractéristiques techniques.

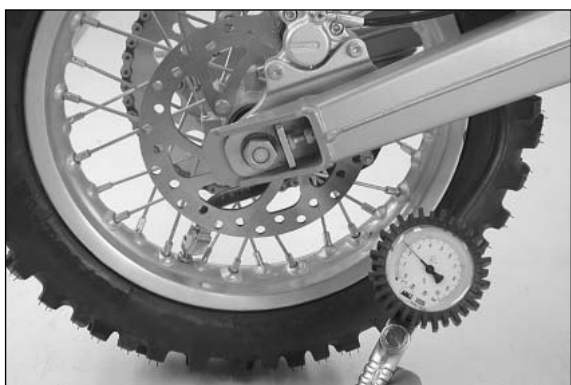
L'état doit être vérifié avant chaque utilisation.

On regardera en particulier s'il n'y a pas de coupures, de clous ou d'autres objets pointus.

La pression des pneus doit être vérifiée régulièrement, lorsque les pneus sont froids. Une pression correcte (1,0 bar) permet au pneu de bien accrocher et lui assure une durée de vie optimale.

⚠ ATTENTION

- Pour la sécurité de l'enfant, un pneu abîmé doit aussitôt être remplacé.
- Pour votre sécurité, un pneu abîmé doit aussitôt être remplacé.
- Une pression insuffisante cause une usure anormale du pneu.



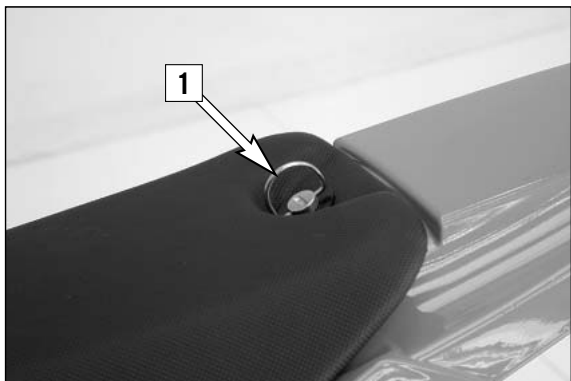
Vérifier la tension des rayons

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

⚠ ATTENTION

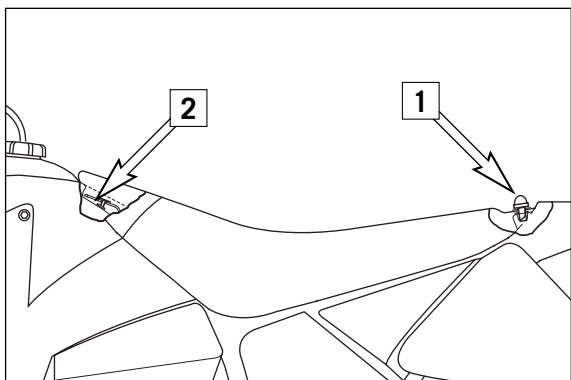
- Si vous roulez avec des rayons desserrés, ceux-ci peuvent s'arracher et par conséquent déstabiliser la tenue de route de la moto.
- Des rayons trop tendus peuvent également casser en raison de contraintes mal réparties. Seuls des rayons correctement tendus répartissent les charges de manière optimale. Les rayons doivent être serrés à un couple de 3 Nm.





Démontage de la selle

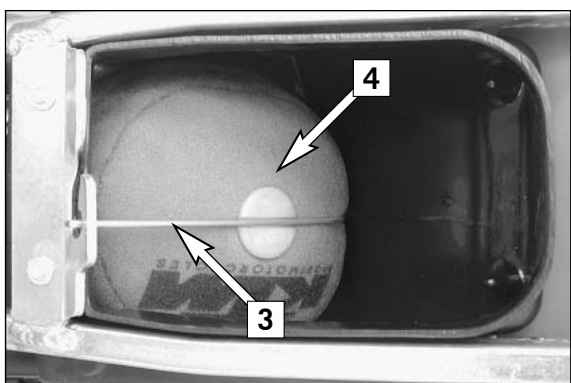
La fermeture rapide [1] permet de démonter la selle sans outil. Tourner la fermeture rapide d'environ 180° en sens inverse des aiguilles d'une montre et soulever la selle à l'arrière. Tirer vers l'arrière pour décrocher la selle de la vis de fixation [2].



Pour monter la selle, l'accrocher sur la vis de fixation [2] et sur le réservoir, la pousser vers l'avant et la bloquer au moyen de la fixation rapide.

⚠ ATTENTION

Si la selle est mal montée, elle peut glisser alors qu'on roule, ce qui peut faire perdre le contrôle de la moto.



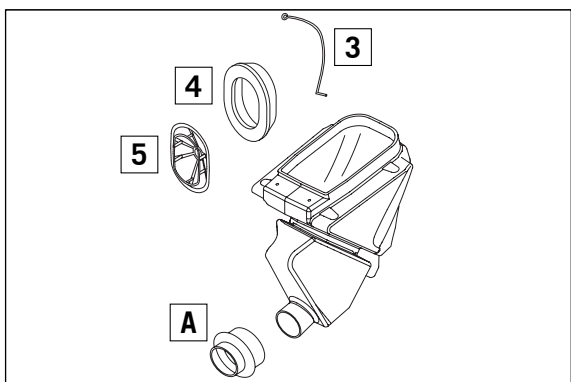
Nettoyage du filtre à air *

Démonter la selle et enlever le couvercle du boîtier. Décrocher la fixation de filtre [3], basculer vers l'arrière et sortir du boîtier le filtre [4] et son support [5].

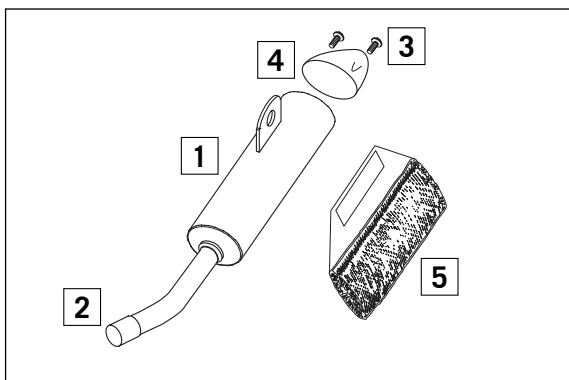
! ATTENTION

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

Nettoyer la cartouche dans le produit spécial et bien la faire sécher. La presser seulement et ne pas la tordre. Lorsque la cartouche est sèche, l'enduire d'une huile spéciale de haute qualité. Nettoyer également le boîtier. Vérifier l'état et la position de la pipe d'admission [A].



Monter le filtre à air [4] sur le support [5]. Enduire la face avant de la cartouche de graisse afin d'améliorer l'étanchéité. Monter le filtre à air avec son support dans le boîtier et mettre la fixation [3].



Echappement *

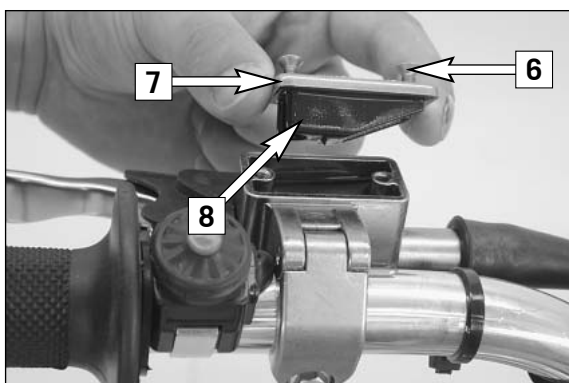
Pour absorber le bruit, le pot terminal est rempli de fibre de verre. Avec le temps, cette fibre brûle ou se calamine. Cela peut amener une perte de puissance et une augmentation du niveau sonore. On peut facilement remplacer cette fibre de verre. Déposer le pot terminal et repérer la position du tube extérieur [1] par rapport au tube intérieur [2]. Retirer les vis [3] et déposer l'embout [4]. Sortir le tube extérieur et retirer la bourre [5]. Nettoyer soigneusement tous les éléments.

Au remontage, enfiler la nouvelle bourre sur le tube intérieur (cf. illustration) et enfiler par dessus le tube extérieur. Mettre l'embout terminal et le fixer avec les vis [1]. Avant de serrer les vis, tourner le tube extérieur de manière telle que les repères que l'on a tracés coïncident. Reposer le pot terminal et vérifier l'étanchéité de l'échappement.

NOTA BENE: Les paquets de bourre sont disponibles dans les ateliers KTM.

⚠ ATTENTION

Quand le moteur a tourné, l'échappement est très chaud. Toujours attendre qu'il refroidisse avant de travailler dessus. On évitera ainsi de se brûler.



Contrôle du niveau d'huile de l'embrayage hydraulique *

Pour vérifier le niveau de l'huile dans le maître-cylindre de l'embrayage, il faut enlever le couvercle. Pour ce faire retirer les vis [6] et déposer le couvercle [7] avec la membrane caoutchouc [8]. Lorsque le maître-cylindre est bien à l'horizontale le niveau d'huile doit se situer à 4 mm sous le bord supérieur. Si besoin est, rajouter de l'huile biologiquement dégradable pour circuit hydraulique SAE 10 (Motorex Kupplungsfluid 75). Cette huile est en vente chez les agents KTM.

! ATTENTION

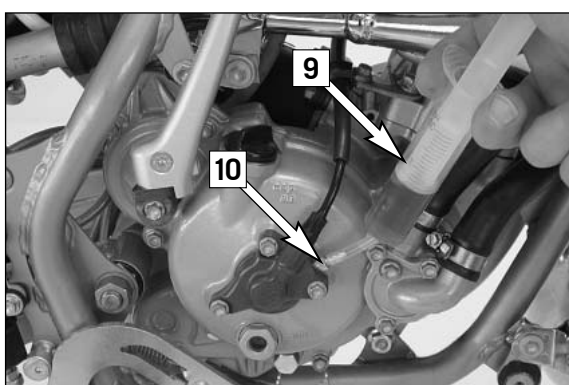
KTM utilise pour l'embrayage une huile hydraulique minérale biodégradable. Il ne faut en aucun cas mélanger cette huile à une autre huile hydraulique. Toujours utiliser l'huile d'origine KTM (disponible chez les agents de la marque) car cela garantit un fonctionnement optimal de l'embrayage. Ne jamais utiliser de liquide de frein.

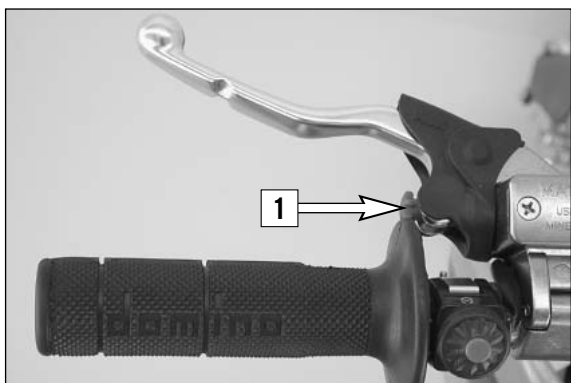
Purge de l'embrayage hydraulique *

Quand la résistance à la poignée d'embrayage se fait molle, il faut purger le circuit hydraulique. Utiliser pour cela la seringue de purge (outil spécial) et du fluide hydraulique biodégradable. On peut se les procurer chez les agents KTM.

Tourner le guidon de manière à ce que le maître-cylindre soit à l'horizontale. Retirer les vis [6] et le couvercle [7] avec la membrane [8].

Remplir la seringue [9] de liquide hydraulique biodégradable (Motorex Kupplungsfluid 75). Enlever la vis de purge [10] se trouvant sur le cylindre récepteur et mettre en place la seringue. Faire entrer du liquide dans le circuit jusqu'à ce qu'il ressorte sans bulles par le passage [11] du maître-cylindre. Retirer régulièrement du liquide du bocal pour éviter un débordement. Retirer la seringue quand la purge est terminée. Remettre la vis de purge. Corriger le niveau dans le bocal et remettre le couvercle (voir ci-dessus).





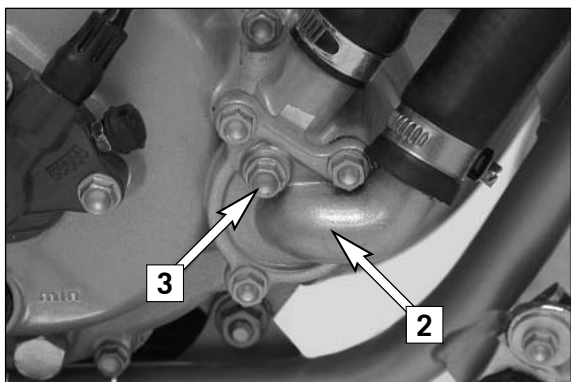
Réglage de la position de base de la poignée d'embrayage

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

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

! ATTENTION

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



Système de refroidissement

La circulation forcée du liquide de refroidissement est obtenue par la pompe [2].

Le refroidissement s'effectue par le passage du vent relatif dans le radiateur. Plus la vitesse est faible, moins le refroidissement est efficace. De même des lamelles de radiateur sales entravent le refroidissement.

On peut vidanger le liquide de refroidissement en enlevant le bouchon [3] sur le couvercle de pompe.

! ATTENTION

Ne pas débrancher les durites de radiateur ou retirer le bouchon de vidange quand le moteur est chaud.

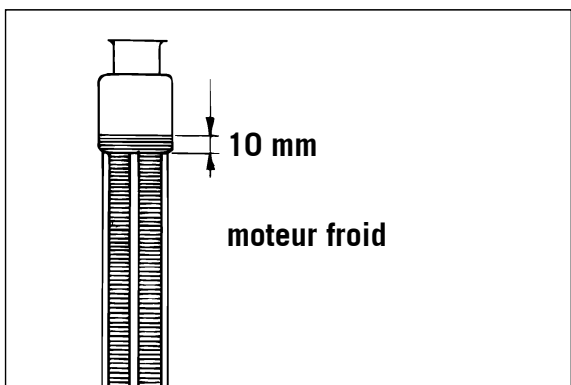


Le liquide de refroidissement est composé de 50% d'antigel et de 50% d'eau distillée. Il est nécessaire qu'il assure une protection jusqu'à -25° C (-13° F). Acôté de sa protection contre le gel, ce liquide est efficace aussi contre la corrosion, c'est pourquoi il ne faut pas le remplacer simplement par de l'eau.

! ATTENTION

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

La surpression qui apparaît lorsque le liquide chauffe est réglée par un système de soupape dans le bouchon du radiateur [4]. On peut atteindre une température de 120° C sans gêner le fonctionnement.

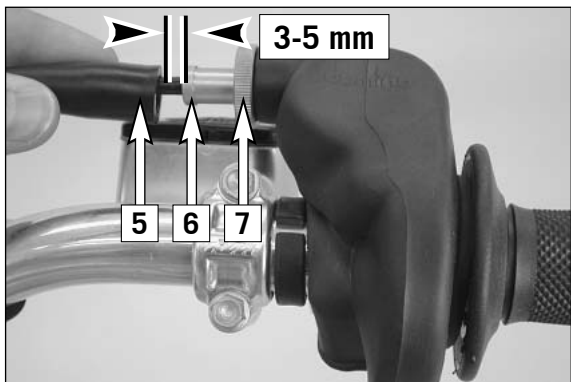


Contrôle du niveau de liquide de refroidissement

Lorsque le moteur est froid, le niveau du liquide de refroidissement doit se situer à environ 10 mm au dessus des lamelles (cf. figure). Si la vidange a été faite, il faut remplir le système puis compléter lorsque le moteur tourne.

! ATTENTION

Il est préférable de vérifier le niveau de liquide de refroidissement lorsque le moteur est froid. Lorsque le moteur est chaud, il faut recouvrir le bouchon d'un chiffon et ouvrir lentement de manière à ce que la pression puisse s'échapper.



Réglage du câble de gaz *

Le câble de gaz doit toujours avoir un jeu de 3 à 5 mm. Pour vérifier, repousser l'embout de protection [5] à l'entrée de la poignée tournante. La gaine du câble doit pouvoir être repoussée de 3 à 5 mm de la vis de réglage [6] avant qu'on sente une résistance.

Pour régler, desserrer le contre-écrou [7] et tourner la vis de réglage comme il faut. Enfin, resserrer le contre-écrou et remettre en place l'embout de protection.

Pour vérifier si le réglage est correct il suffit de faire démarrer le moteur et de tourner le guidon jusqu'en butée vers la droite et vers la gauche. Il ne faut pas que le régime de ralenti augmente. Si c'est le cas, il faut donner plus de jeu au câble de gaz.

TRAVAUX D'ENTRETIEN PARTIE-CYCLE ET MOTEUR »

Réglage du carburateur *

Principe concernant le réglage de base du carburateur

Le réglage de base du carburateur correspond à une altitude d'environ 500 m au-dessus du niveau de la mer et à une température de l'air d'environ 20° C. Il a été réalisé pour une utilisation principalement en tout-terrain et avec du supercarburant tel qu'on en trouve en Europe, c'est-à-dire d'un indice d'octane de 95. Proportions du mélange huile deux-temps / supercarburant: 1:60

Généralités concernant les modifications de réglage

Le réglage de série sert toujours de référence. On suppose que le filtre à air est propre, que l'échappement et le carburateur sont en bon état. L'expérience montre qu'on peut se contenter de jouer sur le gicleur principal, le gicleur de ralenti et l'aiguille. Changer les autres éléments apporte peu.

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

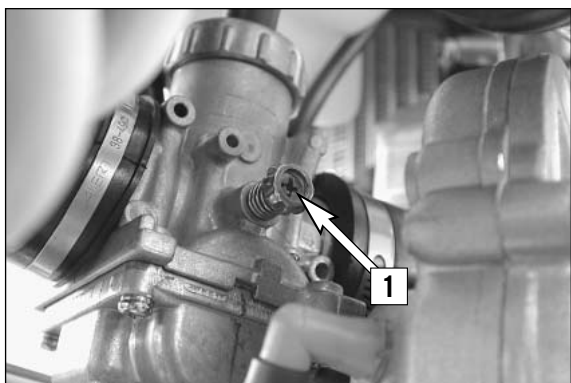
⚠ ATTENTION

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

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

Usure du carburateur

Le boisseau, l'aiguille et le puits d'aiguille connaissent une usure importante en raison des vibrations du moteur. Cette usure produit un dysfonctionnement (par exemple un mélange trop riche). C'est pourquoi il convient de changer ces pièces au bout de 1000 heures.



Ralenti – A, Réglage du ralenti *

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

Montée en régime – B

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

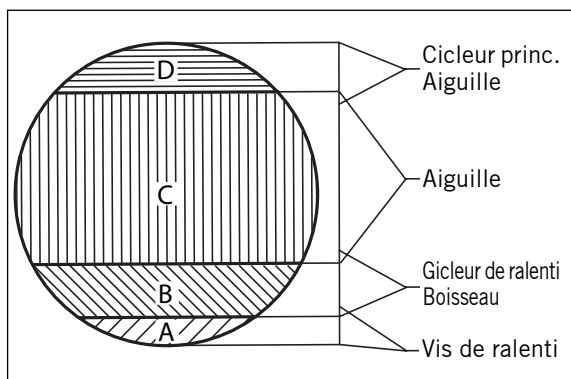
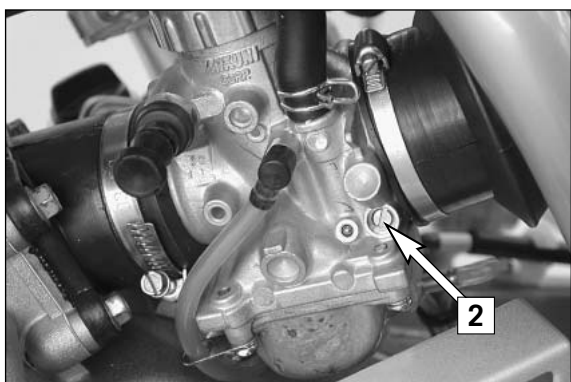
Régime intermédiaire – C

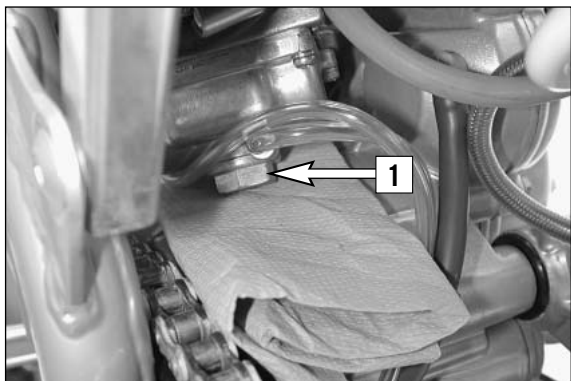
Fonctionnement du moteur lorsque le boisseau est en partie ouvert. Ce fonctionnement dépend uniquement de l'aiguille (forme et position). Il est influencé en bas par le réglage du ralenti, en haut par le choix du gicleur principal. Si la montée en régime, lorsque le boisseau est à demi-ouverture, se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

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

Pleine ouverture – D

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





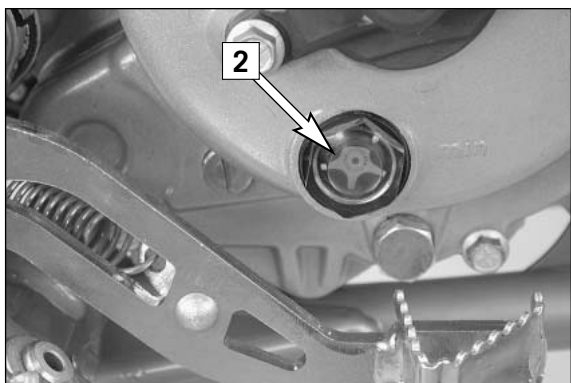
Vider la cuve du carburateur

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

Effectuer cette opération lorsque le moteur est froid. Fermer le robinet d'essence et mettre un chiffon sous le carburateur pour absorber l'essence qui va couler. Enlever le bouchon [1] et le nettoyer à l'air comprimé. Remettre le bouchon avec son joint et reserrer le bouchon à 4 Nm, ouvrir le robinet et vérifier l'étanchéité.

⚠ ATTENTION

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



Contrôle du niveau d'huile dans la boîte

Pour faciliter le contrôle il y a un regard [2] à droite sur le moteur.

Faire chauffer le moteur en roulant, l'arrêter et attendre 2 mn afin que l'huile puisse redescendre.

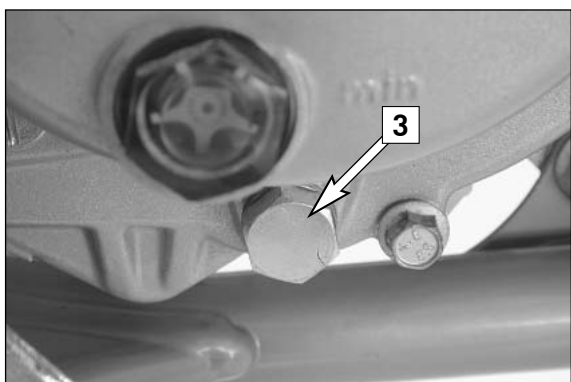
Mettre la moto sur une surface bien horizontale et vérifier le niveau.

Le niveau ne doit pas descendre sous le repère MIN du regard. Remarque: Si la moto n'est pas droite, le contrôle est faussé.

Si besoin est, rajouter de l'huile (par exemple Motorex Top Speed 4T 15W50).

! ATTENTION

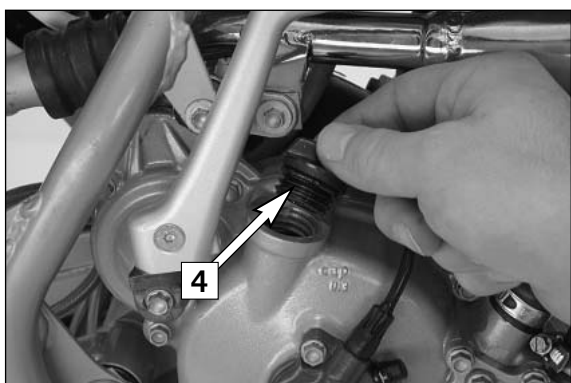
Un manque d'huile ou une huile de mauvaise qualité causent une usure prématurée des engrenages. Utiliser seulement une huile de marque (par exemple Motorex Top Speed 4T 15W50).



Vidange de la boîte *

Avant de vidanger il faut faire chauffer le moteur en roulant, puis mettre la moto sur une surface horizontale. Enlever le bouchon [3] et laisser la vieille huile s'écouler dans un récipient.

Nettoyer le plan de joint et le bouchon, remonter celui-ci avec un joint neuf et le serrer à 15 Nm.



Enlever le bouchon de remplissage [4] et mettre 0,30 l d'huile (par exemple Motorex Top Speed 4T 15W50). Remettre le bouchon et vérifier qu'il n'y a pas de fuite.

! ATTENTION

Un manque d'huile ou une huile de mauvaise qualité causent une usure prématurée des engrenages. Utiliser seulement une huile de marque (par exemple Motorex Top Speed 4T 15W50).

RECHERCHE DE PANNE »

Si les révisions préconisées sont effectuées sur la machine, il n'y aura guère de pannes. Si toutefois un problème devait se présenter, on procédera selon le tableau pour localiser la panne.

Il faut toutefois considérer qu'on ne peut réaliser soi-même nombre d'interventions. En cas de doute, s'adresser à un atelier KTM.

PANNE	CAUSE	REMEDE
Le moteur ne démarre pas	Erreur du pilote	Ouvrir le robinet d'essence, mettre du carburant, Position du starter à très chaud
	La moto n'a pas servi pendant longtemps; la cuve du carburateur est pleine de vieille essence	Les composants très inflammables des nouveaux carburants se volatilisent quand la machine n'est pas utilisée. Lorsque la période de non-utilisation est supérieure à une semaine, il faut vider la cuve. Une fois la cuve remplie de bonne essence, le moteur démarre immédiatement.
	Durite bouchée	Fermer le robinet, débrancher la durite au niveau du carburateur, la mettre au-dessus d'un récipient et ouvrir le robinet. – si l'essence coule, il faut nettoyer le carburateur – si l'essence ne coule pas, vérifier la mise à l'air du réservoir et éventuellement nettoyer le robinet
	L'écartement des électrodes est trop important	Réduire l'écartement (0,60 mm)
	La bougie est grasse, encrassée, mouillée ou perlée	Nettoyer ou remplacer la bougie
	Le fil de bougie ou le capuchon est abîmé	Démonter la bougie, remettre le fil, tenir la bougie à la masse sur le moteur et actionner le kick. Il doit y avoir une belle étincelle. – si elle ne jaillit pas, débrancher le capuchon et mettre le bout du fil à environ 5 mm de la masse. – si l'étincelle jaillit, c'est le capuchon qu'il faut changer. – sinon, vérifier l'allumage.
	Le fil de masse est abîmé, le bouton de masse	Débrancher le fil noir au niveau de la bobine et vérifier l'étincelle. Si elle est bonne, réparer le fil, le bouton de masse.
	Les raccords électriques tiennent mal	Vérifier les raccords
	L'étincelle est trop faible	Vérifier l'allumage
Le moteur n'a pas de ralenti	Il y a de l'eau dans le carburateur ou les gicleurs sont bouchés	Démonter le carburateur pour le nettoyer
	Mauvais réglage de la vis de ralenti	Régler la vis, éventuellement la remplacer
	L'allumage est endommagé	Vérifier l'allumage
Le moteur n'a pas assez de puissance	Usure du moteur	Refaire le moteur
	La fibre de verre n'est pas assez tassée dans les pots d'échappement	Remplacer la fibre de verre
	Le filtre à air est mal mis	Nettoyer ou remplacer la cartouche
	L'arrivée d'essence est en partie bouchée, le carburateur marche mal	Souffler dans la durite et nettoyer le carburateur
	Perte de compression en raison d'une bougie mal serrée	Serrer la bougie
	L'échappement est enfoncé ou défectueux	Vérifier l'échappement, le changer si nécessaire
	Le moteur a trop peu d'avance à l'allumage	Vérifier l'allumage, le régler

PANNE	CAUSE	REMEDE
Le moteur n'a pas assez de puissance	Les languettes du clapet n'ont plus d'élasticité ou sont abîmées; l'étanchéité du clapet ne se fait plus Usure du moteur	Remplacer les languettes ou le clapet Refaire le moteur
Le moteur ne monte pas en régime et prend un rythme de quatre-temps	Le carburateur déborde parce que le niveau est réglé trop haut ou que le pointeau est encrassé ou usé Les gicleurs se dévissent	Nettoyer le carburateur, remplacer éventuellement le pointeau et régler le niveau Resserrer les gicleurs
Le moteur a des ratés à haut régime	La bougie n'a pas le bon indice thermique ou est de mauvaise qualité Les raccords électriques de l'allumage tiennent mal ou sont oxydés	Employer une bougie selon les „Caractéristiques techniques“ Vérifier les raccords, assurer l'étanchéité avec du silicone
Il y a des retours au carburateur	Manque de carburant La bougie n'a pas la bonne valeur thermique Le moteur a une prise d'air	Nettoyer la durite, le carburateur et vérifier la mise à l'air du réservoir Monter la bonne bougie (cf. „Caractéristiques techniques“) Serrer les fixations du cylindre et du carburateur. Vérifier si la pipe d'admission n'est pas fêlée.
Le moteur chauffe de trop	Pas assez de liquide de refroidissement Les ailettes du radiateur sont encrassées Formation de mousse dans le circuit de refroidissement Croc dans une durite d'eau Mauvais point d'allumage car les fixations du stator ou du socle se sont desserrées	Rajouter du liquide Nettoyer les ailettes au jet Changer le liquide contre un liquide antigel et anticorrosif de marque (Motorex Anti- Freeze) Changer la position Régler le point d'allumage et freiner les vis à la Loctite 243
Fumée blanche (vapeur d'eau à l'échappement)	Défaut d'étanchéité de la culasse ou joint torique défectueux	Eprouver la culasse: changer le joint torique
l'huile de boîte sort par le tuyau de mise à l'air	Il y a trop d'huile dans la boîte Joint spi de la pompe à eau ou joint spi droit de l'embellage défectueux	Il faut rectifier le niveau Changer le joint spi, vidanger l'huile, vérifier le liquide de refroidissement

NETTOYAGE »

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

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

! ATTENTION

Ne jamais nettoyer la machine avec un jet d'eau puissant ou haute pression, car en raison de cette haute pression l'eau pénètre dans les composants et raccords électriques, dans les gaines de câbles, dans les roulements et le carburateur, ce qui cause des désagréments, voire des pannes graves.

- Avant tout lavage il faut boucher le tuyau d'échappement pour éviter que de l'eau n'y pénètre.
- Pour nettoyer le moteur on utilisera un produit ordinaire tel qu'on en trouve dans le commerce. Les parties très sales seront frottées avec un pinceau.
- Quand la moto aura été soigneusement rincée à l'eau, mais sans pression, on la séchera avec un chiffon ou à l'air comprimé. Puis on roulera un peu, de manière à ce que le moteur atteigne sa température normale de fonctionnement. On utilisera aussi les freins. De cette manière l'eau qui aurait pu rester dans les recoins s'évaporerait d'elle-même.
- Repousser les capuchons de protection des cocottes au guidon de manière à ce que l'eau qui a pu pénétrer puisse s'évaporer.
- Quand la machine aura refroidi, on huilera ou graissera toutes les articulations. Traiter la chaîne avec une graisse spéciale.
- Pour éviter les pannes électriques, il convient de traiter le contacteur et le connecteur par fiches avec un aérosol antihumidité.

STOCKAGE »

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

- nettoyage complet (voir chapitre Nettoyage)
- vérifier le niveau du liquide de refroidissement et sa teneur en antigel
- faire chauffer le moteur
- faire chauffer le moteur, fermer le robinet d'essence et laisser tourner le moteur jusqu'à ce qu'il s'arrête de lui-même. On évite ainsi que se forment des dépôts dans les gicleurs
- Enlever la bougie et verser environ 5 cm³ d'huile moteur dans le cylindre. Faire tourner au démarreur pendant 5 secondes pour répartir l'huile puis remettre la bougie.
- vidanger le réservoir en utilisant un bidon adéquat
- vérifier la pression des pneus
- graisser les articulations des leviers, pédales etc. ainsi que la chaîne
- le lieu de stockage doit être sec et non soumis à des écarts importants de température
- recouvrir la machine d'une toile ou d'une couverture laissant passer l'air. Ne pas utiliser de bâches étanches, qui retiennent l'humidité, ce qui provoque de la corrosion

! ATTENTION

Il est très mauvais de faire tourner brièvement le moteur d'une machine stockée. En effet, le moteur ne chauffe alors pas assez et la vapeur d'eau se condense et fait rouiller l'embellage, les roulements et l'échappement.

REMISE EN SERVICE APRÈS STOCKAGE

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

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

CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES – PARTIE-CYCLE »

PARTIE-CYCLE	65 SX
Cadre	Cadre en tube d'acier au Chrom Molybdän
Fourche	fourche télescopique (Marzocchi USD Ø 35)
Débattement avant/arriere	220 mm / 270 mm
Suspension arriere	amortisseur central (WP Suspension) 3614 BAVP
Frein avant	disque Ø 198 mm, 4 pistons, pince fixante
Frein arriere	disque Ø 160 mm, 2 pistons, pince fixante
Pneus	avant: Pirelli 60/100-14" MT32A (29M) arriere: Pirelli 80/100-12" MT320 (50M)
Pression	avant/arriere: 1,0 bar
Réservoir	3,3 litre
Démultiplication secondaire	14 : 50
Chaîne	1/2 x 1/4" 112 rouleaux
Angle de la colonne de direction	64,5 °
Empattement	1137 mm +/- 6 mm
Hauteur de selle à vide	ca. 750 mm
Garde au sol à vide	290 mm
Poids	55,6 kg
Taille du pilote	max. 160 cm
Poids du pilote	max. 50 kg
Age recommandé pour le pilote	8 - 12
Moteur type	CR-65

RÉGLAGES DE BASE – FOURCHE	
	MARZOCCHI USD Ø 35
Ressort	3,14 N/mm
Précontrainte du ressort	10 mm
Longueur de la chambre d'air	120 mm
Qualité d'huile	SAE 5

RÉGLAGE DE BASE – AMORTISSEUR	
	WP 03187C03
Amortissement à la compress.	3
Amortissement à la détente	6
Ressort	40-220
Précontrainte du ressort	7 mm

COUPLES DE SERRAGE – PARTIE-CYCLE		
Vis à six pans creux support de pince avant	M 8	Loctite 243 + 20 Nm
Disque de frein	M 6 (10.9)	Loctite 243 + 14 Nm
Vis six pans creux arriere plaquette	M 5	4 Nm
Écrou broche avant	M 10	40 Nm
Écrou broche arriere	M 12x1	40 Nm
Écrou d'axe de bras oscillant	M 12x1	40 Nm
Vis de fixation de té supérieur de fourche	M 8	25 Nm
Vis de fixation de té inférieur de fourche	M 8	25 Nm
Bride de serrage de guidon	M 8	20 Nm
Écrou de rayon	M 3,5	3 Nm
Autres vis partie cycle	M 5	6 Nm
	M 6	10 Nm
	M 8	25 Nm
	M 10	45 Nm

CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES – MOTEUR »

MOTEUR	CR-65
Type	monocylindre 2-temps à refroidissement liquide avec control valve d'admission
Cylindrée	64,85 cm ³
Alésage/Course	45 / 40,8 mm
Carburant	Super carburant sans plomb d'au moins 95 d'indice d'octane et huiles 2-temps
Mélange	1 : 60 si l'on utilise des huiles 2-temps de haute qualité (Motorex Cross Power 2T) En case de doute contacter notre importateur
Graissage	graissage par mélange essence-huile
Roulements d'embiellage	2 roulements à billes
Tête de bielle	roulement à aiguilles
Pied de bielle	roulement à aiguilles
Segments	1 segment de compression
Transmission primaire	Pignosà taille droite, 23:75
Embrayage	Multidisque en bain d'huile, fonctionnement hydraulique (Motorex Kupplungsfluid 75)
Boîte	à crabots, 6 rapports
Rapports de boîte	1 ^{ère} 13 : 37 2 ^{ème} 16 : 34 3 ^{ème} 18 : 31 4 ^{ème} 21 : 30 5 ^{ème} 23 : 28 6 ^{ème} 24 : 26
Huile de boîte	0,30 litre d'huile (z.B. Motorex Top Speed 4T 15W50)
Allumage	Moric Digital 2M1
Bougie	NGK BR 8 ECM
Ecartement des electrodes	0,60 mm
Carburateur	Mikuni VM 24-505
Liquide de refroidissement	0,55 l, 50% d'antigel, 50% d'eau distillée, au moins -25° C
Filtre a air	cartouche en mousse imprégnée

RÉGLAGE DE BASE DU CARBURATEUR	
CARBURATEUR TYPE	MIKUNI VM 24-505
Cycleur principal	200
Cycleur d'aiguille	864 0-0
Cycleur de ralenti	25
Aiguille	5I14
Position de l'aiguille	IV
Boisseau	1.5
Cycleur de starter	30
Vis d'air dévissée de	1

CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES – MOTEUR »

COUPLES DE SERRAGE – MOTEUR		
Écrou de pignon en bout de vilebrequin	M 10	60 Nm
Écrou du volant	M 10x1,25	40 Nm
Vis à six pans creux – culasse	M 7	15 Nm
Écrouc epaulement – embase	M 8	25 Nm
Vis de la noix d'embrayage	M 10	Loctite 243 + 60 Nm
Vis de embrayage	M 6	12 Nm
Bouchon de vidange huile	M 8	12 Nm
Vis de carter d'embrayage	M 6	8 Nm
Vis de tôle de butée	M 6	12 Nm
Vis de stator	M 4	2 Nm
Vis de mécanisme de verrouillage	M 6	12 Nm
Bouchon – carburateur	SW 17	4 Nm
Autres vis – moteur	M 5	6 Nm
	M 6	12 Nm

	Page		Page
Arrêt	13	Plan de graissage et d'entretien	14
Béquille à broche	8	Pneus, pression	25
Bouchon de réservoir	7	Purge de l'embrayage hydraulique	27
Bouton de masse	7	Recherche de panne	31
Caractéristiques techniques – moteur	35	Réglage de base en fonction du poids du pilote	18
Caractéristiques techniques – partie-cycle	34	Réglage de la compression de l'amortisseur	8
Carburant	13	Réglage de la course à vide de la poignée de frein	20
Compléter le niveau de liquide de frein à l'arrière	23	Réglage de la détente de l'amortisseur	8
Conseils d'utilisation	11	Réglage de la position de base de la poignée d'embrayage	28
Conseils et recommandations générales pour la mise en service de la moto	10	Réglage de la position de la pédale de frein	22
Contrôle de la tension de la chaîne	19	Réglage de la position du guidon	17
Contrôle du niveau d'huile dans la boîte	30	Réglage de la tension	19
Contrôle du niveau d'huile de l'embrayage hydraulique	27	Réglage du câble de gaz	28
Contrôle du niveau de liquide de refroidissement	28	Réglage du carburateur	29
Démarrage	12	Remarques concernant la mise en service	10
Démarrage moteur chaud	12	Remarques de principe concernant les freins à disque KTM	20
Démarrage moteur froid	12	Remède quand le moteur est noyé	12
Démontage de la selle	26	Remise en service après stockage	33
Dépose et pose de la roue arrière	25	Remplacement des plaquettes de frein à l'avant	22
Dépose et pose de la roue avant	24	Robinet d'essence	7
Echappement	27	Rodage	10
Emplacement des numéros de série	6	Selecteur	7
Emplacement des plaquettes de frein à l'arrière	24	Starter	7
Entretien de la chaîne	19	Stockage	33
Freinage	13	Système de refroidissement	28
Kick	8	Travaux d'entretien partie-cycle et moteur	16
Levier d'embrayage	6	Vérification de l'enfoncement de l'amortisseur	18
Levier de frein à main	6	Vérification de l'enfoncement de la fourche	18
Modification de la prétension du ressort du montant de suspension	17	Vérification des plaquettes de frein à l'arrière	23
Nettoyage	33	Vérification des plaquettes de frein à l'avant	21
Nettoyage des cache-poussière de la fourche	17	Vérification du niveau de liquide de frein à l'arrière	23
Nettoyage du filtre à air	26	Vérification du niveau de liquide de frein à l'avant	21
Numéro de cadre	6	Vérification et réglage des roulements de direction	16
Numéro de moteur	6	Vérifications avant chaque mise en service	11
Organes de commande	6	Vérifier la tension des rayons	25
Passage des vitesses, conduite	12	Vidange de la boîte	30
Pédale de frein principal	8	Vider la cuve du carburateur	30
		Vis de purge de la fourche	16



4/2006 FOTO: MITTERBAUER



KTM Group Partner



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