

MANUEL D'UTILISATION 2009

125 EXC, EXC SIX DAYS

200 XC, XC-W, EXC

250 XC, XC-W, EXC, EXC SIX DAYS

300 XC, XC-W, EXC, EXC SIX DAYS

3211353fr



KTM

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

Vous voilà en possession d'une machine moderne et sportive qui vous procurera beaucoup de plaisir si vous en faites correctement la maintenance et l'entretien.

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

Numéro de cadre

Numéro de moteur

Numéro de la clef

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.

© 2008, 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 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.

Les modèles et XC/XC-W ne sont pas homologués pour un usage sur la voie publique.

Les modèles EXC peuvent être utilisés sur la voie publique uniquement dans les versions homologuées (bridées) et non transformées. **Sans cette restriction de puissance (donc si elles sont débridées), ces machines ne peuvent être utilisées que sur des terrains spéciaux et non plus sur la voie publique.**

Les modèles EXC sont conçus pour des épreuves d'enduro et **non pas pour un usage principal en cross.**

Motos tout-terrain deux temps sur route

Les modèles KTM EXC ont été développés sans compromis pour une utilisation en tout-terrain. Ils ne sont pas réellement destinés à une utilisation prolongée sur les voies publiques. Une telle utilisation exige tout autre chose du moteur et nécessite une adaptation aux nouvelles conditions.

Il convient alors de consulter son agent KTM.

MANUEL D'UTILISATION

Il est recommandé de lire ce manuel d'utilisation complètement et attentivement avant de se servir pour la première fois de la moto. Certes cela prend un peu de temps, mais c'est aussi le meilleur moyen de savoir comment adapter au mieux la machine à vos besoins et d'éviter aussi tout risque de blessure. De plus ce manuel contient des indications importantes sur l'entretien.

Porter une attention spéciale aux paragraphes marqués de la manière suivante:

ATTENTION

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

ATTENTION

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

Quand il a été mis sous presse, il tenait compte des derniers développements sur ce modèle. Depuis il est possible que de petites améliorations aient encore été apportées.

Ce manuel d'utilisation est aussi un élément important de la moto. En cas de revente de celle-ci, il conviendrait de le donner au nouveau propriétaire.

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.

LIQUIDES

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.

PIÈCES DÉTACHÉES, ACCESSOIRES

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.

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

Feire de la moto est un sport merveilleux dont la pratique procure beaucoup de joies. Néanmoins il est potentiellement source de problèmes d'environnement et de conflit avec les autres personnes. Un comportement responsable dans l'utilisation de la moto désamorce d'entrée problèmes et conflits. Afin de garantir la pérennité du sport moto il faut s'assurer que l'on reste dans le cadre légal, faire preuve de respect envers l'environnement et tenir compte des droits des autres.

KTM vous souhaite beaucoup de plaisir au guidon de ses machines !

KTM-SPORTMOTORCYCLE AG
5230 MATTIGHOFEN, AUSTRIA

PJ: Catalogue des pièces détachées - Partie-cycle & moteur

	Page
EMPLACEMENT DES NUMEROS DE SERIE	5
Numéro de cadre	5
Type et numéro de moteur	5
ORGANES DE COMMANDE	5
Levier d'embrayage	5
Levier de frein à main	5
Compteur électronique	6
Temoins	10
Bouton de masse (XC, XC-W)	10
Commodo (EXC, EXC Six Days)	11
Bouton de phare (XC-W)	11
Bouton de clignotants (EXC, EXC Six Days)	11
Bouton de démarreur	11
Bouton d'arrêt d'urgence (AUS)	11
Bouton d'arrêt d'urgence, bouton de démarreur (AUS)	12
Bouchon de réservoir	12
Robinet d'essence	12
Starter	12
Selecteur	13
Kick	13
Pédale de frein principal	13
Béquille latérale	13
Antivol de direction (EXC, EXC Six Days)	13
Réglage de la compression de la fourche	14
Réglage de la détente de la fourche	14
Précontrainte de la fourche (XC-W, EXC, EXC Six Days)	14
Amortissement à la compression de l'amortisseur	15
Réglage de la détente de l'amortisseur	15
CONSEILS D' UTILISATION ET D' AVERTISSEMENT	
POUR MISE EN MARCHÉ	16
Remarques concernant la mise en service	16
Rodage	16
CONSEIL D'UTILISATION	17
Vérifications avant chaque mise en service	17
Démarrage moteur froid	18
Démarrage moteur chaud	18
Remède quand le moteur est noyé	18
Démarrage	18
Passage des vitesses, Conduite	19
Freinage	19
Arrêt et béquillage	19
Carburant	19
PLAN DE GRAISSAGE ET D'ENTRETIEN	20
TRAVAUX D'ENTRETIEN PARTIE-CYCLE ET MOTEUR	24
Modification de la prétension du ressort du montant de suspension	24
Ancrage de l'amortisseur	24
Réglage de base de la partie-cycle en fonction du poids du pilote	25
Vérification de réglage de base de la fourche	26
Réglage de la précontrainte de la fourche	26
Vis de purge de la fourche	26
Nettoyage des cache-poussière de la fourche	27
Vérification et réglage des roulements de direction	27
Modification du déport de fourche (de la chasse) (XC)	28
Réglage de la position du guidon	29

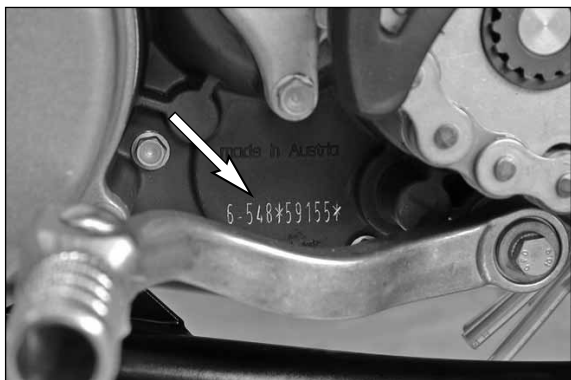
	Page
Adaption du guide-chaîne au nombre de dents de la couronne	29
Chaîne tension	30
Ajustement de la tension de la chaîne	31
Entretien de la chaîne	31
Usure de la chaîne	31
Remarques de principe concernant les freins à disque KTM	32
Réglage de la position de base de la piignée de frein	33
Vérification du niveau du liquide de frein avant	33
Complément de liquide de frein à l'avant	33
Vérification des plaquettes de frein à l'avant	33
Remplacement des plaquettes à l'avant	34
Vérification du niveau de liquide de frein à l'arrière	34
Compléter le niveau de liquide de frein à l'arrière	34
Réglage de la position de la pédale de frein	35
Vérification des plaquettes de frein à l'arrière	35
Remplacement des plaquettes de frein à l'arrière	35
Dépose et pose de la roue avant	36
Dépose et pose de la roue arrière	37
Pneus, pression	37
Vérifier la tension des rayons	38
Pile pour le compteur électronique	38
Remplacement d'une ampoule de phare ou de la veilleuse	38
Batterie	39
Charge de la batterie	39
Fusibile	40
Circuit de refroidissement	40
Contrôle du niveau de liquide de refroidissement	41
Purge du circuit de refroidissement	41
Nettoyage du filtre à air	41
Echappement	42
Réglage de la position de base de la poignée d'embrayage	42
Contrôle du niveau d'huile de l'embrayage hydraulique	42
Purge de l'embrayage hydraulique	43
Réglage du carburateur	43
Vider la cuve du carburateur	45
Contrôle du niveau de cuve	45
Détermination du comportement moteur par la courbe d'allumage (125-300)	45
Détermination du comportement moteur par le ressort auxiliaire (250/300)	46
Niveau d'huile de boîte	47
Vidange de la boîte	47
NETTOYAGE	48
CONSERVATION POUR L'USURE D'HIVER	48
STOCKAGE	48
CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES – PARTIE-CYCLE 125 / 200	50
CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES – MOTEUR 125 / 200	52
CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES – PARTIE-CYCLE 250 / 300	54
CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES – MOTEUR 250	56
CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES – MOTEUR 300	58
SCHEMA DE CABLAGE	60
CARBURATEUR	67
INDEX ALPHABÉTIQUE	72

EMPLACEMENT DES NUMEROS DE SERIE »



Numéro de cadre

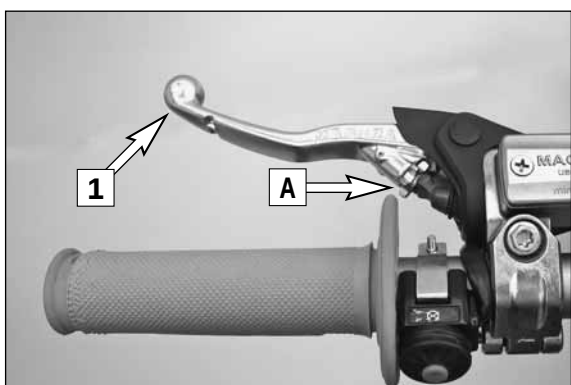
Le numéro de cadre se situe à droite sur la colonne de direction. Notez ce numéro dans l'espace prévu à la première page.



Type et numéro de moteur

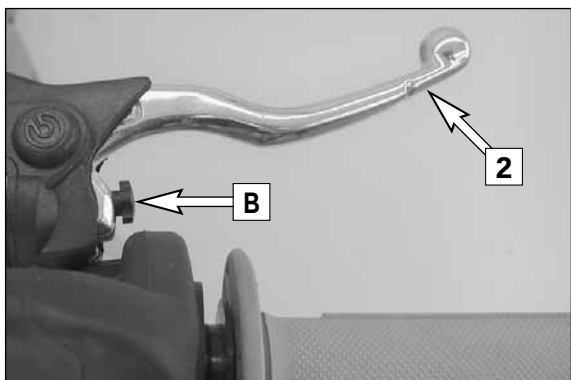
Le numéro et le type du moteur sont gravés à gauche sur le carter, sous le pignon de sortie de boîte. Noter ces numéros sur la page 1.

ORGANES DE COMMANDE »



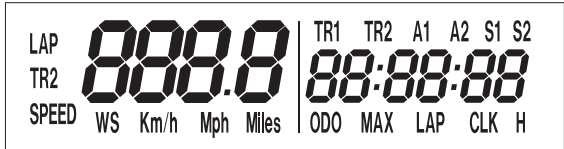
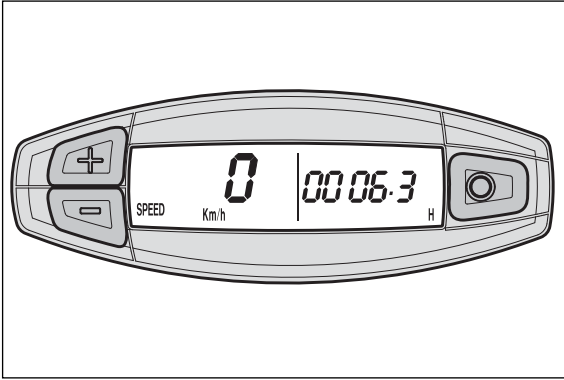
Levier d'embrayage

La poignée d'embrayage [1] est à gauche au guidon. La vis de réglage [A] 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] à main 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).



Compteur électronique

L'écran du compteur électronique est activé dès qu'on appuie sur une touche ou que le capteur pour la roue envoie un signal. L'écran est activé quand le moteur tourne.

L'indication sur l'écran disparaît quand on n'appuie sur aucune touche dans l'espace d'une minute ou quand le capteur pour la roue ne fournit aucun signal.

La touche permet de changer de mode d'affichage.

Les touches + et - commandent certaines fonctions.

TEST

En test de fonctionnement de l'écran, tous les segments d'affichage s'allument un court instant.

WS (wheel size)

L'indication change et le développement de la roue avant exprimé en millimètres s'affiche un court instant (2205 mm correspondent à une roue de 21" avec le pneu d'origine).

Puis le compteur repasse au dernier mode d'affichage précédemment programmé.

Mode SPEED / H (heures d'utilisation)

A la livraison ne sont activés que les modes d'affichage SPEED / H et SPEED / ODO. Quand l'écran est actif et que la roue avant ne tourne pas, c'est SPEED / H qui s'affiche. Dès que la roue avant se met à tourner, on passe automatiquement au mode SPEED / ODO.

SPEED indique la vitesse.

H indique le nombre d'heures d'utilisation. Le compteur d'heures enregistre dès que le moteur est démarré. La valeur ne peut pas être modifiée.

Sur les modèles tout-terrain les intervalles entre les révisions sont donnés en partie en heures d'utilisation. Le compteur d'heures est alors très utile.

Mode d'affichage SPEED / ODO (Odomètre)

Sur le mode SPEED / ODO sont affichées la vitesse et la distance totale parcourue.

Quand la roue avant arrête de tourner, on passe automatiquement au mode SPEED / H.

Touche +

sans fonction

Touche -

sans fonction

Touche rapidement

passé au mode suivant

Touche 3 secondes

passé au mode suivant

Le compteur électronique a beaucoup de modes d'affichage (fonctions) qu'il est possible d'activer (de faire apparaître). Voir paragraphe : activation et désactivation des modes d'affichage.



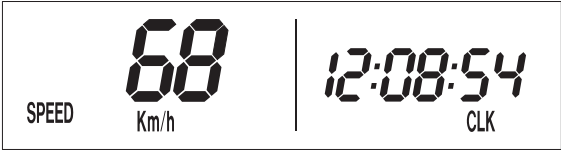
Activation et désactivation des modes d'affichage

Quand on est sur le mode SPEED / H, appuyer durant trois secondes sur la touche **○** pour arriver dans le menu SETUP. Les diverses fonctions actives s'affichent. L'indication qui clignote peut être activée avec la touche **+** et désactivée avec la touche **-**. Pour enregistrer la sélection, appuyer trois secondes sur la touche **○**. Quand on n'appuie sur aucune touche durant 20 secondes, la sélection s'enregistre automatiquement et l'on passe au mode SPEED / H.

- | | |
|----------------------------|--|
| Touche + | active l'indication qui clignote |
| Touche - | désactive l'indication qui clignote |
| Touche ○ rapidement | passé à l'indication suivante sans modification |
| Touche ○ 3 secondes | lance SETUP |
| | enregistre la sélection et passe au mode SPEED / H |

- Les modes suivants peuvent être activés :
- | | |
|---------|---|
| TR1 | Tripmaster 1 |
| TR2 | Tripmaster 2 |
| A1 | Vitesse moyenne 1 |
| A2 | Vitesse moyenne 2 |
| S1 | Chronomètre 1 |
| S2 | Chronomètre 2 |
| CLK | Montre |
| LAP | Temps au tour |
| KMH/MPH | Affichage en kilomètres ou en miles (voir paragraphe : kilomètres ou miles) |

Quand on a activé tous les modes d'affichage, ceux-ci peuvent être appelés dans l'ordre suivant :
SPEED/H, SPEED/CLK, SPEED/LAP, LAP/LAP, SPEED/ODO, SPEED/TR1, SPEED/TR2, SPEED/A1, SPEED/A2, SPEED/S1, SPEED/S2



Mode d'affichage SPEED / CLK (heure)

CLK indique l'heure en heures, minutes et secondes.

- | | |
|----------------------------|-----------------------------------|
| Touche + | pas de fonction |
| Touche - | pas de fonction |
| Touche ○ rapidement | passé au mode d'affichage suivant |
| Touche ○ 3 secondes | menu de la montre |

Pour le réglage de la montre, voir paragraphe : réglage de la montre



Mode d'affichage SPEED / LAP (temps au tour)

Avec le chronomètre manuel il est possible d'enregistrer jusqu'à 10 temps au tour. On peut les consulter sous le mode LAP / LAP (voir ci-dessous). LAP indique le temps au tour en heures, minutes et secondes.

- | | |
|----------------------------|---|
| Touche + | lance et arrête le chronomètre, le temps n'est pas remis à 0 |
| Touche - | arrête le chronomètre, enregistre le temps au tour et relance le chronomètre. Le temps recommence à 0. De cette manière on peut enregistrer 10 temps au tour. Quand le temps continue à s'égrenier après qu'on a appuyé sur la touche - , c'est que les 10 espaces mémoire sont occupés. On peut effacer tous les temps au tour en appuyant sur la touche ○ durant 3 secondes dans le mode SPEED / LAP. |
| Touche ○ rapidement | passé au mode d'affichage suivant. Quand aucun temps au tour n'est enregistré ou que la moto roule, on saute le mode LAP / LAP |
| Touche ○ 3 secondes | efface toutes les valeurs LAP |



Mode d'affichage LAP / LAP (Affichage des temps au tour)

Fonctionne seulement si des temps au tour ont été enregistrés et si la roue avant ne tourne pas. Indique le numéro du tour et le temps en heures, minutes et secondes. On passe au temps suivant en appuyant sur la touche +. On peut effacer les temps enregistrés en appuyant durant 3 secondes sur la touche **○** dans le mode d'affichage SPEED / LAP.

Touche +	passé au temps suivant
Touche -	sans fonction
Touche ○ rapidement	passé au mode suivant
Touche ○ 3 secondes	passé au mode suivant



Mode d'affichage SPEED / TR1 (Tripmaster 1)

Le tripmaster 1 est toujours en fonctionnement et compte jusqu'à 999,9. Il permet l'indication de la distance d'une étape ou entre deux pleins d'essence. TR1 est couplé à A1 (Vitesse moyenne 1) et S1 (Chronomètre 1). Le calcul de ces valeurs débute avec la première impulsion transmise par le capteur pour la roue avant (quand la roue se met à tourner) et s'arrête 3 secondes après la dernière impulsion (la roue avant ne tourne plus). Si l'on dépasse 999,9 les valeurs TR1, A1 et S1 s'effacent automatiquement.

Touche +	sans fonction
Touche -	sans fonction
Touche ○ rapidement	passé au mode suivant
Touche ○ 3 secondes	efface les valeurs TR1, S1, A1



Mode d'affichage SPEED / TR2 (Tripmaster 2)

Le tripmaster 2 est toujours en fonctionnement et compte jusqu'à 999,9. A l'inverse du tripmaster 1, la valeur indiquée peut être modifiée avec les touches + et -. C'est une fonction très intéressante quand on roule d'après un road-book.

Touche +	augmente la valeur TR2
Touche -	réduit la valeur TR2
Touche ○ rapidement	passé au mode suivant
Touche ○ 3 secondes	efface la valeur TR2



Mode d'affichage SPEED / A1 (Vitesse moyenne 1)

A1 indique la vitesse moyenne en utilisant pour le calcul TR1 (Tripmaster 1) et S1 (Chronomètre 1). Le calcul commence avec la première impulsion donnée par le capteur pour la roue et s'arrête 3 secondes après la dernière impulsion.

Touche +	sans fonction
Touche -	sans fonction
Touche ○ rapidement	passé au mode suivant
Touche ○ 3 secondes	efface les valeurs TR1, S1, A1



Mode d'affichage SPEED / A2 (Vitesse moyenne 2)

A2 indique la vitesse moyenne en utilisant pour le calcul TR2 (Tripmaster 2) et S2 (Chronomètre 2). La valeur indiquée peut être différente de la vitesse moyenne réelle si TR2 a été modifié manuellement ou si S2 n'a pas été stoppé quand on s'est arrêté.

Touche +	sans fonction
Touche -	sans fonction
Touche ○ rapidement	passé au mode suivant
Touche ○ 3 secondes	passé au mode suivant



Mode d'affichage SPEED / S1 (Chronomètre 1)

S1 indique le temps écoulé, sur la base de TR1, et enregistre dès que le capteur pour la roue envoie des impulsions. Le calcul commence avec la première impulsion donnée par le capteur et s'arrête 3 secondes après la dernière impulsion.

Touche +	sans fonction
Touche -	sans fonction
Touche ○ rapidement	passé au mode suivant
Touche ○ 3 secondes	efface les valeurs TR1, S1, A1

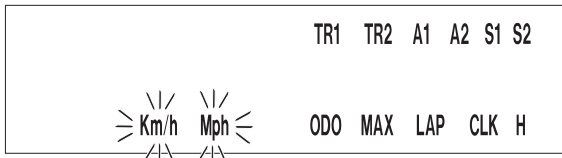


Mode d'affichage SPEED / S2 (Chronomètre 2)

S2 est un chronomètre manuel. On le fait démarrer en appuyant sur la touche +, en appuyant à nouveau on l'arrête. En appuyant à nouveau encore sur la touche +, on le relance.

En appuyant rapidement sur la touche **○** on passe au mode d'affichage suivant. Quand S2 fonctionne à l'arrière-plan et que l'on est dans un autre mode d'affichage, S2 clignote pour indiquer qu'il est en fonctionnement. Pour arrêter S2, il faut passer dans le mode d'affichage SPEED / S2 et appuyer sur la touche +.

Touche +	fait démarrer et arrête le chronomètre
Touche -	sans fonction
Touche ○ rapidement	passé au mode suivant
Touche ○ 3 secondes	efface la valeur S2



Kilomètres ou miles

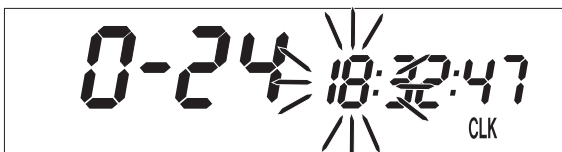
On peut changer d'unité (kilomètre ou mile). La valeur ODO est conservée et recalculée en fonction de l'unité. Les valeurs TR1, A1, S1, TR2 et A2 sont effacées.

Pour changer d'unité, passer dans le mode SPEED / H et appuyer trois secondes sur la touche **○** pour passer dans le menu SETUP. Appuyer autant de fois que nécessaire sur la touche **○** pour que KMH / MPH clignote. Appuyer rapidement sur la touche + pour arriver à la sélection. Appuyer sur la touche + pour KMH ou sur la touche - pour MPH.

Pour enregistrer, appuyer une fois rapidement sur la touche **○** puis pendant 3 secondes de manière à passer au mode SPEED / H.

Si l'on n'appuie sur aucune touche pendant 20 secondes, l'enregistrement se fait automatiquement, de même que le passage au mode SPEED / H.

Touche +	entre dans la sélection
Touche -	active la valeur KMH
Touche ○ rapidement	active la valeur MPH
Touche ○ 3 secondes	passé au mode suivant
	passé de la sélection au menu SETUP
	enregistre et ferme le menu SETUP



Réglage de l'heure

Pour régler la montre, arrêter le moteur, passer dans le mode SPEED / CLK et appuyer durant 3 secondes sur touche **○**. La valeur qui clignote peut être modifiée au moyen des touche + et -. En appuyant sur la touche **○** on passe à la valeur suivante. 0-12 indique les heures sur une échelle de 12, 0-24 sur une échelle de 24.

Pour enregistrer les valeurs, appuyer durant 3 secondes sur la touche **○**.

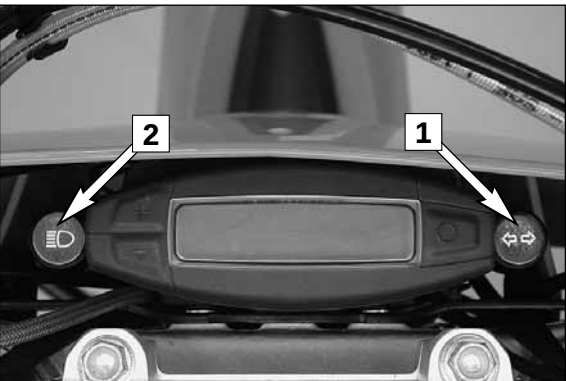
Si l'on n'appuie sur aucune touche durant 20 secondes, les valeurs sont enregistrées automatiquement et l'on passe dans le mode SPEED / CLK.

Touche +	temps +
Touche -	temps -
Touche ○ rapidement	passé à la valeur suivante
Touche ○ 3 secondes	démarré SETUP
	enregistre l'heure et passe au mode SPEED / CLK

moto à l'arrêt	la moto roule	TABLEAU RÉCAPITULATIF DES FONCTIONS DU COMPTEUR ÉLECTRONIQUE				
		Affichage	Touche + rapidement	Touche – rapidement	Touche  rapidement	Touche  3 secondes
X		SPEED / H	sans fonction	sans fonction	mode d'affichage suivant	affichage menu Setup
X	X	SPEED / CLK	sans fonction	sans fonction	mode d'affichage suivant	réglage menu heure
X	X	SPEED / LAP	lance - arrête LAP, la valeur LAP est conservée	arrête LAP, enregistre la valeur LAP, met LAP à 0	mode d'affichage suivant	efface toutes les valeurs LAP
X		LAP / LAP	valeur suivante	sans fonction	mode d'affichage suivant	mode d'affichage suivant
	X	SPEED / ODO	sans fonction	sans fonction	mode d'affichage suivant	mode d'affichage suivant
X	X	SPEED / TR1	sans fonction	sans fonction	mode d'affichage suivant	efface TR1, S1, A1
X	X	SPEED / TR2	augmente la valeur TR2	réduit la valeur TR2	mode d'affichage suivant	efface TR2
X	X	SPEED / A1	sans fonction	sans fonction	mode d'affichage suivant	efface TR1, S1, A1
X	X	SPEED / A2	sans fonction	sans fonction	mode d'affichage suivant	mode d'affichage suivant
X	X	SPEED / S1	sans fonction	sans fonction	mode d'affichage suivant	efface TR1, S1, A1
X	X	SPEED / S2	lance - arrête S2	sans fonction	mode d'affichage suivant	efface S2

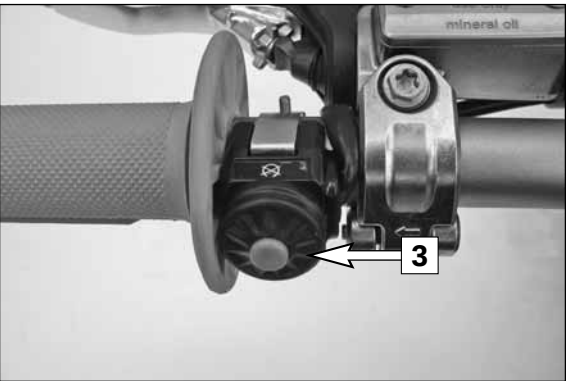
Si tout d'un coup CLK, LAP, TR1, TR2, A1, A2, S1 et S2 sont effacés c'est que la pile du compteur électronique est à plat et doit être remplacée (voir paragraphe : changement de la pile du compteur électronique).

Au titre des accessoires on peut se procurer un bouton de tripmaster qui permet de commander les fonctions du compteur électronique à partir du guidon.



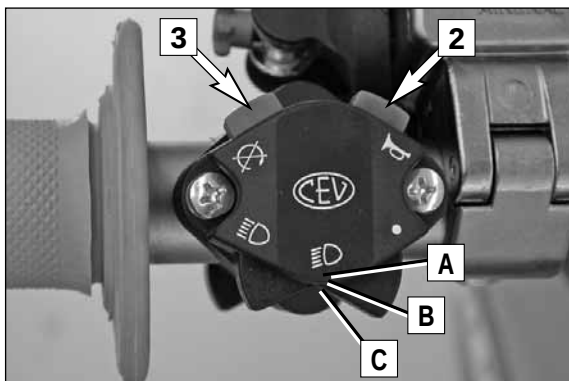
Temoins

-  Le témoin vert **[1]** s'allume avec les clignotants et clignote à leur rythme.
-  Le témoin bleu **[2]** s'allume lorsque le feu de route est allumé.



Bouton de masse

-  Le bouton de masse **[3]** permet d'arrêter le moteur. Il met l'allumage en court-circuit.



Commodo (EXC, EXC Six Days)

Le bouton d'éclairage a 2 ou 3 positions

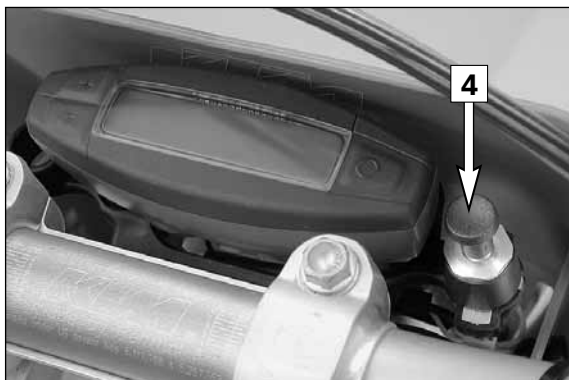
[A] = pas d'éclairage (certains modèles ne permettent pas qu'on éteigne le phare).

[B] = feu de croisement (code)

[C] = feu de route (phare)

Le bouton [2] sert à actionner le klaxon.

Le bouton de masse rouge [3] sert à arrêter le moteur. Appuyer sur le bouton jusqu'à l'arrêt du moteur.



Bouton de phare (XC-W)

Sur ce modèle on allume le phare en tirant sur le bouton [4].

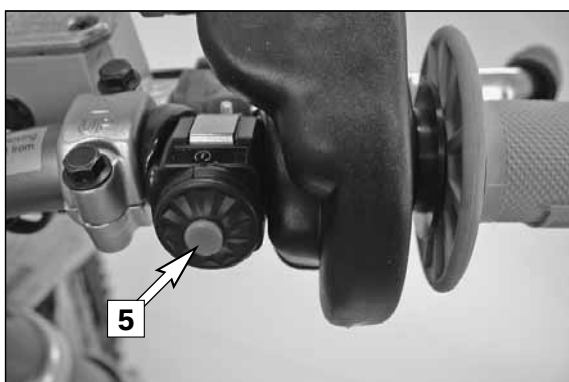


Bouton de clignotants (EXC, EXC Six Days)

Le bouton de clignotants n'est pas intégré et se monte à gauche au guidon. Le faisceau est réalisé de telle manière que l'ensemble des clignotants puisse se démonter pour un usage en tout-terrain. Le fonctionnement du reste de l'installation électrique n'en est pas altéré.

⇐ clignotant gauche

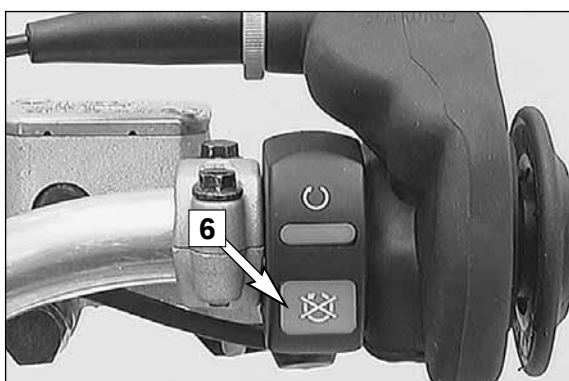
⇒ clignotant droit



Bouton de démarreur



En appuyant sur le bouton noir de démarreur [5] on actionne le démarreur.



Bouton d'arrêt d'urgence (AUS)

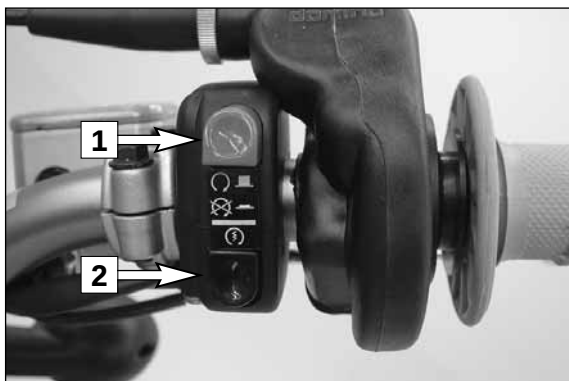
Le bouton d'arrêt d'urgence [6] se trouve près de la poignée de gaz. Il est conçu avant tout comme élément de sécurité en cas d'urgence. Normalement le circuit doit être fermé.



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



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



Bouton d'arrêt d'urgence, bouton de démarreur

Le bouton rouge d'arrêt d'urgence [1] se trouve à côté de la poignée tournante.



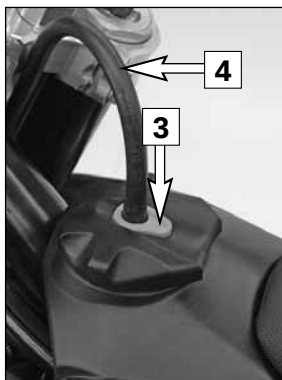
Dans cette position le démarreur électrique fonctionne et le moteur démarre.



Dans cette position le circuit du démarreur et le circuit d'allumage sont ouverts. Le démarreur électrique ne tourne pas et le moteur ne peut pas non plus être démarré au kick.



En appuyant sur le bouton noir de démarreur [2] on actionne le démarreur.



Bouchon de réservoir

Ouverture: Appuyer sur le bouton de verrouillage [3] et tourner le bouchon dans le sens contraire de celui des aiguilles d'une montre.

Fermeture: Mettre le bouchon en place et le tourner dans le sens des aiguilles d'une montre jusqu'à ce que le bouton de verrouillage prenne dans le cran.

Positionner le tuyau de mise à l'air [4] de manière à ce qu'il ne fasse pas de croc.



Robinet d'essence

OFF Dans cette position le robinet est fermé. Le carburant ne parvient pas au carburateur.

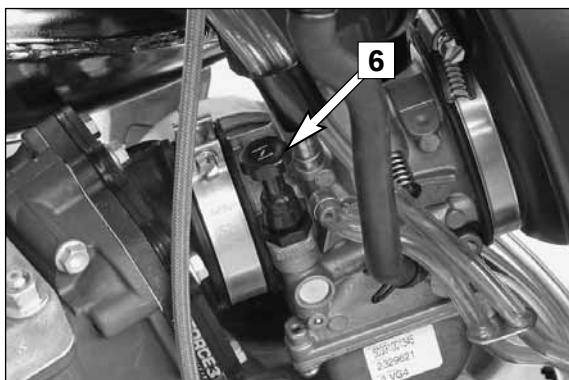
ON Lors de l'utilisation mettre le levier sur la position ON. Ainsi l'essence arrive au carburateur. Le réservoir se vide alors à l'exception de la réserve.

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



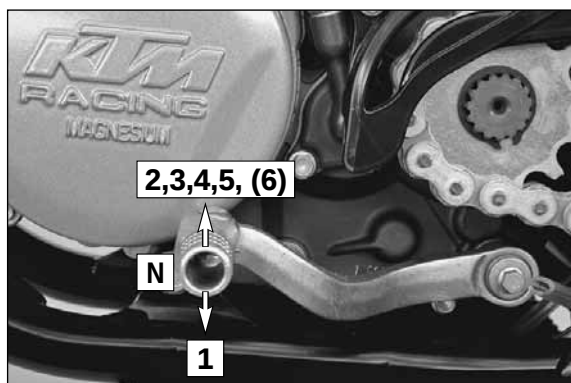
Levier de starter au guidon

Quand on actionne le levier de starter [5], on ouvre un passage dans le carburateur qui permet au moteur d'aspirer de l'essence en supplément. Cela enrichit le mélange air/essence, comme il convient pour un démarrage à froid. Quand on repousse le levier complètement vers le haut, on referme le passage dans le carburateur.



Starter

Lorsqu'on tire le bouton de starter [6] jusqu'en butée, on ouvre dans le carburateur un passage par où le moteur peut aspirer un supplément d'essence. Il en résulte un mélange air-essence "riche", comme il est nécessaire pour un démarrage à froid. Quand on repousse le bouton, le passage dans le carburateur se trouve à nouveau fermé.



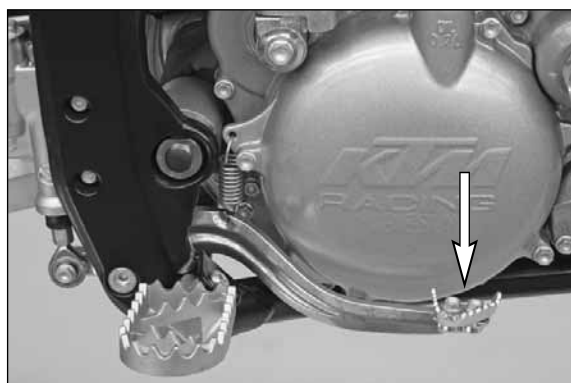
Selecteur

Le sélecteur se trouve à gauche sur le moteur. L'illustration montre la position des différentes vitesses. La position neutre, c'est-à-dire le point mort, se situe entre la 1ère et la 2ème vitesse.



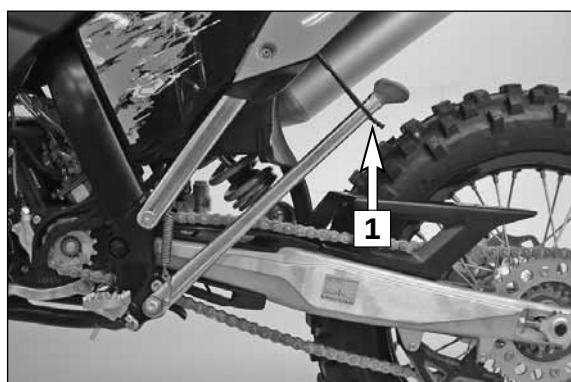
Kick

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



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).



Béquille latérale

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

Faire attention à ce que le sol soit dur et que la moto tienne bien. Quand on roule tout-terrain on peut fixer la béquille en plus avec le caoutchouc [1].

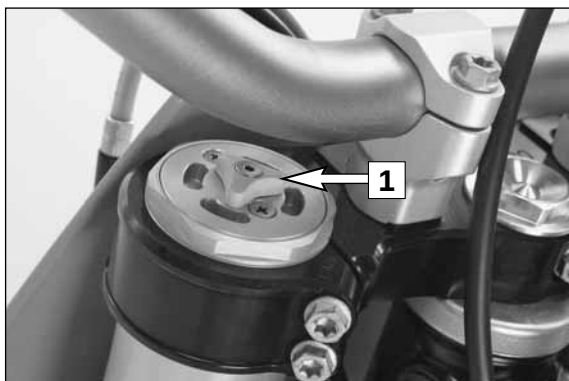


Antivol de direction (EXC, EXC Six Days)

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

! ATTENTION

Ne jamais laisser la clé dans la serrure d'antivol. Lorsque l'on amène la fourche en butée à gauche, la clé peut être tordue.



Réglage de la compression de la fourche (XC)

L'amortissement hydraulique à la compression détermine le comportement de la fourche quand elle s'enfonce.

Le degré d'amortissement à la compression se détermine avec les vis de réglage [1] situées à l'extrémité supérieure de chaque bras de fourche.

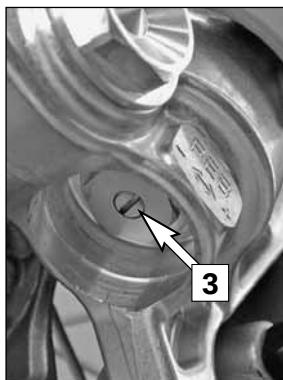
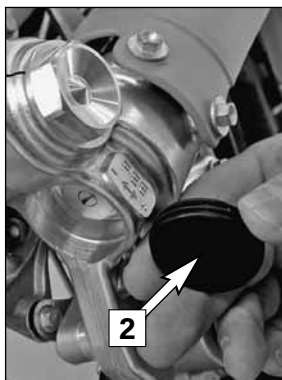
En tournant dans le sens des aiguilles d'une montre, on augmente l'amortissement; en tournant dans le sens contraire, on le réduit.

REGLAGE DE BASE:

- Tourner le bouton dans le sens des aiguilles d'une montre jusqu'en butée.
- Revenir en arrière d'un nombre de crans correspondant au type de fourche.

Typ WP Suspension 14.18.7E.27 . . .15 crans

Typ WP Suspension 14.18.7E.28 . . .15 crans



Réglage de la détente de la fourche (XC)

L'amortissement hydraulique à la détente détermine le comportement de la fourche quand elle se détend. Enlever le capuchon [2].

Le système d'amortissement à la détente se détermine avec la molette [3].

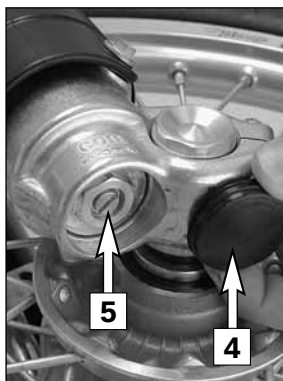
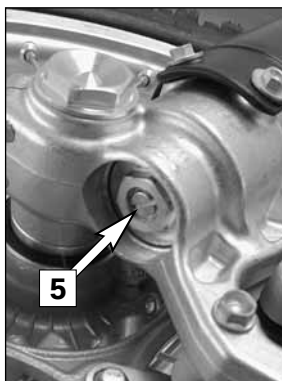
En tournant dans le sens des aiguilles d'une montre, on augmente l'amortissement; en tournant dans le sens contraire, on le réduit.

REGLAGE DE BASE:

- Tourner le bouton dans le sens des aiguilles d'une montre jusqu'en butée.
- Revenir en arrière d'un nombre de crans correspondant au type de fourche.

Typ WP Suspension 14.18.7E.27 . . .21 crans

Typ WP Suspension 14.18.7E.28 . . .21 crans



Réglage de la compression de la fourche (XC-W, EXC, EXC Six Days)

L'amortissement hydraulique à la compression détermine le comportement de la fourche quand elle s'enfonce. Enlever le capuchon [4].

Le degré d'amortissement à la compression se détermine avec les vis de réglage [5] situées à l'extrémité inférieure de chaque bras de fourche.

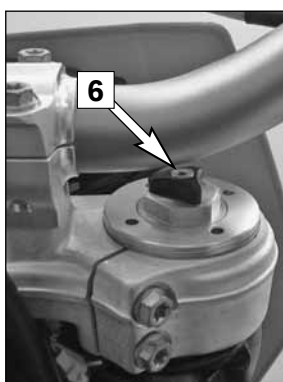
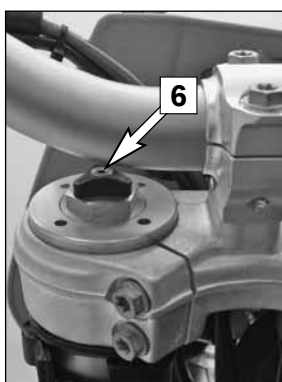
En tournant dans le sens des aiguilles d'une montre, on augmente l'amortissement; en tournant dans le sens contraire, on le réduit.

REGLAGE DE BASE:

- Tourner le bouton dans le sens des aiguilles d'une montre jusqu'en butée.
- Revenir en arrière d'un nombre de crans correspondant au type de fourche.

Typ WP Suspension 14187E0222 crans

Typ WP Suspension 14187E0422 crans



Réglage de la détente de la fourche (XC-W, EXC, EXC Six Days)

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

Le système d'amortissement à la détente se détermine avec la molette [6].

En tournant dans le sens des aiguilles d'une montre, on augmente l'amortissement; en tournant dans le sens contraire, on le réduit.

REGLAGE DE BASE:

- Tourner le bouton dans le sens des aiguilles d'une montre jusqu'en butée.
- Revenir en arrière d'un nombre de crans correspondant au type de fourche.

Typ WP Suspension 14187E0222 crans

Typ WP Suspension 14187E0422 crans



Précontrainte de la fourche (XC-W, EXC, EXC Six Days)

On peut modifier la précontrainte de la fourche au moyen des vis de réglage [7]. Utiliser pour cela une clef plate de 24.

Des précisions supplémentaires se trouvent au chapitre „Réglage de la fourche et de l'amortisseur“.



Amortissement à la compression de l'amortisseur

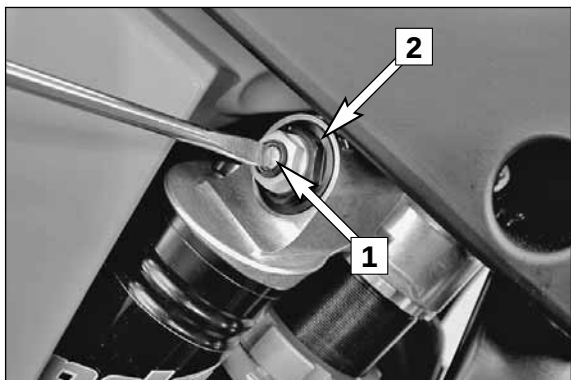
Sur l'amortisseur on peut régler l'amortissement à la compression séparément en petite et grande vitesse (Dual Compression Control).

L'appellation petite et grande vitesse concerne la rapidité du mouvement de l'amortisseur quand il s'enfonce et non pas l'allure de la moto.

Le système petite et grande vitesse présente des recouvrements: pour un enfoncement de l'amortisseur de vitesse lente jusqu'à normale, c'est principalement la partie „petite vitesse“ du système qui entre en ligne de compte.

La partie „grande vitesse“ joue son rôle pour un enfoncement rapide.

Quand on tourne dans le sens des aiguilles d'une montre, l'amortissement augmente. Dans le sens contraire, il se réduit.



RÉGLAGE DE BASE „PETITE VITESSE“:

- Visser la vis de réglage [1] avec un tournevis dans le sens des aiguilles d'une montre jusqu'en butée.
- Tourner dans le sens contraire de celui des aiguilles d'une montre du nombre de crans correspondant au type de l'amortisseur.

Typ WP Suspension 12.18.7E.02 . . .15 crans

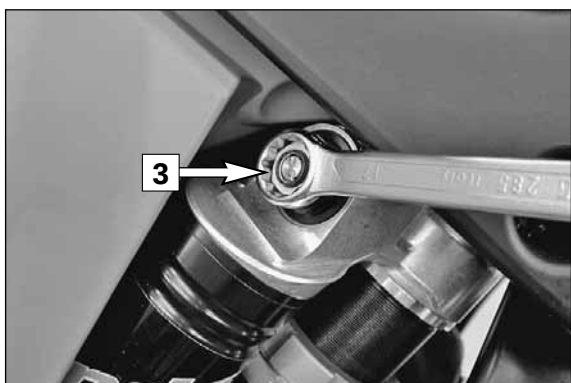
Typ WP Suspension 12.18.7E.04 . . .15 crans

Typ WP Suspension 12.18.7E.27 . . .15 crans

Typ WP Suspension 12.18.7E.28 . . .15 crans

⚠ ATTENTION

L'amortisseur est rempli d'azote sous haute pression. Ne pas essayer de le démonter ou tenter de le réparer soi-même. On pourrait se blesser gravement. Ne jamais toucher à la grosse vis noire [2] (24 mm).



RÉGLAGE DE BASE „GRANDE VITESSE“:

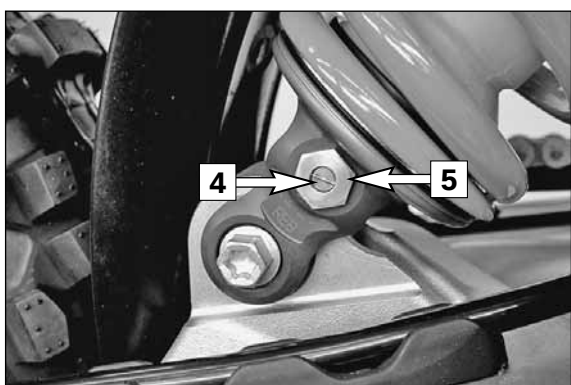
- Tourner la vis de réglage [3] au moyen d'une clef à oeil jusqu'en butée, et cela dans le sens contraire de celui des aiguilles d'une montre.
- Tourner dans le sens des aiguilles d'une montre du nombre de tours correspondant au type de l'amortisseur.

Typ WP Suspension 12.18.7E.02 . . .1,5 tours

Typ WP Suspension 12.18.7E.04 . . .1,5 tours

Typ WP Suspension 12.18.7E.27 . . .1 tour

Typ WP Suspension 12.18.7E.28 . . .1 tour



Réglage de la détente de l'amortisseur

L'amortissement à la détente peut se régler au vis de réglage [4] (REB). En tournant à droite on augmente l'amortissement; en tournant à gauche on le réduit.

RÉGLAGE DE BASE:

- Tourner la vis de réglage dans le sens des aiguilles d'une montre jusqu'en butée.
- Revenir en arrière d'un nombre de crans correspondant au type de l'amortisseur.

Typ WP Suspension 12.18.7E.02 . . .24 crans

Typ WP Suspension 12.18.7E.04 . . .24 crans

Typ WP Suspension 12.18.7E.27 . . .25 crans

Typ WP Suspension 12.18.7E.28 . . .25 crans

! ATTENTION

L'amortisseur est rempli d'azote sous haute pression. Ne pas essayer de le démonter ou tenter de le réparer soi-même. On pourrait se blesser gravement. Ne jamais toucher à la grosse vis noire [5] (15 mm).

Remarques concernant la mise en service

- S'assurer que les travaux nécessaires lors de la livraison de la machine ont été effectués par l'agent KTM. Lors de la remise de la moto sont également remis l'Attestation de livraison et le Carnet d'entretien.
- Avant la mise en service il faut lire le manuel d'utilisation avec attention et en entier. De plus sont jointes des notices d'utilisation concernant la fourche et l'amortisseur. Il convient d'en prendre connaissance également.
- Se familiariser avec les commandes.
- Régler la poignée d'embrayage, la poignée de frein et la pédale de frein de manière à ce que leur position convienne bien au pilote.
- Sur un parking vide ou en terrain pas trop difficile, s'habituer aux réactions de la machine avant d'entreprendre un grand trajet. Rouler également très lentement et debout sur les repose-pieds afin de bien sentir la machine.
- Toujours tenir le guidon à deux mains et laisser les pieds sur les repose-pieds.
- Ne pas laisser le pied sur le frein, sinon les plaquettes lèchent constamment le disque et chauffent.
- Ne pas modifier la machine et toujours utiliser des pièces détachées KTM d'origine. Des pièces d'une autre provenance peuvent diminuer la sécurité de la moto.
- La répartition des masses influence beaucoup le comportement d'une moto. Si vous emportez des bagages, fixez-les le plus près possible du centre du véhicule, et répartissez les poids harmonieusement sur la roue avant et la roue arrière. Ne pas dépasser le poids total roulant autorisé ainsi que la répartition avant/arrière. Le poids total roulant comprend:
 - le poids de la moto en ordre de marche avec les pleins
 - le poids des bagages
 - le poids du pilote avec leur équipement, dont le casque en particulier.
- Respecter les prescriptions de rodage.

Rodage

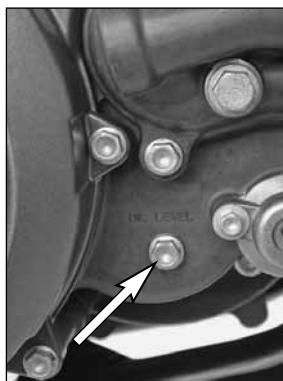
Quelle que soit la finesse de l'usinage, les pièces en contact se font les unes aux autres, c'est pourquoi il faut roder un moteur. Durant les 500 premiers kilomètres ou les 5 premières heures d'utilisation on ne poussera pas la mécanique à fond. Il faut roder à régime modéré mais en changeant souvent de régime.

! ATTENTION

Durant les 500 premiers kilomètres ou les 5 premières heures d'utilisation, on ne roulera pas à plein régime.

⚠ ATTENTION

- Il faut toujours revêtir un équipement adéquat. Un pilote sérieux porte toujours un casque, des bottes, des gants et un blouson, que ce soit pour une étape d'une journée ou pour un simple petit tour. Les vêtements doivent être de couleur vive, afin que l'on soit vu suffisamment tôt par les autres usagers de la route. Il est évident que le passager doit aussi avoir un bon équipement.
- Toujours mettre le phare quand on roule, afin d'être vu suffisamment tôt par les autres usagers.
- Ne pas rouler après avoir consommé de l'alcool.
- N'utiliser que des accessoires homologués par KTM. Ainsi un carénage de tête de fourche mal choisi peut influencer négativement la tenue de route de la machine à haute vitesse. Des sacoches, un réservoir supplémentaire, etc... peuvent également avoir une influence négative en raison du déplacement du centre de gravité.
- Les roues avant et arrière doivent être chaussées de pneus présentant des dessins de même nature. Respecter l'homologation en ce qui concerne les pneus.
- Vérifier absolument la tension des rayons au bout de 30 mn d'utilisation. Sur une roue neuve la tension des rayons diminue en un court laps de temps. Si l'on roule avec des rayons détendus, ils peuvent s'arracher, ce qui compromet le comportement de la machine (voir contrôle de la tension des rayons).
- Respectez le code de la route, roulez de manière défensive pour prévoir les dangers suffisamment tôt.
- Adaptez votre vitesse aux circonstances et à vos possibilités.
- Roulez prudemment sur les routes ou sur un terrain que vous ne connaissez pas.
- En tout-terrain, il est préférable d'être à deux motos, afin de pouvoir s'entraider en cas de difficultés.
- Remplacer la visière de casque ou les écrans de lunettes dès que le besoin s'en fait sentir. En effet, une visière ou un écran rayé font que l'on est aveuglé par les phares ou le soleil.
- Ne pas abandonner la machine tant que le moteur tourne.
- Ces modèles ne sont prévus et construits que pour une personne. Il est interdit d'emmener un passager.
- Ces modèles ne correspondent pas non plus aux réglementations administratives en matière de sécurité et de code de la route. L'utilisation en est interdite sur les routes ouvertes à la circulation publique et sur les autoroutes.
- Pensez toujours que les autres personnes peuvent être gênées par un niveau sonore trop important lorsque vous utilisez votre machine.

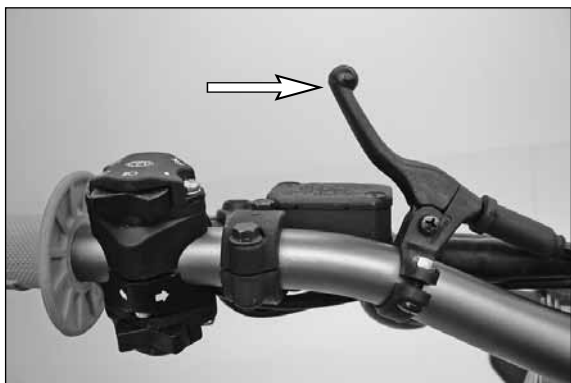
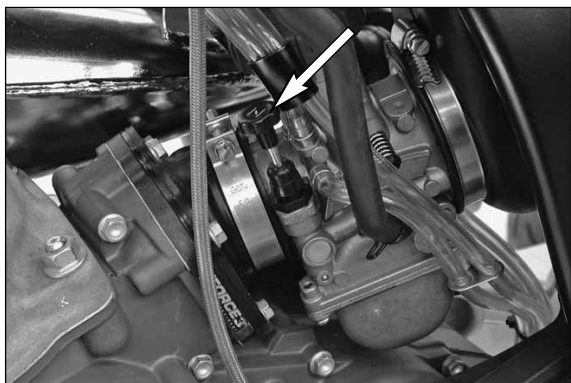


Vérifications avant chaque mise en service

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

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

Si la résistance au levier de frein à main ou à la pédale de frein est «spongieuse», ceci signifie que le système de freinage n'est pas en ordre. Faites-le vérifier dans un garage KTM avant de rouler avec votre moto.
- 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.
 - 8 **EQUIPEMENT ÉLECTRIQUE**
Quand le moteur tourne, vérifier le fonctionnement du phare, du feu rouge, du stop, des clignotants, des témoins, des bouton d'arrêt d'urgence et du klaxon.
 - 9 **CHARGEMENT**
Si vous avez des bagages, vérifier leur fixation.



Démarrage moteur froid

- 1 Ouvrir le robinet d'essence
- 2 Mettre le bouton d'arrêt d'urgence sur la bonne position.
- 3 Relever la béquille latérale
- 4 Mettre la boîte de vitesses au point mort
- 5 Mettre le starter
- 6 Ne pas accélérer ou accélérer au 1/3 de la course du levier puis actionner à fond le starter, resp. enfoncer le bouton du démarreur électrique.

⚠ ATTENTION

- Il faut toujours porter des bottes pour kicker, afin d'éviter toute blessure. En effet le pied peut glisser du kick ou il peut y avoir un retour, qui est parfois violent.
- Toujours appuyer sur le kick fermement et en utilisant toute la course. Ne pas donner de gaz. En effet, en appuyant mollement et en donnant des gaz on augmente le risque de retour de kick.
- A des températures inférieures à 0° Celsius vérifier avant de kicker que le kick enclenche bien. S'il n'enclenche pas, il n'y a aucune résistance (on kicke dans le vide). On pourrait alors se blesser.
- 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.
- Ne pas prolonger la procédure de démarrage plus de 5 secondes avec le démarreur électrique. Patienter ensuite 5 secondes avant de réitérer la procédure de démarrage.

NOTA BENE:

Les composants inflammables des nouvelles essences sont très volatils. Si la moto est restée à l'arrêt plus d'une semaine, il faut vider la cuve. Quand il y aura de l'essence neuve dans la cuve, le moteur démarrera aussitôt.

Démarrage moteur chaud

- 1 Ouvrir le robinet d'essence
- 2 Mettre le bouton d'arrêt d'urgence sur la bonne position.
- 3 Relever la béquille latérale
- 4 Mettre la boîte de vitesses au point mort
- 5 Accélérer env. à 1/2 de la course du levier puis actionner à fond le starter, resp. enfoncer le bouton du démarreur électrique.

Remède quand le moteur est noyé

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

Démarrage

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

⚠ ATTENTION

- Avant de démarrer, vérifier toujours si la béquille centrale et la béquille latérale sont complètement relevées. Si une béquille traîne sur le sol, on peut perdre le contrôle de la machine.
- Pour rouler en tout-terrain il est préférable d'utiliser l'élastique fixé au filtre à air pour bien maintenir la béquille latérale.

Passage des vitesses, Conduite

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

Lorsque l'on a atteint la vitesse maximale en ouvrant les gaz à fond, il faut revenir à une ouverture de 3/4 de la course de la poignée de gaz; en effet, la vitesse diminue alors très peu, mais la consommation se trouve réduite de manière importante. Ne pas donner plus de gaz que le moteur ne peut en avaler dans l'instant; ouvrir brutalement fait augmenter la consommation. Pour descendre un rapport, freiner éventuellement tout en coupant les gaz. Tirer sur la poignée d'embrayage et engager le rapport inférieur. Relâcher doucement l'embrayage et redonner les gaz, ou descendre un nouveau rapport.

⚠ ATTENTION

- 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 du frein avant et du frein arrière. Si le sol est sablonneux, mouillé ou glissant il convient de freiner avec une prudence particulière. Freiner toujours avec doigté car une roue qui bloque provoque un déséquilibre pouvant mener à la chute. Il convient également de descendre les vitesses en fonction de l'allure. Le freinage doit toujours être terminé quand on entre dans un virage.

⚠ ATTENTION

- Quand il pleut, quand on a lavé la machine, après un passage dans l'eau ou simplement quand le terrain est mouillé l'efficacité du freinage peut se produire après un temps de réaction. En effet, il faut d'abord que les freins sèchent ou se nettoient.
- Pareillement l'efficacité du freinage peut se faire avec un temps de retard quand on roule sur une route qui a été salée ou qui est sale. Les freins doivent d'abord se nettoyer.
- Quand les disques sont sales il se produit une plus grande usure des disques et des plaquettes.
- Lors du freinage, le disque, les plaquettes, la pince et le liquide s'échauffent. Plus ils chauffent, moins le freinage est bon. Dans les cas extrêmes, le freinage devient nul.
- 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 et béquillage

Freiner la machine et passer au point mort. Pour couper le moteur, appuyer sur le bouton de masse jusqu'à l'arrêt complet. 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.
- Ne jamais garer la moto là où il y a danger d'incendie en raison d'herbes sèches ou de matières facilement inflammables.
- La béquille latérale est conçue uniquement pour supporter le poids de la moto. Si l'on s'assied sur la moto et fait porter à la béquille ce poids supplémentaire, elle peut s'abîmer ainsi que le cadre et la moto peut tomber.

Carburant

125-300: Super carburant sans plomb d'un indice d'octane de 95 mélangé à l'huile 2-temps haute qualité.

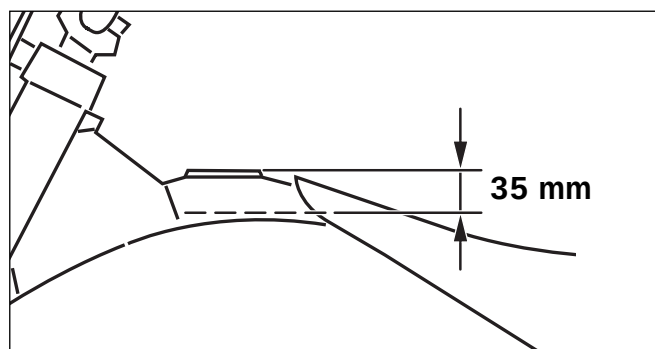
Mélange 1:60. Ne pas effectuer le mélange à l'avance. KTM recommande Motorex Cross Power 2T.

⚠ ATTENTION

- L'essence s'enflamme facilement et elle est nocive. La plus grande prudence est recommandée. Ne pas faire le plein à proximité d'une flamme ou d'une cigarette. 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.
- Il faut toujours que le bouchon de réservoir se verrouille dans le cran.

! ATTENTION

- N'employer que du supercarburant d'un indice d'octane de 95 mélangé à une huile 2-temps de qualité. Un autre carburant peut endommager le moteur.
- Ne jamais faire son mélange avec une huile deux-temps prémélangée, une huile pour moteur hors-bord ou une huile moteur ordinaire.
- Ne pas utiliser un mélange vieux de plus d'une semaine. En effet le pouvoir lubrifiant de certaines huiles deux-temps peut s'altérer très vite.
- Employer uniquement de l'huile 2-temps de qualité produite par une grande marque (Motorex Cross Power 2T).
- Ne pas mélanger une huile minérale avec une huile de synthèse.
- Un manque d'huile provoque une usure prématurée du moteur. Trop d'huile provoque un dégagement de fumée et l'encrassement de la bougie.
- Si la machine est équipée d'un pot à catalyse, il ne faut jamais utiliser d'essence au plomb, qui détruirait le pot.
- Le carburant augmente de volume avec la température. Ne pas remplir le réservoir à ras bord (Cf. Figure).



PLAN DE GRAISSAGE ET D'ENTRETIEN »

125 EXC/EXC SIX DAYS, 200 XC/XC-W/EXC 2009		avant chaque course	1ère révision au bout de 10 heures	toutes les 20 heures	toutes les 40 heures	au moins 1 fois par an
UNE MOTO PROPRE FAIT ÉCONOMISER TEMPS ET ARGENT!						
MOTEUR	Vérifier le niveau de boîte			•		
	Vidanger la boîte	•	•		•	•
	Vérifier la bougie, régler les électrodes		•	•		
	changer la bougie	•			•	
	Nettoyer le capuchon de bougie et vérifier qu'il tient bien en place	•		•	•	
	Vérifier le serrage des vis de kick et de sélecteur	•		•	•	
CARBURATEUR	Vérifier l'état et l'étanchéité du manchon de carburateur et de la pipe d'admission	•			•	•
	Vérifier le ralenti	•	•		•	•
	Vérifier état et position durites de mise à l'air	•	•		•	•
ACCESSOIRES	Vérifier étanchéité circuit de refroidissement, antigel	•	•		•	•
	Vérifier étanchéité et fixation échappement	•		•	•	
	Vérifier état, souplesse et position des câbles, régler, graisser	•	•		•	
	Vérifier le niveau de liquide dans le maître-cylindre de l'embrayage hydraulique	•	•	•	•	
	Nettoyer filtre à air et boîtier	•	•	•	•	•
	Vérifier état et position des fils électriques	•			•	
	Vérifier réglage du phare	•			•	
	Vérifier fonctionnement circuit électrique (code/phare, stop, clignotants, témoins, éclairage compteur, klaxon, coupe-circuit, commodos)	•	•		•	
FREINS	Vérifier niveau liquide de frein, épaisseur des plaquettes, disques	•	•		•	
	Vérifier état et étanchéité durites de frein	•	•		•	
	Vérifier si la poignée et la pédale de frein fonctionnent bien, ne sont pas dures et ont de la garde. Event. régler	•	•		•	
	Vérifier que les vis et les tétons de guidage au niveau des freins tiennent bien en place	•	•		•	
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 et vis 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, guides; tension chaîne	•	•	•	•	
	Graisser la chaîne, Nettoyer et graisser les vis de réglage des tendeurs de chaîne	•	•	•	•	
	Vérifier le jeu des roulements de roue	•	•		•	

Il ne faut en aucun cas dépasser de plus de 5 heures le temps entre deux révisions.
Les révisions dans un atelier KTM ne remplacent pas les contrôles et l'entretien que doit effectuer le pilote.

PLAN DE GRAISSAGE ET D'ENTRETIEN »

125 EXC/EXC SIX DAYS, 200 XC/XC-W/EXC 2009	toutes les 20 heures	toutes les 40 heures	Toutes les 60 heures	toutes les 80 heures	au moins 1 fois par an	tous les 2 ans
TRAVAUX D'ENTRETIEN IMPORTANTS À FAIRE EFFECTUER EN PLUS PAR UN ATELIER KTM						
Nettoyer et régler le carburateur					C/H	C/H
Remplacer le boisseau, l'aiguille, le pointeau et le puits d'aiguille				C/H		
Contrôle de l'usure des clapets d'admission	C	C/H	C	C/H		
Vérifier l'usure des disques d'embrayage et la longueur des ressorts	C	C/H	C	C/H		
Contrôle de l'usure du cylindre et du piston	C	C/H	C	C/H		
Vérifier fonctionnement valve à l'échappement	C/H	C/H	C/H	C/H		
Contrôle du roulement de pied de bielle	C	C/H	C	C/H		
Remplacement des roulements d'embiellage				C/H		
Remplacement du roulement de tête de bielle		C		C/H		
Vérifier la boîte de vitesses, la sélection et les roulements		C		C/H		
Entretien complet de la fourche	C		C	H	C/H	
Entretien complet de l'amortisseur				C		C/H
Nettoyer et graisser roulements de direction et caches					C/H	
Remplacer la coupelle du maître-cylindre du frein arrière	C	C/H	C	C/H		
Remplacer le bourrage du pot d'échappement	C	C/H	C	C/H		
Traiter les raccords et contacteurs électriques avec un aérosol					C/H	
Remplacer le liquide de frein	C	C/H	C	C/H	C/H	
Changer le liquide de l'embrayage hydraulique					C/H	

C = POUR UNE UTILISATION COMPÉTITION TOUT-TERRAIN

H = POUR UNE UTILISATION DE LOISIR (HOBBY)

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

125 EXC/EXC SIX DAYS, 200 XC/XC-W/EXC 2009	Avant chaque utilisation	Après chaque lavage	En utilisation tout-terrain	1x par an
VÉRIFICATIONS ET TRAVAUX D'ENTRETIEN IMPORTANTS À EFFECTUER PAR LE PILOTE				
Vérifier niveau huile de boîte	●			
Vérifier niveau liquide de frein	●			
Vérifier état des garnitures de frein	●			
Vérifier fonctionnement de l'éclairage	●			
Vérifier fonctionnement du klaxon	●			
Graisser câbles et embouts, régler		●		
Purger régulièrement les bras de fourche			●	
Sortir régulièrement les cache-poussière, nettoyer			●	
Nettoyer la chaîne, graisser, vérifier tension, régler si nécessaire		●	●	
Nettoyer filtre à air et boîtier		●	●	
Vérifier état des pneus et pression	●			
Vérifier niveau liquide de refroidissement	●			
Vérifier étanchéité durites d'essence	●			
Vider cuve de carbu, nettoyer		●		●
Déposer le boisseau, le nettoyer et le huiler		●		
Vérifier état de toutes les commandes	●			
Vérifier freinage	●	●		
Passer anticorrosion à la cire sur pièces nues (excepté freins et échappement)		●		
Mettre aérosol sur contacteur/antivol de direction et bouton éclairage		●		
Vérifier régulièrement serrage tous écrous, vis, colliers				●

PLAN DE GRAISSAGE ET D'ENTRETIEN »

250/300 XC/XC-W/EXC/EXC Six Days 2009		avant chaque course	1ère révision au bout de 10 heures	toutes les 20 heures	toutes les 40 heures	au moins 1 fois par an
UNE MOTO PROPRE FAIT ÉCONOMISER TEMPS ET ARGENT!						
MOTEUR	Vérifier le niveau de boîte			•		
	Vidanger la boîte	•	•		•	•
	Vérifier la bougie, régler les électrodes		•	•		
	changer la bougie	•			•	
	Nettoyer le capuchon de bougie et vérifier qu'il tient bien en place	•		•	•	
	Vérifier le serrage des vis de kick et de sélecteur	•		•	•	
	Nettoyer et lubrifier le carter de roulement du moteur de démarreur électrique ainsi que le démarreur électrique			•	•	•
	Contrôler le jeu du pignon de démarreur, le cas échéant, rectifier le jeu, contrôler le serrage des bagues de palier			•	•	•
CARBURATEUR	Vérifier l'état et l'étanchéité du manchon de carburateur et de la pipe d'admission	•			•	•
	Vérifier le ralenti	•	•		•	•
	Vérifier état et position durites de mise à l'air	•	•		•	•
ACCESSOIRES	Vérifier étanchéité circuit de refroidissement, antigel	•	•		•	•
	Vérifier étanchéité et fixation échappement	•		•	•	
	Vérifier état, souplesse et position des câbles, régler, graisser	•	•		•	
	Vérifier le niveau de liquide dans le maître-cylindre de l'embrayage hydraulique	•	•	•	•	
	Nettoyer filtre à air et boîtier	•	•	•	•	•
	Vérifier état et position des fils électriques	•			•	
	Vérifier réglage du phare	•			•	
	Vérifier fonctionnement circuit électrique (code/phare, stop, clignotants, témoins, éclairage compteur, klaxon, coupe-circuit, commodos)	•	•		•	
FREINS	Vérifier niveau liquide de frein, épaisseur des plaquettes, disques	•	•		•	
	Vérifier état et étanchéité durites de frein	•	•		•	
	Vérifier si la poignée et la pédale de frein fonctionnent bien, ne sont pas dures et ont de la garde. Event. régler	•	•		•	
	Vérifier que les vis et les tétons de guidage au niveau des freins tiennent bien en place	•	•		•	
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 et vis 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, guides; tension chaîne	•	•	•	•	
	Graisser la chaîne, Nettoyer et graisser les vis de réglage des tendeurs de chaîne	•	•	•	•	
	Vérifier le jeu des roulements de roue	•	•		•	

Il ne faut en aucun cas dépasser de plus de 5 heures le temps entre deux révisions.
Les révisions dans un atelier KTM ne remplacent pas les contrôles et l'entretien que doit effectuer le pilote.

PLAN DE GRAISSAGE ET D'ENTRETIEN »

250/300 XC/XC-W/EXC/EXC Six Days 2009	toutes les 20 heures	toutes les 40 heures	Toutes les 60 heures	toutes les 80 heures	Toutes les 100 heures	toutes les 120 heures	au moins 1 fois par an	tous les 2 ans
TRAVAUX D'ENTRETIEN IMPORTANTS RECOMMANDÉS POUVANT ÊTRE DEMANDÉS EN SUPPLÉMENT!								
Nettoyer et régler le carburateur							C/H	C/H
Remplacer le boisseau, l'aiguille, le pointeau et le puits d'aiguille					C/H			
Contrôle de l'usure des clapets d'admission	C	C/H	C	C/H	C	C/H		
Vérifier l'usure des disques d'embrayage et la longueur des ressorts	C	C/H	C	C/H	C	C/H		
Contrôle de l'usure du cylindre et du piston	C	C/H	C	C/H	C	C/H		
Vérifier fonctionnement valve à l'échappement	C/H	C/H	C/H	C/H	C/H	C/H		
Contrôle du roulement de pied de bielle	C	C/H	C	C/H	C	C/H		
Remplacement des roulements d'embellage				C/H		C/H		
Remplacement du roulement de tête de bielle		C		C		H		
Vérifier la boîte de vitesses, la sélection et les roulements		C		C		H		
Entretien complet de la fourche	C	C		C/H	C	C	C/H	
Entretien complet de l'amortisseur				C				C/H
Nettoyer et graisser roulements de direction et caches							C/H	
Remplacer la coupelle du maître-cylindre du frein arrière	C	C/H	C	C/H	C	C/H		
Remplacer le bourrage du pot d'échappement	C	C/H	C	C/H	C	C/H		
Traiter les raccords et contacteurs électriques avec un aérosol							C/H	
Remplacer le liquide de frein	C	C/H	C	C/H	C	C/H	C/H	
Remplacer le liquide de frein embrayage							C/H	

C = POUR UNE UTILISATION COMPÉTITION TOUT-TERRAIN

H = POUR UNE UTILISATION DE LOISIR (HOBBY)

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

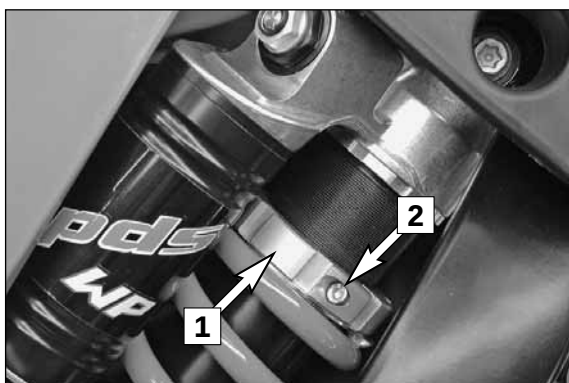
250/300 XC/XC-W/EXC/EXC Six Days 2009	Avant chaque utilisation	Après chaque lavage	En utilisation tout-terrain	1x par an
VÉRIFICATIONS ET TRAVAUX D'ENTRETIEN IMPORTANTS À EFFECTUER PAR LE PILOTE				
Vérifier niveau huile de boîte	●			
Vérifier niveau liquide de frein	●			
Vérifier état des garnitures de frein	●			
Vérifier fonctionnement de l'éclairage	●			
Vérifier fonctionnement du klaxon	●			
Graisser câbles et embouts, régler		●		
Purger régulièrement les bras de fourche			●	
Sortir régulièrement les cache-poussière, nettoyer			●	
Nettoyer la chaîne, graisser, vérifier tension, régler si nécessaire		●	●	
Nettoyer filtre à air et boîtier		●	●	
Vérifier état des pneus et pression	●			
Vérifier niveau liquide de refroidissement	●			
Vérifier étanchéité durites d'essence	●			
Vider cuve de carbu, nettoyer		●		●
Déposer le boisseau, le nettoyer et le huiler		●		
Vérifier état de toutes les commandes	●			
Vérifier freinage	●	●		
Passer anticorrosion à la cire sur pièces nues (excepté freins et échappement)		●		
Mettre aérosol sur contacteur/antivol de direction et bouton éclairage		●		
Vérifier régulièrement serrage tous écrous, vis, colliers				●

⚠ ATTENTION

Tous les travaux d'entretien et réglages marqués d'une * exigent des connaissances techniques. Pour des raisons de sécurité on fera effectuer ces travaux dans un atelier KTM. La moto y est entre les mains expertes d'un personnel spécialement formé.

! ATTENTION

- Quand on utilise un nettoyeur haute pression, faire attention à ne pas diriger le jet sur les composants électriques, les prises de raccordement, les câbles, les roulements, le carburateur etc. En effet, en raison de la pression l'eau rentre alors dans ces éléments, les empêche de bien fonctionner et peut même provoquer leur destruction.
- 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.
- Quand on enlève un écrou autobloquant, il faut le remplacer par un écrou neuf au remontage. Si l'on n'en dispose pas, il faut freiner l'écrou à la loctite 243. Si les filetages sont abîmés, il faut remplacer la vis et l'écrou.
- Tous les écrous et vis doivent être serrés au couple prescrit avec une clef dynamométrique. Si on ne les serre pas suffisamment, ils peuvent se desserrer et on peut perdre le contrôle de la moto. Si on les serre de trop, on peut abîmer les filetages ou certaines pièces.
- 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.



Modification de la prétension du ressort du montant de suspension

La précontrainte du ressort se règle en tournant la bague [1]. Pour ce faire il est préférable de déposer l'amortisseur et de le nettoyer à fond.

REMARQUE:

- 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.

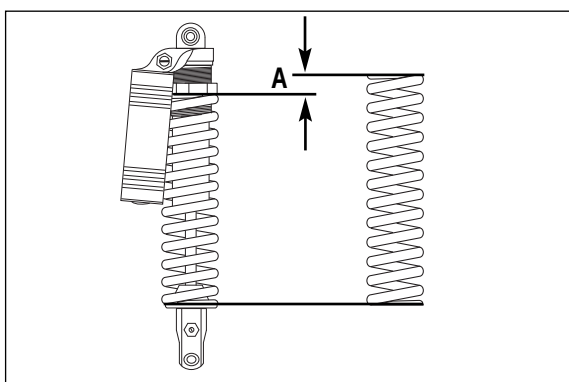
- Pour 1 tour de bague [1], la précontrainte varie d'environ 1,75 mm.

Desserrer la vis de fixation [2] et avec la clef à ergot contenue dans l'outillage de bord, faire tourner la bague. Quand on tourne dans le sens contraire de celui des aiguilles d'une montre, on réduit la précontrainte; dans le sens des aiguilles d'une montre on augmente la précontrainte.

Une fois le réglage effectué, resserrer la vis de fixation [2] à 8 Nm.

RÉGLAGE DE BASE - PRÉCONTRAINTES DU RESSORT [A] :

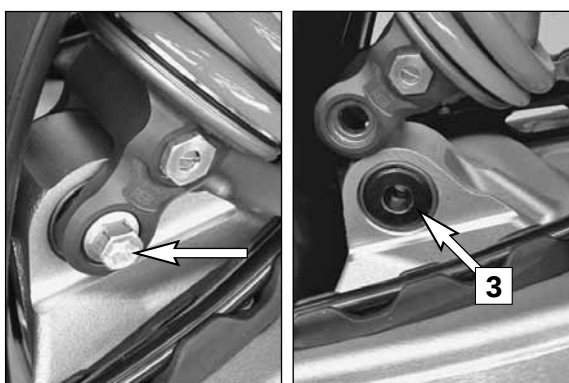
Typ WP Suspension	12.18.7E.02	.. .7 mm
Typ WP Suspension	12.18.7E.04	.. .9 mm
Typ WP Suspension	12.18.7E.27	.. .5 mm
Typ WP Suspension	12.18.7E.28	.. .5 mm

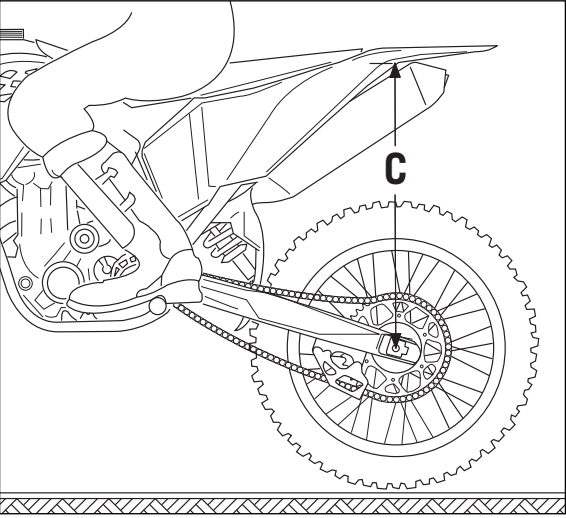
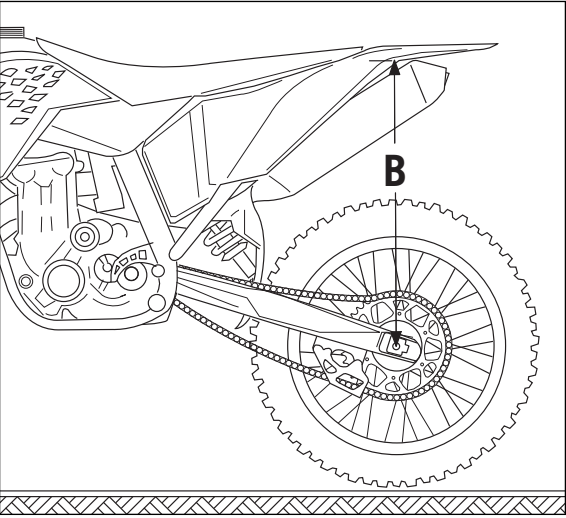
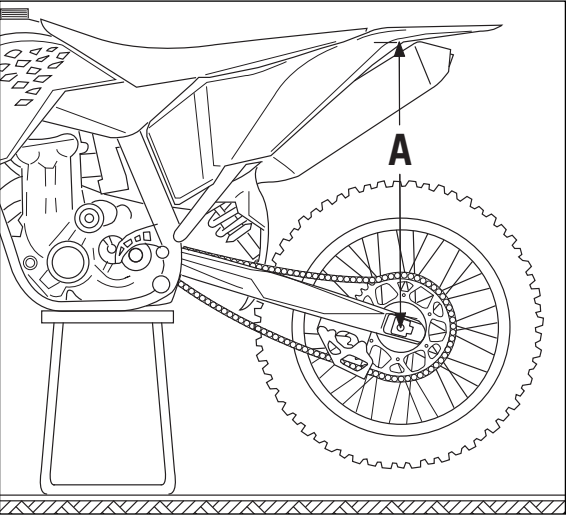


Ancrage de l'amortisseur

L'ancrage [3] pour l'amortisseur PDS sur le bras oscillant est traité au téflon et il ne faut ni le graisser ni employer un quelconque lubrifiant. Ces produits détruiraient la couche de téflon, ce qui réduirait considérablement la durée de vie.

Faire attention quand on nettoie avec un jet haute pression à ne pas diriger le jet sur l'ancrage.





Réglage de base de la partie-cycle en fonction du poids du pilote

Pour obtenir un comportement optimal de la machine et pour ne pas endommager la fourche, ni l'amortisseur, ni le bras oscillant, ni le cadre il faut adapter le réglage de base des suspensions au poids du pilote. Lorsqu'elles sont livrées, les machines KTM tout-terrain sont prévues pour un pilote de 75 à 85 kg (y compris son équipement complet). Si l'on n'est pas dans cette marge, il convient de modifier le réglage de base des suspensions en conséquence. Une petite différence de poids peut être compensée par un réglage de la précontrainte des ressorts. Une différence plus importante exige un changement des ressorts.

Réglage de l'amortisseur et contrôle du ressort

C'est l'enfoncement en charge qui indique si le ressort est approprié au pilote. Mais avant cela il faut absolument que l'enfoncement en statique soit correct.

Détermination de l'enfoncement en statique de l'amortisseur

L'enfoncement en statique doit être réglé le plus précisément possible. Une variation de plus de 2 mm peut influencer le comportement de la machine de manière importante.

Procédure:

- Mettre la moto sur une béquille de manière à ce que la roue arrière ne touche plus le sol.
- Mesurer à la verticale la distance entre l'axe de roue arrière et un repère tracé par exemple sur le cache latéral. Noter cette valeur A.
- Remettre la moto sur ses roues.
- Une personne tient la moto bien verticale.
- On mesure alors à nouveau la distance entre l'axe de roue arrière et le repère précédent. C'est la valeur B.
- L'enfoncement en statique est la différence entre A et B.

EXEMPLE:

Moto sur la béquille (valeur A)	600 mm
Moto sur ses roues (valeur B)	565 mm
Enfoncement en statique	35 mm

Si la valeur de l'enfoncement est inférieure, il faut augmenter la précontrainte du ressort de l'amortisseur. Si la valeur est supérieure, il faut réduire la précontrainte. Voir chapitre modification de la précontrainte du ressort de l'amortisseur.

Type	Enfoncement en statique	Enfoncement de rodage
12.18.7E.02	35 mm ± 2 mm	105 mm ± 5 mm
12.18.7E.04	35 mm ± 2 mm	105 mm ± 5 mm
12.18.7E.27	38 mm ± 2 mm	112 mm ± 5 mm
12.18.7E.28	38 mm ± 2 mm	112 mm ± 5 mm

Détermination de l'enfoncement de l'amortisseur en charge

- Quelqu'un tenant la moto en équilibre, le pilote tout équipé s'assied en position normale (les pieds sur les repose-pied). Faire jouer plusieurs fois les suspensions afin qu'elles prennent leur position d'équilibre.
- Une autre personne mesure alors la distance entre les deux points précédents, la moto étant donc en charge. C'est la valeur C.
- L'enfoncement en charge est la différence entre les valeurs A et C.

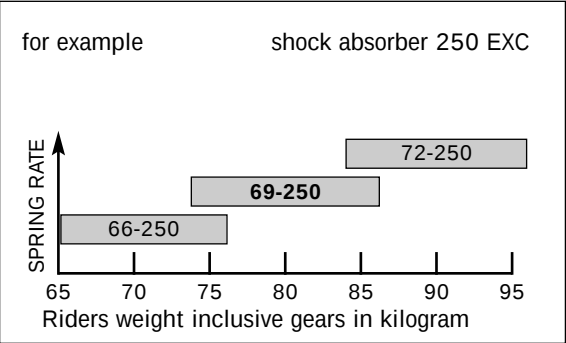
EXEMPLE:

Moto sur la béquille (valeur A)	600 mm
Moto sur ses roues avec le pilote dessus (valeur C)	500 mm
Enfoncement en charge	100 mm

Valeurs de réglage enfoncement en rodage, voir ci-dessus.

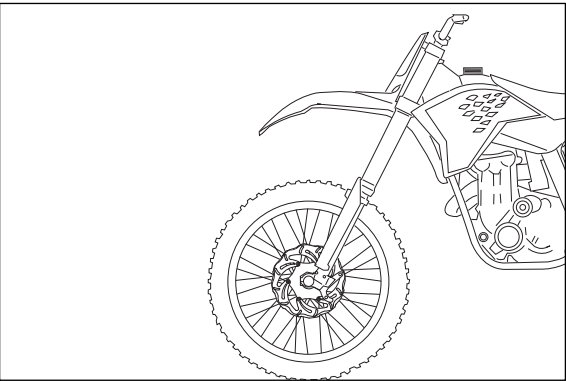
Si l'enfoncement en rodage est trop faible, c'est que le ressort est trop fort (force du ressort trop importante). Si l'enfoncement en rodage est trop important, c'est que le ressort est trop faible (force du ressort insuffisante).

La force du ressort est indiquée sur le côté de celui-ci (par ex. 66-250). Le type de l'amortisseur est frappé sur le devant de l'amortisseur, en haut. Les illustrations permettent de déterminer quel ressort il faut monter. Le ressort standard est indiqué en gras. Quand on a changé le ressort, il faut à nouveau régler l'enfoncement en statique.



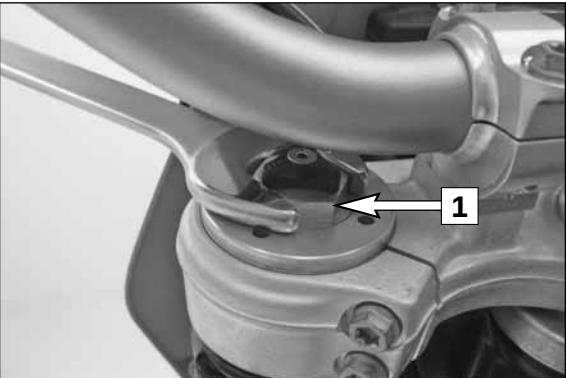
TYP	SOFTER	STANDARD	HARDER
12.18.7E.02	63-250	66-250	69-250
12.18.7E.04	66-250	69-250	72-250
12.18.7E.27	63-250	66-250	69-250
12.18.7E.28	66-250	69-250	72-250

D'après notre expérience, l'amortissement à la compression peut rester tel qu'il est. Pour un ressort plus faible, l'amortissement à la détente peut être diminué de quelques crans; pour un ressort plus fort, il peut être augmenté de quelques crans.



Vérification du réglage de base de la fourche

Pour des raisons diverses il n'est pas possible de déterminer avec précision la valeur de l'enfoncement en charge de la fourche. Si le poids du pilote ne correspond pas tout à fait à la norme, on peut compenser en modifiant la précontrainte des ressorts, comme sur l'amortisseur. Si toutefois la fourche talonne fréquemment (c'est-à-dire vient taper en bout de course), il faut absolument monter des ressorts plus durs afin que la fourche et le cadre ne soient pas endommagés. L'agent KTM sera de bon conseil.

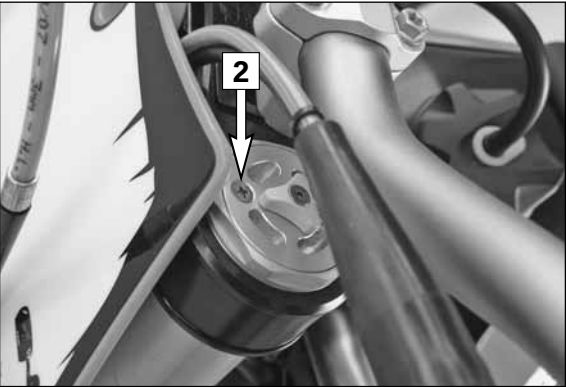


Réglage de la précontrainte de la fourche (XC-W, EXC, EXC Six Days)

Les fourches de ces modèles sont équipées du système Preload Adjuster. En tournant les vis de réglage [1] on modifie aisément de 10 mm la précontrainte des ressorts. En tournant dans le sens des aiguilles d'une montre on augmente la précontrainte, dans le sens contraire, on la diminue. Modifier la précontrainte des ressorts n'a pas d'influence sur le réglage de l'amortissement à la détente. Toutefois le principe veut que pour une précontrainte accrue on augmente aussi l'amortissement à la détente.

RÉGLAGE DE BASE :

Tourner la vis de réglage dans le sens contraire de celui des aiguilles d'une montre, et cela jusqu'en butée, puis ensuite de 2 tours dans le sens des aiguilles d'une montre.

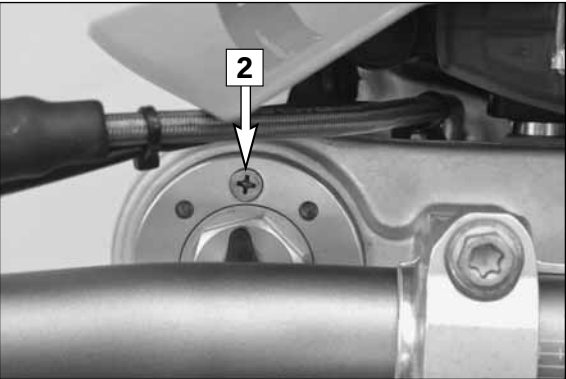


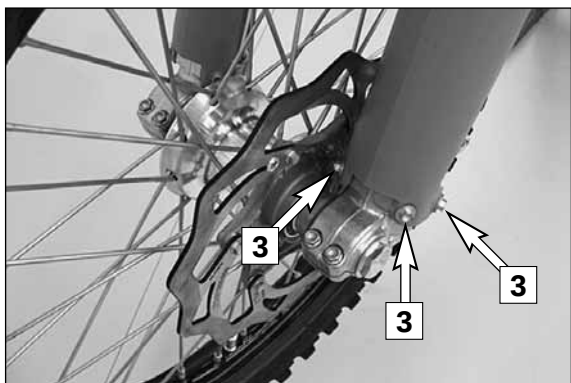
Vis de purge de la fourche

Après 5 heures d'utilisation en compétition il faut desserrer les vis de purge [2] de quelques tours afin de laisser échapper l'air qui pourrait créer une surpression. Pour cela, mettre la machine sur un support de manière à ce que la roue avant ne touche pas le sol. Si l'on utilise la moto principalement sur la route, il suffit d'effectuer ce travail lors des révisions périodiques.

! ATTENTION

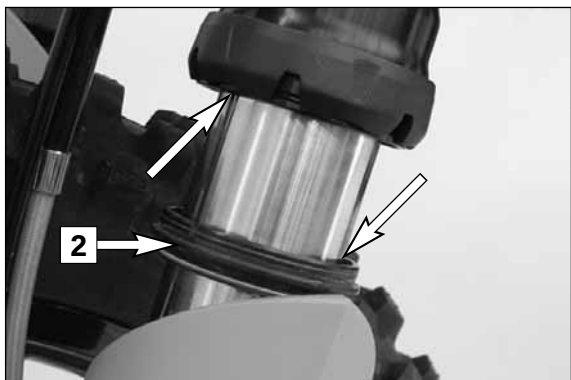
Une pression trop forte dans la fourche peut causer une fuite. Si la fourche fuit, il faut commencer par dévisser les vis de purge, avant que de faire changer les joints.





Nettoyage des cache-poussière de la fourche

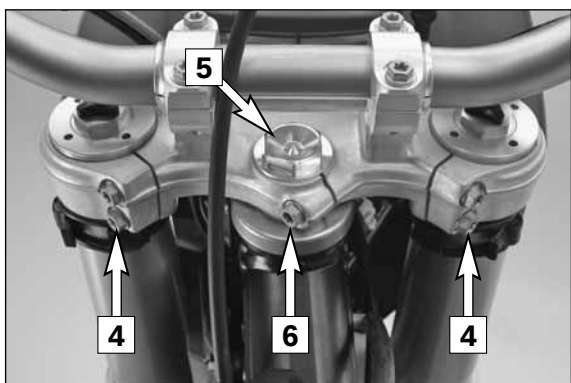
Les cache-poussière [2] ont pour but d'essuyer la poussière et la saleté qui se déposent sur les tubes de fourche. Avec le temps la saleté peut toutefois passer derrière le cache-poussière. Si on ne l'enlève pas, c'est l'étanchéité des joints spi qui peut être remise en cause. Retirer les vis de fixation [3] des protections de fourche et faire glisser celles-ci vers le bas. Sortir les cache-poussière de leur logement et les pousser vers le bas.



Nettoyer à fond les cache-poussière, les joints, les tubes et les plongeurs et bien les graisser avec un lubrifiant multi-usage en aérosol (Motorex Joker 440) ou avec de l'huile moteur. Enfoncer les cache-poussière à la main dans leur logement. Remettre les protections de fourche dans la bonne position, monter les vis et les serrer à 10 Nm.

⚠ 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.



Vérification et réglage des roulements de direction *

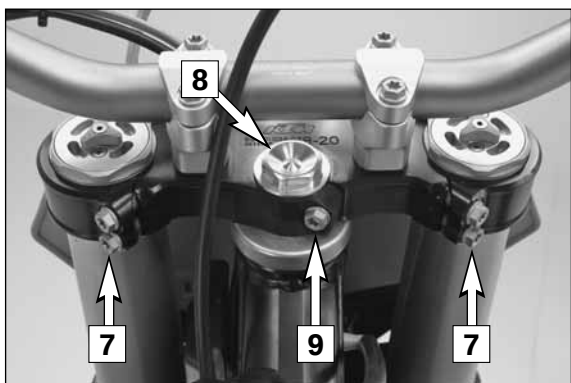
Il faut vérifier régulièrement le jeu de la direction. Pour vérifier, on cale la moto sous le cadre, de manière à ce que la roue avant ne porte plus. On secoue alors la fourche d'avant en arrière.

Pour régler, desserrer les 5 vis du té supérieur et tourner la vis de la potence [5, 8] jusqu'à ce qu'il n'y ait plus de jeu. Ne pas serrer l'écrou à fond, ce qui endommagerait les roulements. Avec un maillet en plastique, on tapote sur le té de manière à supprimer les contraintes. Resserrer les 5 vis.

Vis de fixation 4		20 Nm
Vis de fixation 6		Loctite 243 + 20 Nm
Vis de fixation 7		17 Nm
Vis de fixation 9		Loctite 243 + 17 Nm

⚠ ATTENTION

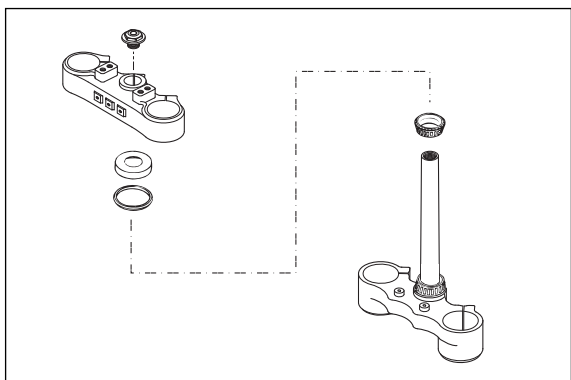
- S'il y a du jeu dans les roulements de direction, la tenue de route s'en trouve affectée. Cela peut même aller jusqu'à une perte de contrôle du véhicule.
- Die Klemmschraube [6, 9] mit Loctite 243 sichern.

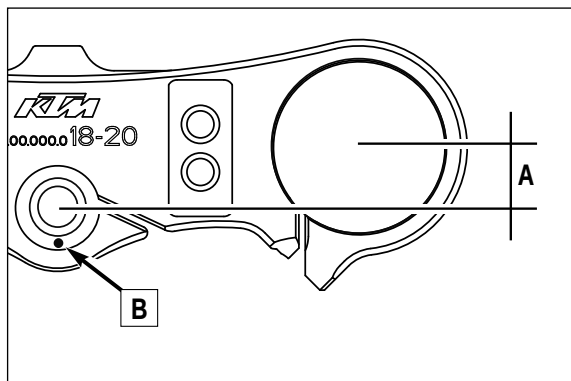


! ATTENTION

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).



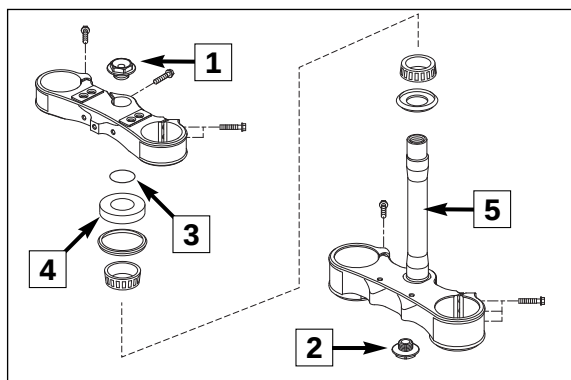


Modification du déport de fourche (de la chasse) (XC) *

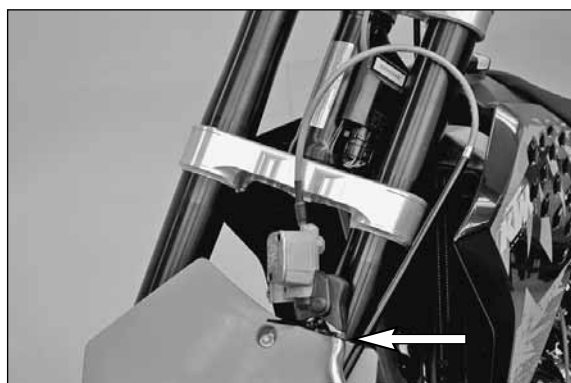
Sur les modèles XC on peut régler le déport de la fourche [A] à 18 ou à 20 mm (centre des bras - centre du roulement de direction). Cela permet d'adapter encore mieux le comportement de la machine au caractère du circuit.

Le réglage apparaît quand on a enlevé la vis [1]. Si le repère [B] est situé vers l'avant, le déport est de 18 mm. Ce réglage permet une meilleure stabilité sur un circuit rapide.

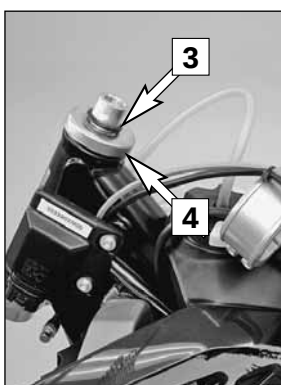
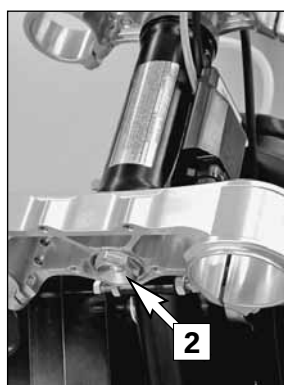
Si le repère [B] est vers l'arrière, comme sur l'illustration, le déport est de 20 mm. Cela permet plus d'agilité dans les virages.



Lorsque la machine est livrée le déport est réglé à 20 mm.

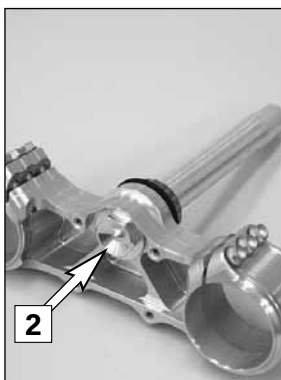
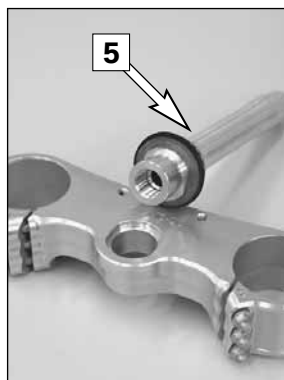


Pour régler le déport, déposer la roue avant ainsi que le garde-boue. Retirer la vis de la plaque de numéro. Enlever les vis de fixation du maître-cylindre de frein et fixer ce dernier avec un collier ou similaire au bras de fourche gauche afin que la durite de frein ne fasse pas un croc (voir illustration).



Dévisser les vis de fixation et sortir les bras de fourche des tés. Desserrer la vis à épaulement [2] du té inférieur de 2 tours. Enlever la vis [1] sur le té supérieur, desserrer la vis de fixation et poser le té supérieur sur la selle. Enlever le joint torique [3] et le joint de protection [4].

Avec un maillet en caoutchouc taper légèrement sur le té inférieur pour dégager la potence [5] de son roulement. Retirer de la colonne de direction le té inférieur et la potence.



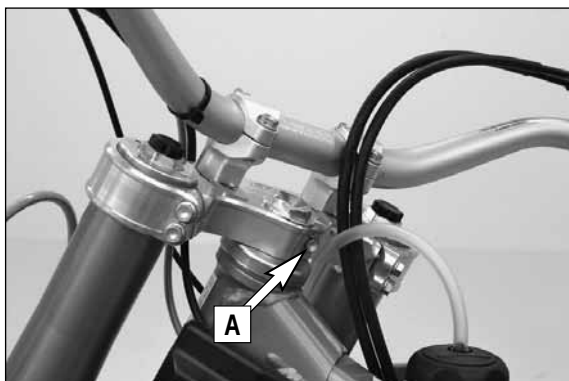
Enlever la vis à épaulement située sur le té inférieur et sortir la potence. Nettoyer soigneusement toutes les pièces. Faire tourner la potence de 180° avant de la remettre dans le té. Freiner la vis à épaulement (2) à la loctite 243 et la visser jusqu'en butée.

Graisser les roulements de direction et les joints d'étanchéité.

⚠ ATTENTION

Freiner obligatoirement la vis à épaulement [2] à la loctite 243.

TRAVAUX D'ENTRETIEN PARTIE-CYCLE ET MOTEUR »



Monter le té inférieur, le roulement supérieur, le joint de protection, le joint torique, le té supérieur et la vis du haut.
Serrer la vis à épaulement du té inférieur à 60 Nm.
Monter les bras de fourche et serrer les vis de fixation sur le té inférieur en trois fois jusqu'à 12 Nm.

Régler les roulements de direction de manière à ce qu'ils n'aient pas de jeu (voir paragraphe Vérification et réglage des roulements de direction). La vis de fixation du milieu (A) doit être freinée à la loctite 243. Serrer les vis de fixation du té supérieur en 3 fois et jusqu'à 20 Nm.

ATTENTION

La vis de fixation du milieu (A) doit être freinée à la loctite 243.



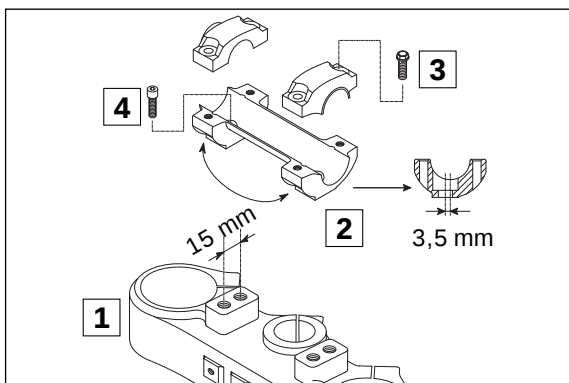
Monter le garde-boue avant et serrer les vis à 10 Nm.
Monter le maître-cylindre de frein et serrer les vis à 10 Nm.
Monter la plaque de numéro.
Monter la roue avant (voir paragraphe dépose et pose de la roue avant).



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.

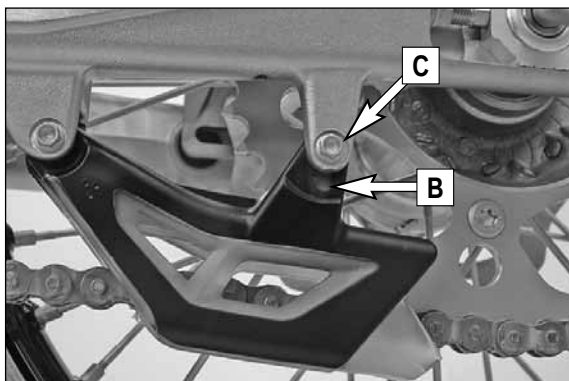
Sur le té supérieur de fourche [1] il y a deux perçages espacés de 15 mm. Les perçages sur le support de guidon [2] sont désaxés de 3,5 mm. Cela donne quatre possibilités de montage.



Enlever les vis [3] des demi-coquilles supérieures et les vis [4] du support de guidon. Choisir la position pour le support et serrer les vis [4] à 40 Nm. Mettre en place le guidon et les demi-coquilles et serrer les vis [3] 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.

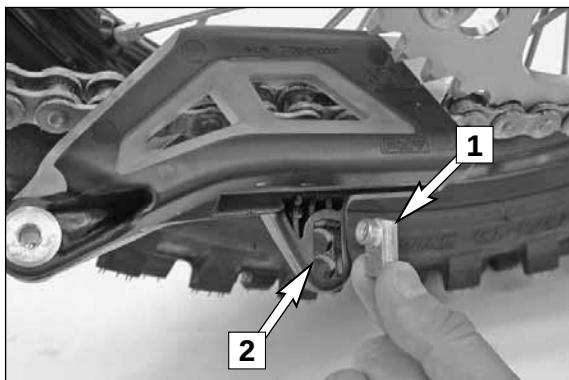
ATTENTION

Les vis [4] devront être resserrées avec loctite 243.

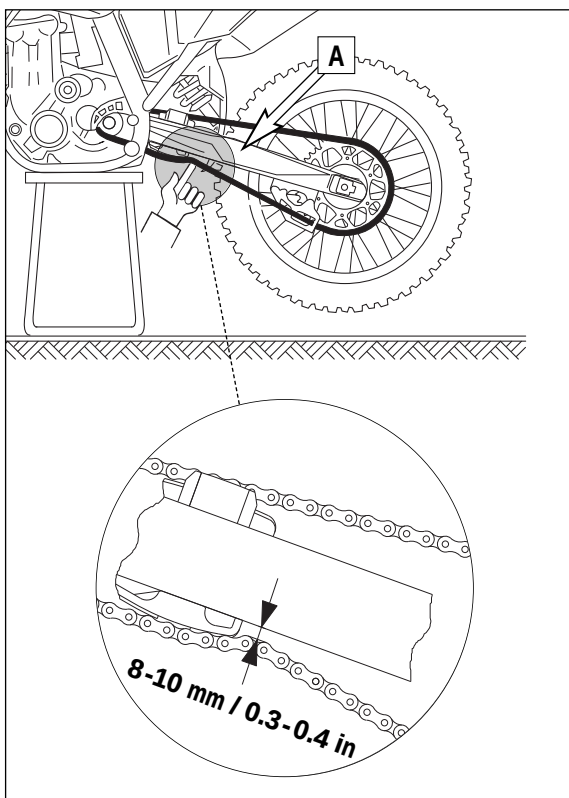


Adaptation du guide-chaîne au nombre de dents de la couronne

Etant donné le grand nombre de couronnes disponibles, il faut adapter la position du guide-chaîne. Jusqu'à 44 dents, la vis de fixation du guide doit se trouver dans le perçage du bas [B]. A partir de 45 dents, elle doit être mise dans le perçage du haut [C].



Retirer les deux vis de fixation du guide et déposer celui-ci du bras oscillant. Retourner le guide et faire sortir l'écrou de fixation arrière [1]. Le mettre dans l'autre perçage [2]. Pour cela il faut retourner l'écrou. Remettre le guide en place et serrer les vis.



Chaîne tension

Pour contrôler la tension de la chaîne, caler la moto sous le cadre de manière à ce que la roue arrière ne porte plus sur le sol.

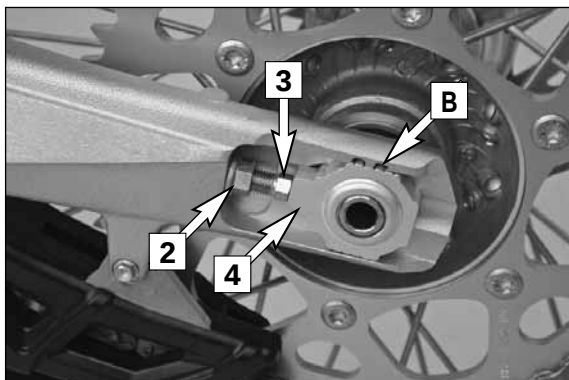
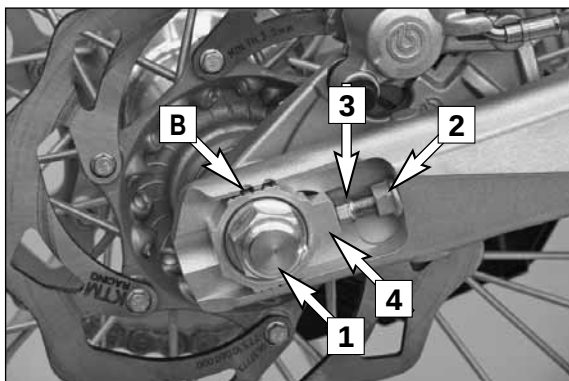
Pousser sur la chaîne vers le haut en bout de patin. La distance entre la chaîne et le bras oscillant doit être d'environ 8 - 10 mm. Le brin supérieur [A] doit alors être tendu (cf. illustration).

Corriger la tension si nécessaire.



ATTENTION

- Si la chaîne est trop tendue, les éléments de la transmission secondaire, à savoir la chaîne, le pignon, la couronne, les 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.



Ajustement de la tension de la chaîne

Desserrer l'écrou à épaulement [1], débloquer les contre-écrous [2] et faire-tourner de manière égale les vis de réglage [3] à gauche et à droite.

Afin que la roue arrière soit correctement positionnée, il convient qu'il y ait une correspondance entre les repères des tendeurs à droite et à gauche d'une part, et les repères [B] sur le bras d'autre part. Serrer les contre-écrous des vis de réglage.

Avant de serrer la broche, vérifier que les tendeurs [4] sont bien contre les vis de réglage et que les deux roues sont dans le même axe.

Serrer l'écrou à épaulement [1] à 80 Nm.

⚠ ATTENTION

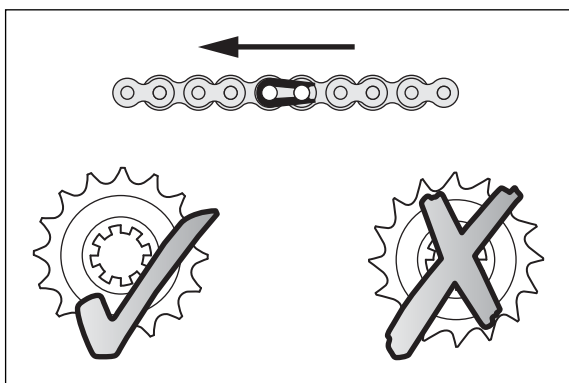
- Au cas où vous ne disposeriez pas de clé dynamométrique lors du montage, faites ajuster le couple de serrage dès que possible dans un atelier KTM. Une broche de roue mal serrée peut entraîner un défaut de tenue de route.
- Serrer l'écrou à épaulement au couple prescrit. Une broche mal serrée peut provoquer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

REMARQUE

Grâce à la grande plage de réglage des tendeurs (32 mm), on peut utiliser des démultiplications secondaires différentes pour une même longueur de chaîne. On peut retourner les tendeurs [4] à 180°.

! ATTENTION

Mettre les tendeurs de chaîne toujours de manière semblable.



Entretien de la chaîne

La chaîne à joints en X ne requiert qu'un minimum d'entretien. Nettoyer abondamment à l'eau pour faire tomber la saleté. Avant chaque graissage, il faut enlever les restes dus au graissage précédent (Motorex Chain Clean 611). Après séchage, il convient d'utiliser une graisse en aérosol prévue pour les chaînes à joints en X (Motorex Chainlube 622).

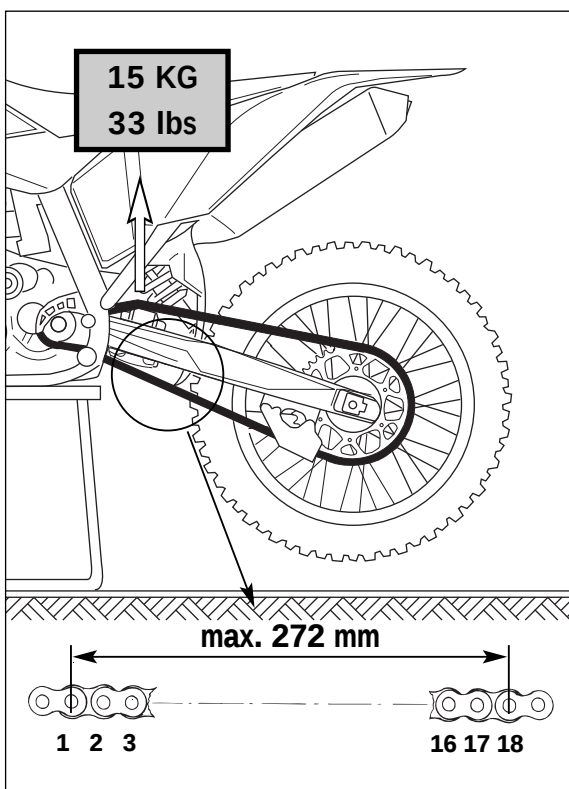
⚠ ATTENTION

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.



Usure de la chaîne

Pour mesurer l'usure de la chaîne, on procédera de la manière suivante: mettre la boîte de vitesses au point mort et tirer sur le brin supérieur de la chaîne vers le haut avec une force de 10 à 15 kg (cf. figure). Sur le brin inférieur, mesurer alors la distance existant entre 18 rouleaux. L'écart maximum autorisé est de 272 mm, et il implique le remplacement de la chaîne. Comme les chaînes ne s'usent pas toujours régulièrement, il convient d'effectuer la mesure en plusieurs endroits.

NOTA BENE:

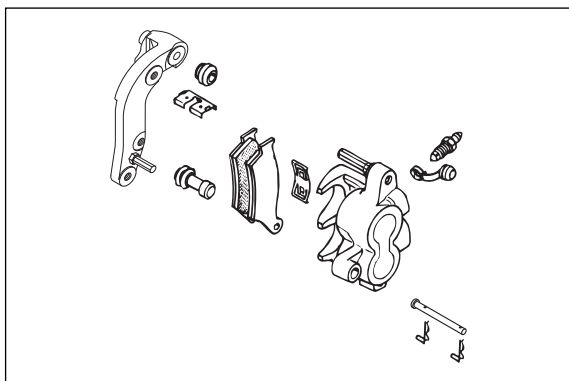
Quand on remplace la chaîne, il vaut mieux remplacer aussi le pignon et la couronne, car des dents usées usent prématurément la chaîne.

! ATTENTION

Freiner les vis de fixation de la couronne à la loctite et les serrer en croix.

Couple de serrage des écrous 35 Nm.

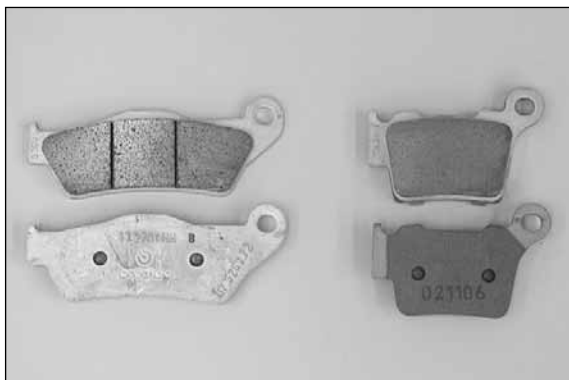
Couple de serrage des vis 50 Nm.



Remarques de principe concernant les freins à disque KTM

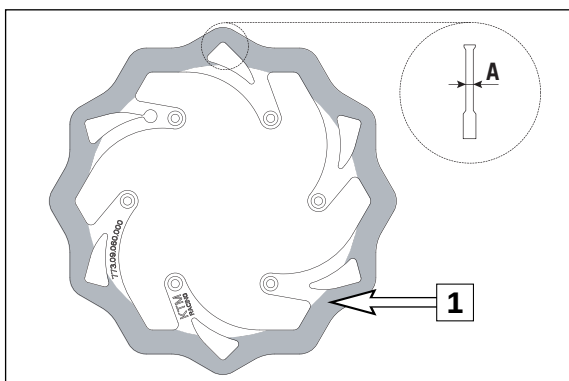
PINCES:

Les pinces montées sur ces modèles sont du type flottant, c'est-à-dire qu'elles ne sont pas montées rigides sur le support. Le fait qu'elles puissent se déplacer latéralement entraîne un contact optimal entre les plaquettes et le disque.



PLAQUETTES:

Devant les plaquettes sont pourvues d'une garniture sinter TOSHIBA TT 2701 HHB (EXC Six Days TOYO B153) et derrière d'une garniture sinter TOYO B 143 FF. Ces garnitures constituent la meilleure combinaison entre facilité du dosage, puissance de freinage et durée de vie. Le type de garniture est indiqué sur le côté postérieur des plaquettes et se trouve enregistré également dans la documentation d'homologation.



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 2,50 mm (avant) / 3,50 mm (arrière) à l'endroit le plus faible [A]. Vérifier l'épaisseur à plusieurs endroits.

⚠ ATTENTION

- Si le disque de frein fait moins de 2,50 mm (avant) / 3,50 mm (arrière), 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.

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.

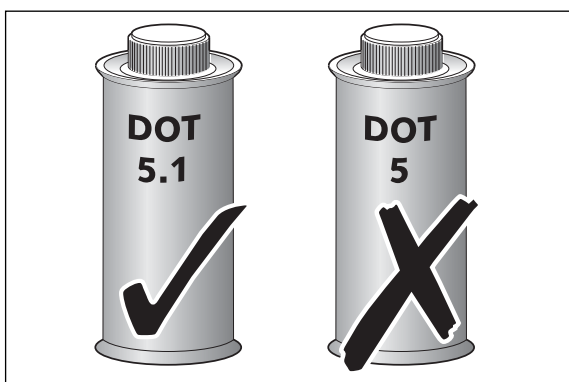
LIQUIDE DE FREIN:

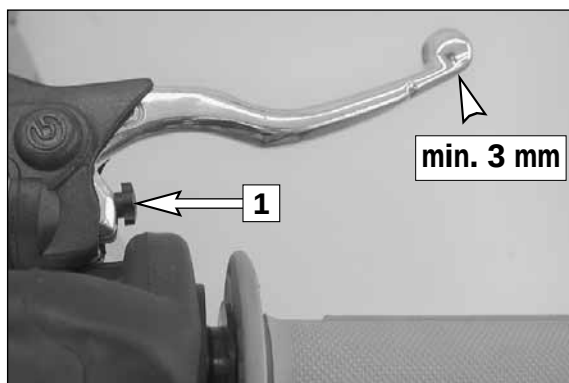
Il est recommandé d'utiliser Motorex Brake Fluid DOT 5.1 pour effectuer un complément ou un remplacement de liquide de frein. Le liquide DOT 5.1 a un point d'ébullition humide de 180°C (soit 25°C de plus que le DOT 4) et il est donc plus sûr en utilisation intensive. Le DOT 5.1 est à base d'éther de glycol, a une couleur ambrée et peut être mélangé avec du DOT 4. **Ne jamais utiliser de DOT 5.** Ce produit est à base de silicone et reconnaissable à sa couleur pourpre. Les joints et les durites des motos KTM ne sont pas conçus pour du liquide de frein DOT 5.

Le liquide de frein est soumis à des contraintes thermiques importantes et absorbe l'humidité de l'air. Cela abaisse le point d'ébullition. C'est pourquoi il convient de remplacer le liquide de frein selon les intervalles prescrits.

⚠ ATTENTION

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





Réglage de la position de base de la poignée de frein

La vis [1] permet de modifier le réglage de la position de base de la poignée de frein. Cela permet d'adapter le point d'attaque à la grandeur de la main du pilote. Le point d'attaque est la résistance que l'on sent au moment où les plaquettes s'appliquent contre le disque.

Modèles sans contacteur de stop à l'avant :

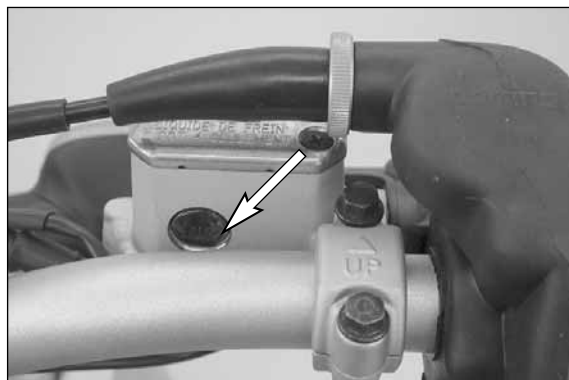
Quand on repousse la poignée de frein vers l'avant, il doit y avoir un jeu d'au moins 3 mm.

Modèles avec contacteur de stop à l'avant :

Quand on actionne la poignée de frein, il doit y avoir une course à vide d'au moins 3 mm.

! ATTENTION

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

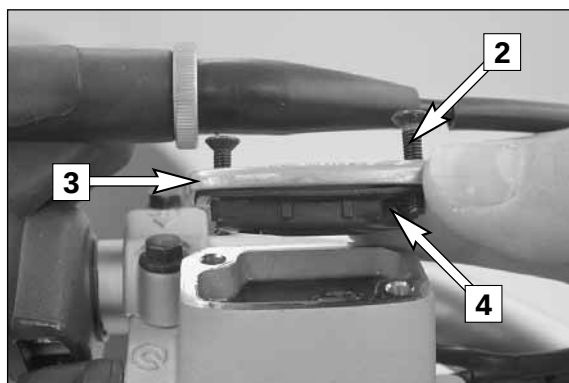


Vérification du niveau du liquide de frein avant

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

! ATTENTION

Si le niveau de liquide de frein se situe en dessous du minima, ceci signifie que le système présente une fuite ou que les plaquettes de frein sont totalement usées. Dans ce cas il faut se rendre immédiatement dans un atelier KTM.



Complément de liquide de frein à l'avant *

Enlever les vis [2] et le couvercle [3] avec la membrane [4].

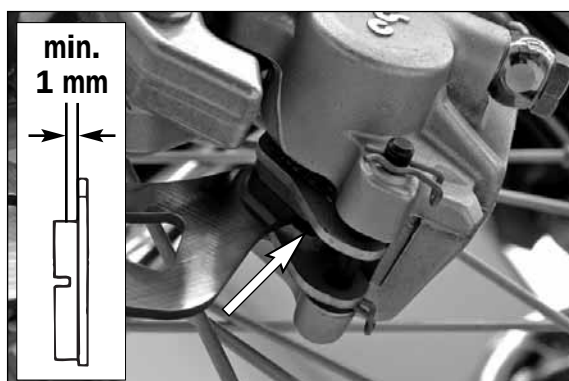
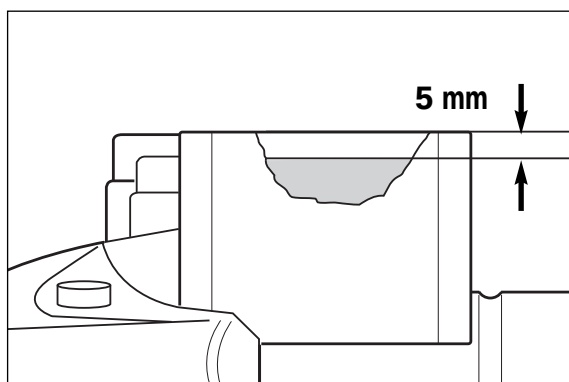
Mettre le maître-cylindre à l'horizontale et rajouter du liquide (Motorex Brake Fluid DOT 5.1) jusqu'à 5 mm du bord supérieur du bocal. Remettre la membrane, le couvercle et les vis. Nettoyer à l'eau le liquide qui aurait débordé ou que l'on aurait renversé.

! ATTENTION

- Ne jamais employer de liquide DOT 5. Il est constitué d'une base d'huile de silicone et sa couleur est pourpre. Les joints et les durites doivent être spéciaux pour ce liquide.
- Entreposer le liquide de frein hors de portée des enfants.
- Le liquide de frein peut provoquer des irritations de la peau. 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

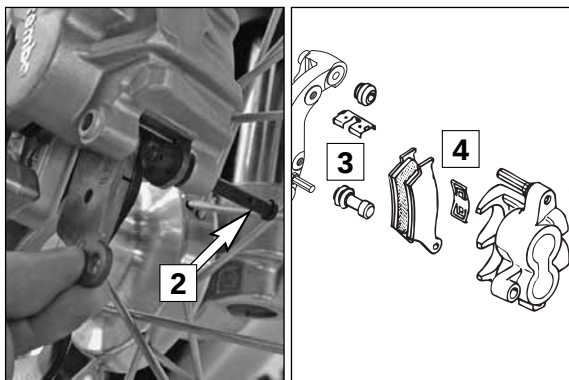
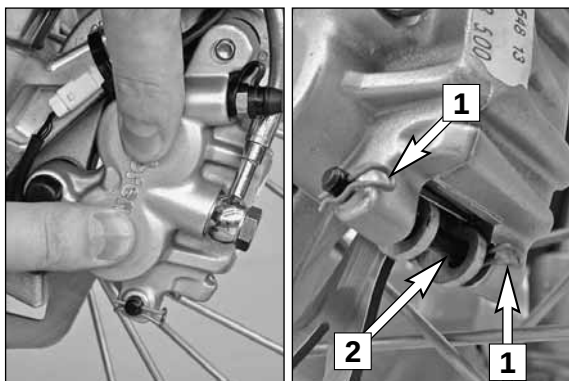
On contrôle les plaquettes par en dessous. L'épaisseur de la garniture ne doit pas être inférieure à 1 mm.

! ATTENTION

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

! ATTENTION

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



Remplacement des plaquettes à l'avant *

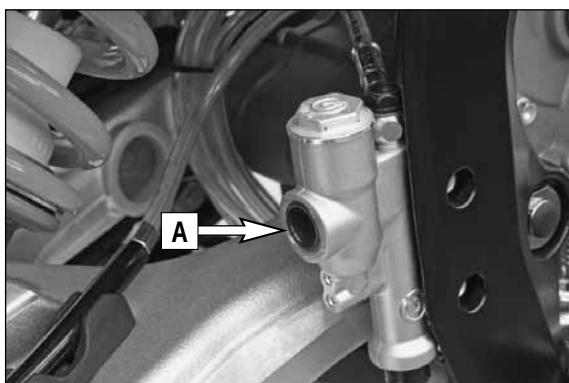
Pousser la pince vers le disque de manière à repousser les pistons à fond. Enlever les goupilles [1] du doigt d'arrêt [2], retirer celui-ci et sortir les plaquettes. Nettoyer la pince et son support à l'air comprimé, vérifier si les cache-poussière des tétons de guidage ne sont pas abîmés et graisser les tétons si besoin est.

Mettre la plaquette droite et la maintenir en place au moyen du doigt d'arrêt. Mettre la plaquette gauche et enfiler alors le doigt d'arrêt à fond. Remettre les goupilles.

Lors du montage des plaquettes, faire attention à ce que la tôle de guidage [3] de la pince et la lame de ressort [4] soient bien en place.

⚠ ATTENTION

- Il ne doit y avoir sur le disque ni huile ni graisse, qui réduiraient considérablement l'efficacité du freinage.
- Vérifier à la fin si les 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.



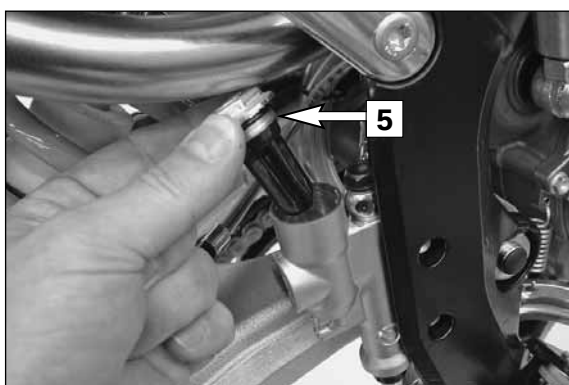
Vérification du niveau de liquide de frein à l'arrière

Le bocal de liquide de frein pour le disque arrière se trouve du côté droit juste près du 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 de liquide de frein se situe en dessous du minima, ceci signifie que le système présente une fuite ou que les plaquettes de frein sont totalement usées.



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

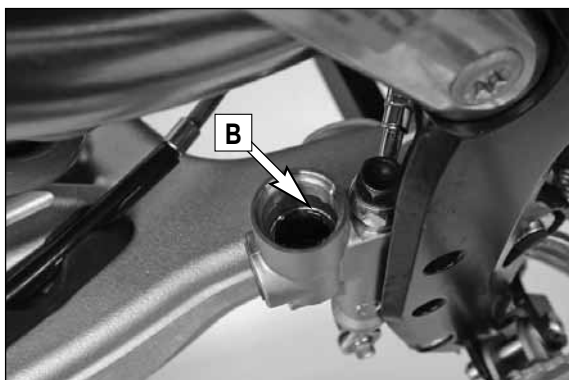
Dès qu'une bulle d'air apparaît dans le regard [A], il faut rajouter du liquide de frein. Pour cela il est conseillé d'enlever la vis [5]. Rajouter du liquide de frein DOT 5.1 (par ex. Motorex Brake Fluid DOT 5.1) jusqu'au repère [B] et remettre la vis. Laver à l'eau si l'on a renversé du liquide.

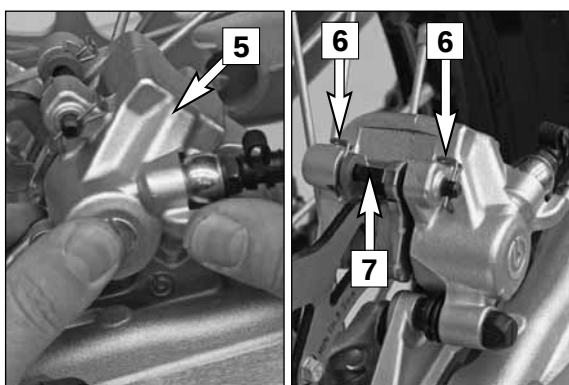
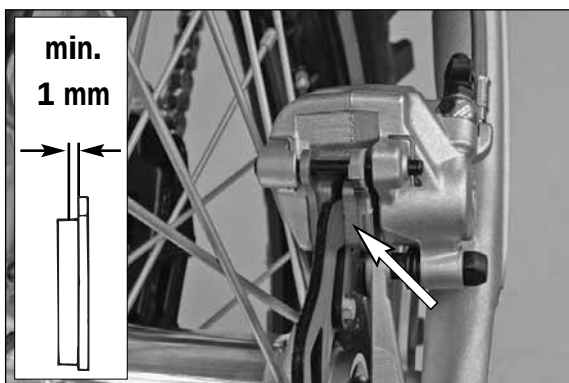
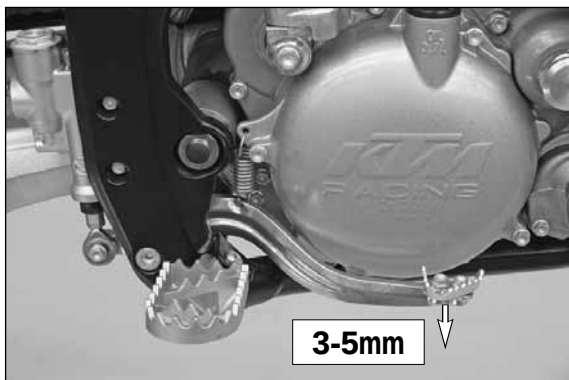
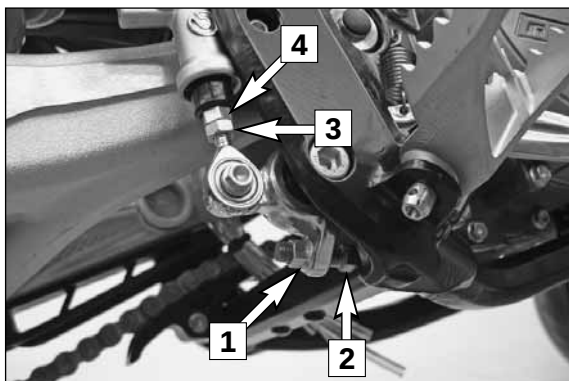
⚠ ATTENTION

- Ne jamais employer de liquide DOT 5 ! Il est constitué d'une base d'huile de silicone et sa couleur est pourpre. Les joints et les durites doivent être spéciaux pour ce liquide.
- Entreposer le liquide de frein hors de portée des enfants.
- Le liquide de frein peut provoquer des irritations de la peau. 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.





Réglage de la position de la pédale de frein *

Pour modifier la position de base de la pédale de frein, il faut desserrer le contre-écrou [1] et tourner dans un sens ou dans l'autre la vis de réglage [2]. A la suite de cette opération il faut impérativement régler la course à vide de la pédale. Cette course à vide doit être de 3 à 5 mm mesurés en bout de la pédale. C'est seulement après cette course à vide que la tige de piston doit faire bouger le piston dans le maître-cylindre (ce que l'on reconnaît à la résistance qui devient alors plus forte). Pour régler la course à vide, il faut débloquer le contre-écrou [3] et faire tourner la tige [4] dans un sens ou dans l'autre.

⚠ ATTENTION

S'il n'y a pas de course à vide à la pédale de frein, une pression s'établit dans le circuit, ce qui fait que les plaquettes se mettent à entrer en contact avec le disque. Il se produit alors un échauffement anormal qui peut même provoquer une absence totale de freinage.

Vérification des plaquettes de frein à l'arrière

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

⚠ ATTENTION

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

! ATTENTION

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

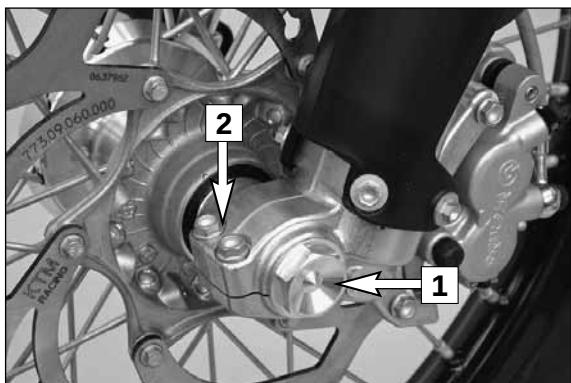
Remplacement des plaquettes de frein à l'arrière *

Pousser la pince [5] vers la couronne afin d'amener le piston dans sa position de base. Enlever la goupille [6] et, en tapant avec un jet, chasser le doigt d'arrêt [7] vers la couronne. Sortir les plaquettes. Nettoyer la pince à fond à l'air comprimé et vérifier l'état du soufflet des tétons de guidage.

Mettre en place la plaquette gauche dans la pince, la faire tenir avec le doigt d'arrêt [7]. Enfiler la plaquette droite et enfoncer le doigt jusqu'en butée. Remettre la goupille [6].

⚠ ATTENTION

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



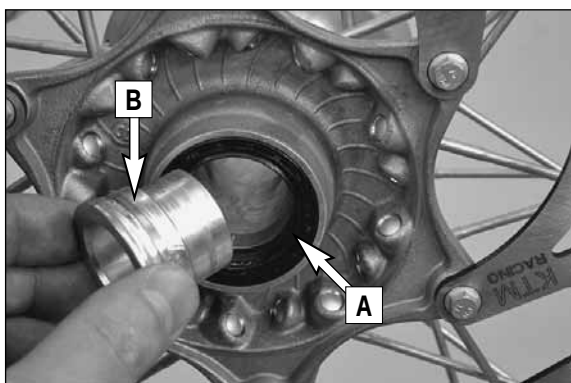
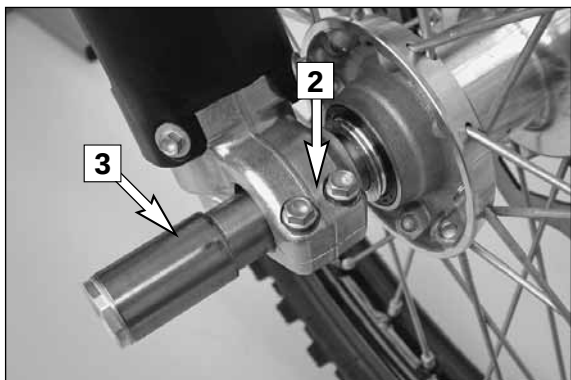
Dépose et pose de la roue avant

Pour déposer la roue avant, il faut caler la moto sous le cadre de manière à ce que la roue ne porte plus sur le sol.

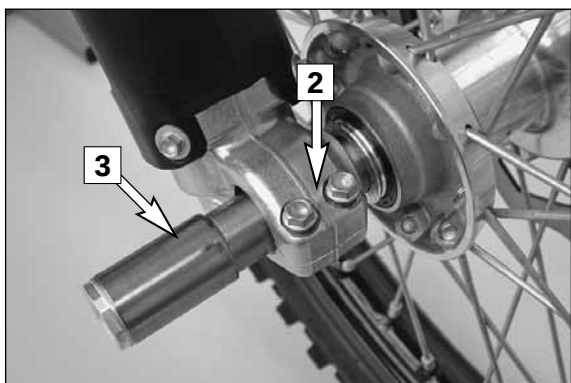
Desserrer la vis à épaulement [1] et les vis [2] au bas de la fourche. Desserrer la vis à épaulement d'environ 8 tours puis appuyer dessus avec la main de manière à faire sortir la broche. Retirer la vis. Maintenir la roue et sortir la broche. Dégager la roue de la fourche.

! ATTENTION

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



Avant de reposer la roue il convient de nettoyer les joints spi [A] et la surface de contact des entretoises [B]. Les graisser. Mettre les entretoises en place.



Pour la pose de la roue, présenter celle-ci dans la fourche, la mettre en position et enfiler l'axe [3].

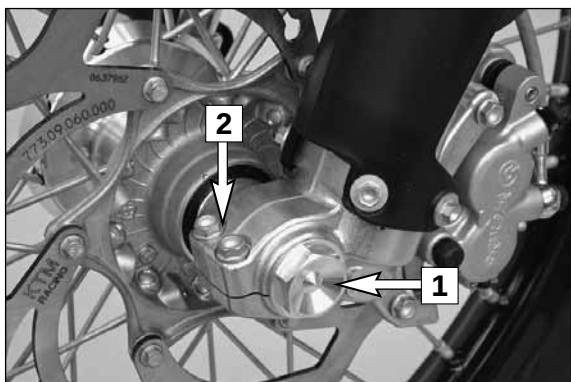
Mettre l'écrou à épaulement [1], serrer les vis de fixation [2] sur le bas de la fourche à droite pour empêcher l'axe de tourner et serrer l'écrou à épaulement à 45 Nm.

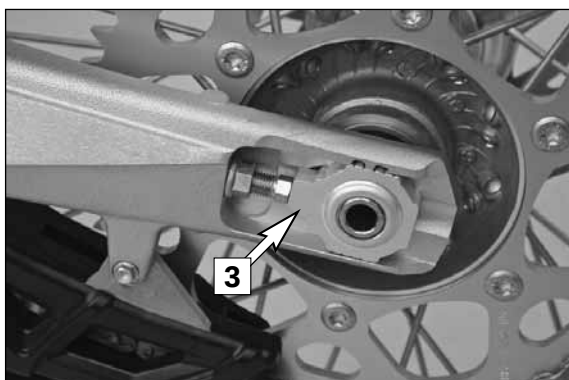
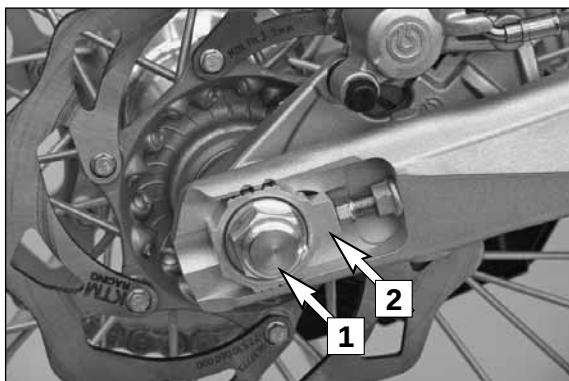
Desserrer les vis de fixation, descendre la moto de sa béquille, serrer le frein avant et actionner plusieurs fois la fourche avec vigueur pour que les bras se mettent en place.

Ensuite seulement serrer les vis de fixation au bas de chaque bras à 15 Nm.

⚠ ATTENTION

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





Dépose et pose de la roue arrière

Caler la moto sous le cadre de manière à ce que la roue arrière ne porte plus sur le sol.

Dévisser l'écrou à épaulement [1], retirer le tendeur de chaîne [2] et sortir la broche [3] de manière à ce que la roue se laisse pousser vers l'avant. Faire descendre la chaîne de la couronne, retirer complètement la broche et sortir la roue du bras.

! ATTENTION

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

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

⚠ ATTENTION

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

Pneus, pression

Le type, l'état et la pression des pneus ont une influence sur le comportement de la moto. C'est pourquoi il convient de vérifier avant toute utilisation.

- Les dimensions sont indiquées dans les caractéristiques techniques et sur la feuille des mines.
- L'état doit être vérifié avant chaque utilisation. On regardera en particulier s'il n'y a pas de coupures, de clous ou d'autres objets pointus. Pour ce qui est de la profondeur du dessin, se conformer à la réglementation locale. Nous recommandons de changer le pneu au plus tard quand la profondeur n'est plus que de 2 mm.
- La pression doit être vérifiée régulièrement lorsque le pneu est froid. Une bonne pression est garante du confort de conduite et d'une longévité optimale du pneu.

⚠ ATTENTION

- Ne faites monter que des pneus autorisés par KTM. D'autres pneus peuvent avoir une influence négative sur la tenue de route.
- Les roues avant et arrière doivent être équipées de pneus aux dessins de même nature. Respecter l'homologation en ce qui concerne les pneus.
- Pour votre sécurité, un pneu abîmé doit aussitôt être remplacé.
- Des pneus usés se comportent mal, en particulier sur chaussée mouillée.
- Une pression trop faible entraîne une usure anormale et un échauffement trop important du pneu.
- Sur les modèles homologués, seuls les pneus homologués par KTM peuvent être montés (voir Caractéristiques techniques - Partie-cycle). En cas d'utilisation d'autres pneus, aucune garantie n'est accordée.

PRESSION

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

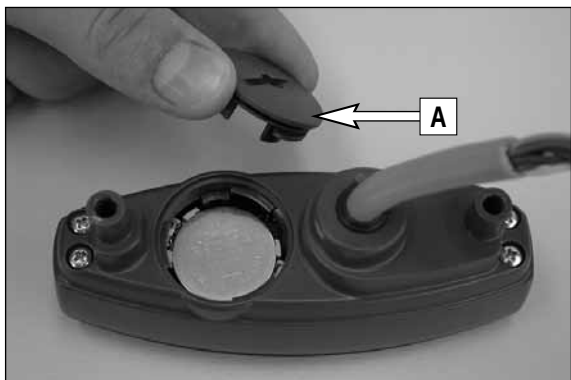


Vérifier la tension des rayons

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.

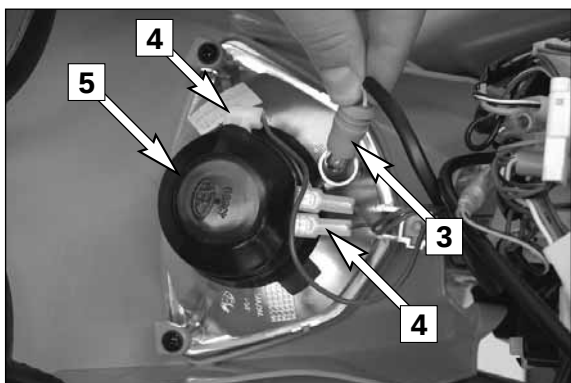
⚠ ATTENTION

- 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 5 Nm.



Pile pour le compteur électronique

Pour ce faire, démonter le capotage de phare et déposer le compteur électronique. Enlever le bouchon vissé [A], mettre une pile (Type Duracell CR 2430) avec les inscriptions sur le dessus et remettre le bouchon.



Remplacement d'une ampoule de phare ou de la veilleuse

Décrocher les deux sangles en caoutchouc et faire basculer la plaque de phare vers l'avant.

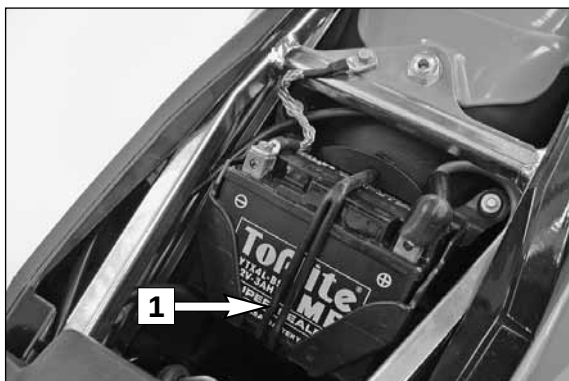
Avec précaution retirer la veilleuse [3] et sa douille de leur fixation.

Retirer la cosse [4] du culot de l'ampoule de phare et retirer le capuchon en caoutchouc [5]. Décrocher l'épingle et sortir l'ampoule du déflecteur. Pour changer la veilleuse on retire simplement l'ampoule de la douille.



Appuyer légèrement sur l'ampoule et la faire tourner d'environ 30° dans le sens inverse de celui des aiguilles d'une montre. On peut alors la retirer.

La pose s'effectue en sens inverse.



Batterie (modèles avec démarreur électrique)

La batterie se trouve sous la selle et ne nécessite aucun entretien. Cela signifie qu'il n'est pas nécessaire de contrôler le niveau de l'électrolyte. Les bornes, en revanche, doivent être nettoyées régulièrement et graissées avec une graisse non acide si besoin est. Le niveau de charge et la manière de charger sont très importants pour la durée de vie de la batterie.

DÉPOSE DE LA BATTERIE:

Débrancher d'abord le moins puis ensuite le plus. Décrocher la sangle caoutchouc (1) et sortir la batterie.

⚠ ATTENTION

- Si pour une raison quelconque de l'électrolyte venait à s'échapper de la batterie, il faudrait faire très attention. Il contient de l'acide sulfurique, qui peut provoquer des brûlures graves.
- Rincer abondamment à l'eau en cas de contact avec la peau.
- En cas de projection dans les yeux, rincer pendant au moins 15 mn à l'eau et consulter aussitôt un médecin.
- Bien qu'il s'agisse d'une batterie en circuit fermé, des gaz explosifs peuvent néanmoins s'échapper. Ne pas provoquer d'étincelles autour de la batterie et ne pas en approcher de flamme.
- Garder les vieilles batteries hors de portée des enfants et les éliminer selon les prescriptions en vigueur.

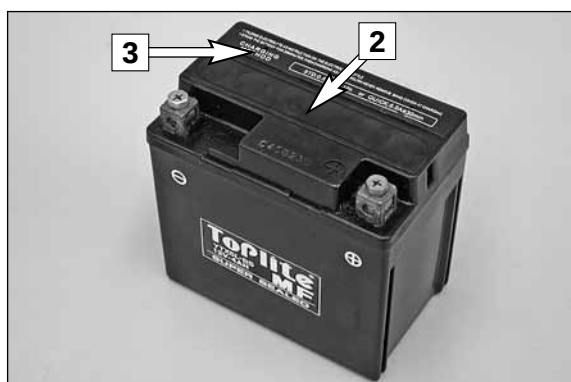
! ATTENTION

La barrette avec les bouchons [2] ne doit jamais être enlevée car on l'endommagerait alors.

STOCKAGE:

Si la moto est remise pour une période assez longue, il faut déposer la batterie et la charger. Température de stockage 0 - 35° C, sans action directe du soleil.

Charger la batterie tous les 3 mois!



Charge de la batterie

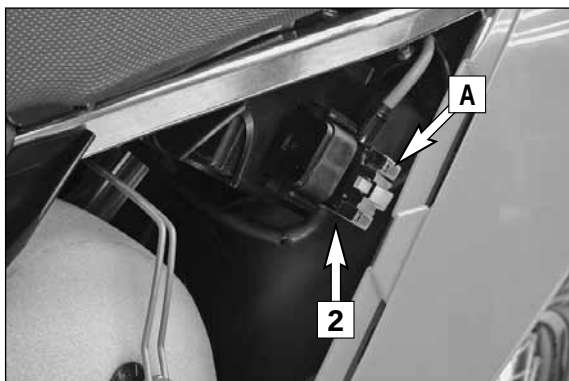
Même quand la batterie n'est pas sollicitée elle perd chaque jour de sa charge. Toujours débrancher la batterie pour la charger. Charger la batterie en suivant les instructions [3] portées sur la carcasse. L'intensité et le temps de charge ne doivent pas être dépassés. Une charge rapide avec une forte intensité a des conséquences négatives sur la durée de vie de la batterie.

Pour charger la batterie lorsqu'elle est en place sur la machine, il faut utiliser exclusivement le chargeur KTM (réf. 58429074000). Ainsi on est certain de ne pas endommager les systèmes électriques en raison d'une surtension. **Si l'on utilise un autre chargeur, il faut absolument déposer la batterie!** Cet appareil permet également de tester la tension au repos, la capacité de démarrage ainsi que l'alternateur. De plus, avec cet appareil il n'est pas possible de trop charger la batterie.

Quand la batterie a été vidée par des essais de démarrage, il faut la recharger sans délai. Si la batterie reste trop longtemps vide il se produit une décharge en profondeur et du sulfatage, ce qui détruit la batterie. En cas de stockage prolongé, il faut recharger la batterie au bout de 3 mois.

! ATTENTION

- La barrette avec les bouchons [2] ne doit jamais être enlevée car on l'endommagerait alors.
- Toujours débrancher le moins avant de charger la batterie afin d'éviter tout dommage à l'électronique de la moto.
- Quand on charge, il convient de brancher d'abord la batterie sur le chargeur, puis ensuite de brancher le chargeur. En fin de charge, débrancher d'abord le chargeur puis débrancher la batterie.
- Quand on effectue la charge dans un lieu clos, il convient d'assurer une bonne ventilation car la batterie produit alors des gaz explosifs.
- Si la batterie est chargée trop longtemps, avec une trop forte tension ou une intensité trop importante, de l'électrolyte s'échappe par les soupapes de sécurité. La batterie perd ainsi de sa capacité.
- Il faut autant que possible éviter les charges rapides.



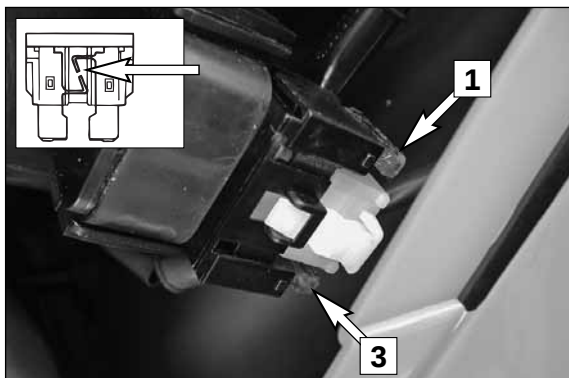
Fusible (modèles avec démarreur électrique)

Le fusible [1] se trouve dans le relais de démarreur [2] sous le cache latéral gauche.

Quand on a retiré le cache latéral gauche, couvercle filtre à air et le capuchon de protection [A], on peut voir le fusible.

Il protège les éléments suivants :

- Circuit du démarreur
- Avertisseur sonore
- Clignotants
- Compteur électronique



Dans le relais de démarreur il y a également un fusible de réserve [3] (10 ampères).

Si le fusible saute, le remplacer uniquement par un fusible de même valeur. Si le fusible neuf fond aussitôt, consulter impérativement un agent KTM.

! ATTENTION

Ne mettre en aucun cas un fusible plus fort ou un fusible "bricolé". Cela pourrait conduire à la destruction de toute l'installation électrique!



Circuit de refroidissement

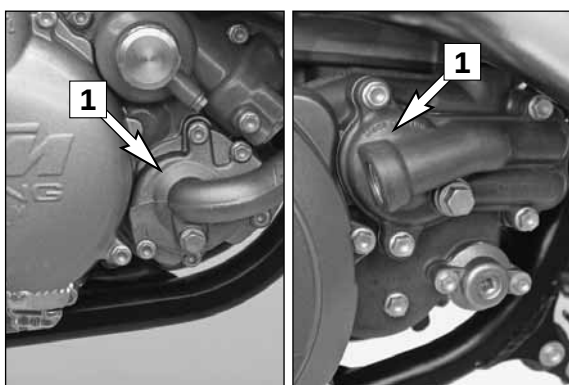
La pompe à eau [1] située dans le moteur brasse le liquide de refroidissement. C'est le vent relatif qui assure le refroidissement. Plus la vitesse est faible, moins le refroidissement est efficace. De même un radiateur encrassé est moins performant.

La surpression qui apparaît lorsque le liquide chauffe est réglée par un système de soupape dans le bouchon du radiateur [2]. On peut atteindre une température de 120° C sans gêner le fonctionnement.

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

⚠ ATTENTION

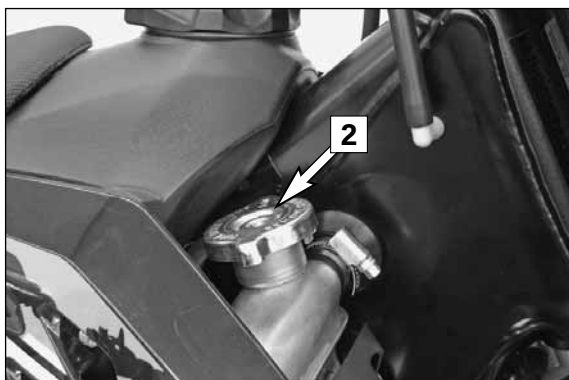
- Il est préférable de vérifier le niveau de liquide de refroidissement lorsque le moteur est froid. Lorsque le moteur est chaud, il faut recouvrir le bouchon [2] d'un chiffon et ouvrir lentement de manière à ce que la pression puisse s'échapper. Attention à ne pas s'ébouillanter!
- Ne pas débrancher les durites quand le moteur est chaud. La vapeur et le liquide de refroidissement, qui est bouillant, pourraient provoquer des brûlures graves.
- Si l'on se brûle, faire couler immédiatement de l'eau froide sur la partie du corps en question.
- Le liquide de refroidissement est toxique. Ne pas laisser à la portée de enfants.
- En cas d'ingurgitation, consulter aussitôt un médecin.
- Si du liquide de refroidissement gicle dans les yeux, rincer aussitôt à l'eau et consulter un médecin.

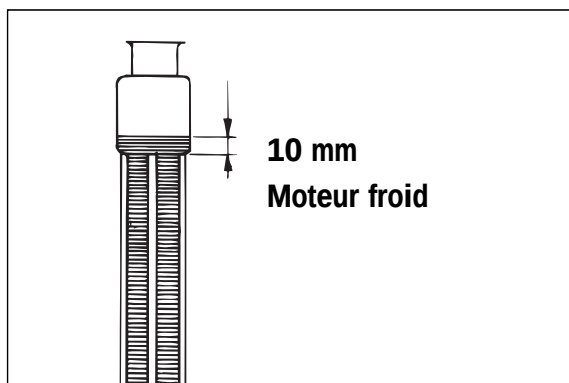


Le liquide de refroidissement est composé de 50% d'antigel et 50% d'eau distillée. Il faut néanmoins qu'il protège jusqu'à au moins -25°C. Ce mélange, à côté de ses propriétés antigel, protège également contre la corrosion, c'est pourquoi il ne faut pas le remplacer par de l'eau uniquement.

! 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.



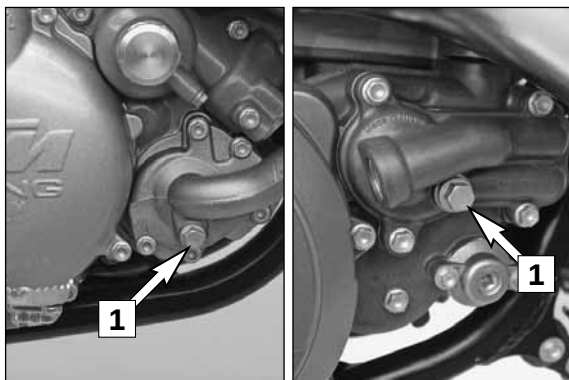


Contrôle du niveau de liquide de refroidissement

Lorsque le moteur est froid, le niveau du liquide de refroidissement doit se situer à environ 10 mm au dessus des lamelles (Cf. figure).

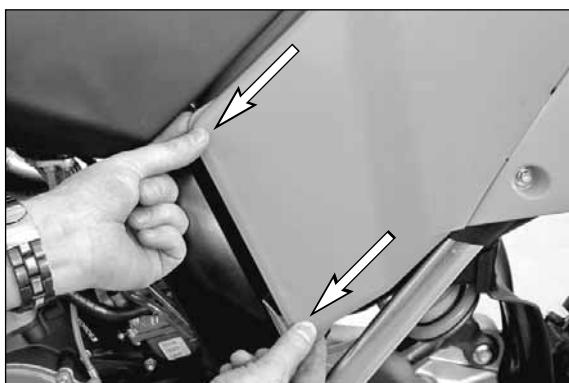
⚠ ATTENTION

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.



Purge du circuit de refroidissement

On peut vidanger le circuit en enlevant le bouchon [1] situé à la partie avant du cylindre. Pour purger le circuit, mettre du liquide de refroidissement jusqu'à environ 10 mm au dessus des ailettes du radiateur. Vérifier à nouveau le niveau après avoir roulé un peu.



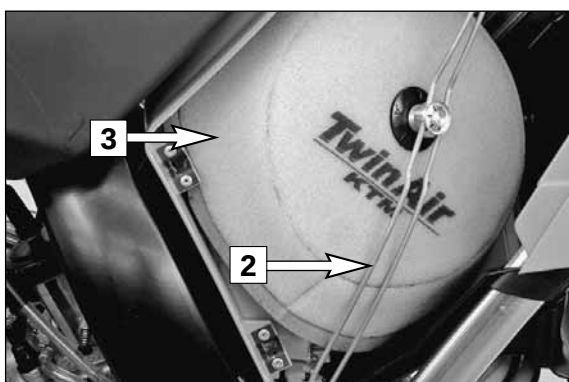
Nettoyage du filtre à air *

Le filtre à air doit être nettoyé avant chaque course et selon l'importance de la poussière soulevée. Pour cela soulever le couvercle (voir illustration) et le tirer vers l'avant.

Décrocher la fixation [2] en bas et la repousser sur le côté de manière à pouvoir sortir du boîtier le filtre [3] avec son support [4].

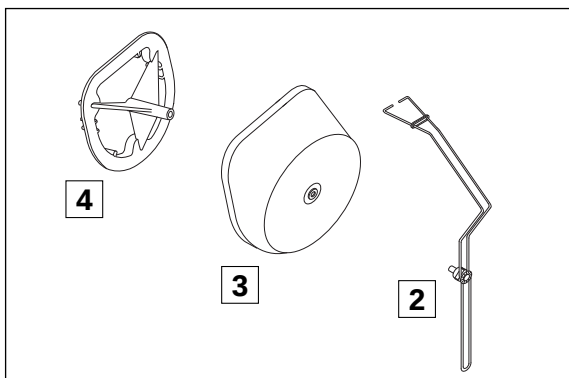
! ATTENTION

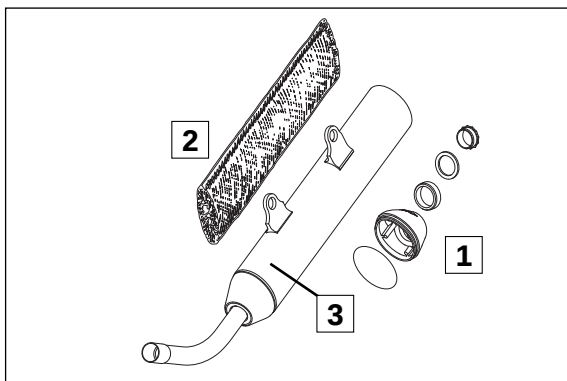
- Ne pas nettoyer la cartouche à l'essence ou au pétrole, car ces produits attaquent la mousse. KTM recommande les produits de la société Motorex (Dirt Bio Remover et Liquid Bio Power).
- Ne jamais utiliser la machine sans son filtre à air. la poussière et la saleté qui rentrent occasionnent une usure 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 (Motorex Twin Air Dirt Bio Remover) 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 (Motorex Twin Air Liquid Bio Power). Nettoyer également le boîtier. Vérifier l'état et la position de la pipe d'admission.

Positionner le filtre sur son support et enfiler le tout dans le boîtier en faisant attention au centrage. Maintenir en place avec la fixation.





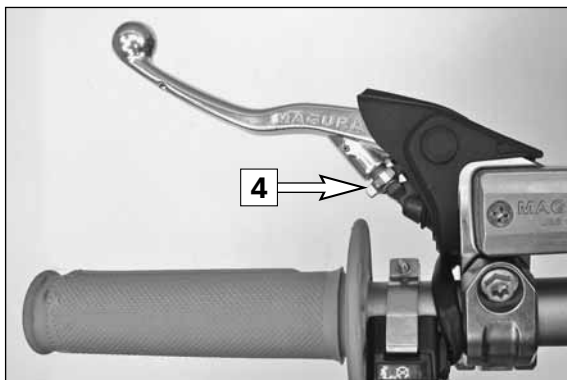
Echappement*

Les pots d'échappement qui possèdent un embout [1] démontable sont bourrés avec de la fibre de verre. Il convient de faire vérifier ce bourrage régulièrement par un atelier KTM. (voir Tableau de graissage et d'entretien). Avec le temps ce bourrage passe par les trous du tube percé et disparaît. Le pot « bouffe » la fibre. A côté de l'augmentation de bruit, c'est aussi la courbe de puissance qui se modifie. De la bourre prévue pour les différents types d'échappement est disponible chez les agents KTM.

Pour changer le bourrage [2] il faut retirer l'embout et sortir le tube extérieur [3]. Fixer la bourre neuve sur le tube intérieur au moyen d'un ruban adhésif et enfiler le tube extérieur par dessus. Monter l'embout. Il faut veiller à ce que l'embout soit bien fixé. Le pot d'échappement doit être positionné de manière telle qu'il n'y ait aucune contrainte. Ensuite seulement serrer toutes les vis de fixation.

⚠ ATTENTION

Les pièces constituant le système d'échappement sont brûlantes. Attendre qu'elles aient refroidi avant de les démonter.

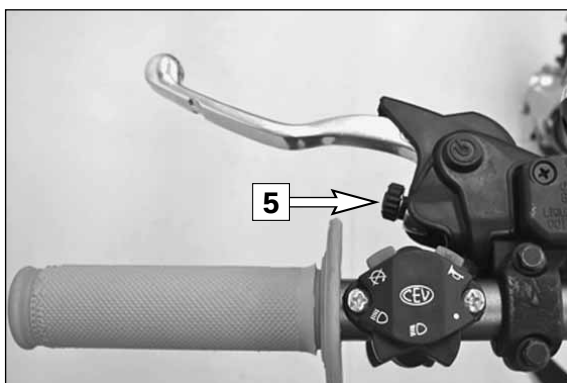


Réglage de la position de base de la poignée d'embrayage (125/200)

La vis de réglage [4] 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. Lorsque la vis de réglage est tournée dans le sens des aiguilles d'une montre, le levier de frein à main se rapproche du guidon. Lorsque la vis de réglage est tournée dans le sens des aiguilles d'une montre, le levier de frein à main s'éloigne du guidon.

! ATTENTION

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

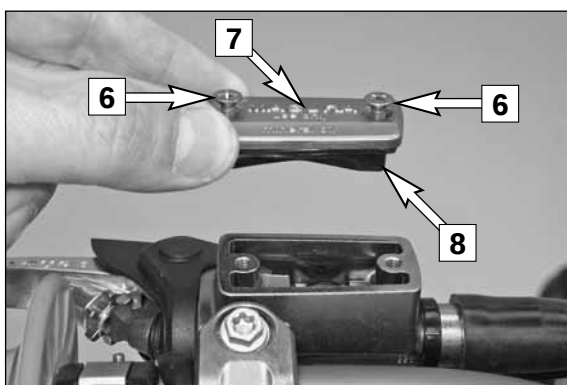


Réglage de la position de base de la poignée d'embrayage (250/300)

La vis de réglage [5] 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.

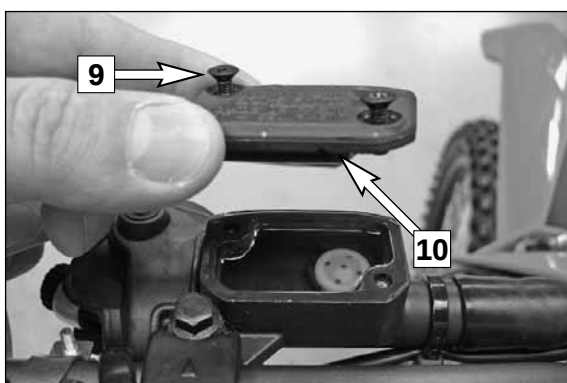


Contrôle du niveau d'huile de l'embrayage hydraulique (125/200)

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 nécessaire, rajouter du liquide hydraulique biologiquement dégradable SAE 10 (Motorex Kupplungsfluid 75). Il est disponible chez les agents KTM.

! ATTENTION

KTM utilise pour l'embrayage hydraulique des modèles 125/200 du liquide hydraulique biodégradable sur base minérale. Ce liquide ne doit être mélangé à aucun autre. Toujours utiliser du liquide d'origine KTM (disponible chez les agents de la marque), qui est garant d'un fonctionnement optimal de la commande d'embrayage. Sur ces modèles il ne faut jamais utiliser de liquide de frein.

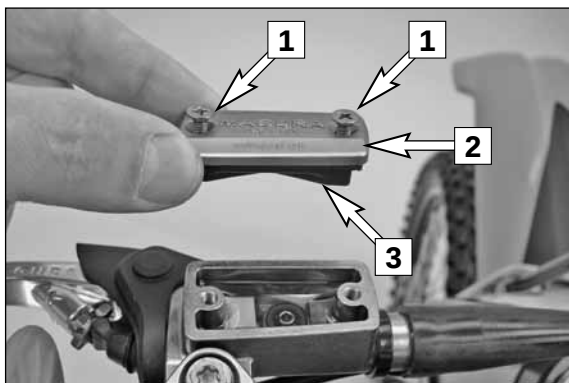


Contrôle du niveau d'huile de l'embrayage hydraulique (250/300)

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 [9] et déposer le couvercle avec la membrane caoutchouc [10]. Lorsque le maître-cylindre est bien à l'horizontale le niveau d'huile doit se situer à 4 mm sous le bord supérieur. Si nécessaire, rajouter du liquide de frein DOT 5.1 (Motorex Brake Fluid 5.1).

! ATTENTION

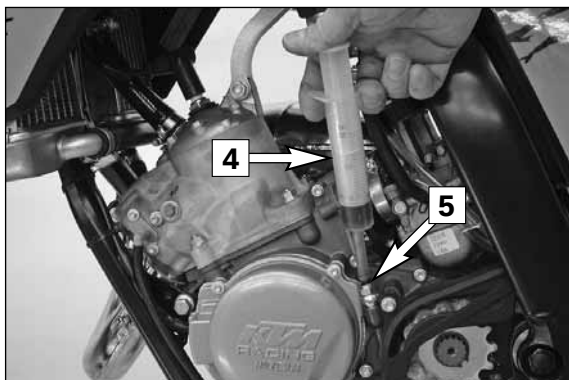
Sur les modèles 250/300 les commandes d'embrayage sont fournies par Brembo. Elles sont remplies de liquide de frein DOT 5.1. Il ne faut en aucun cas utiliser du liquide hydraulique. C'est la condition pour obtenir un fonctionnement optimal de la commande. Ce liquide de frein est disponible chez les agents KTM.



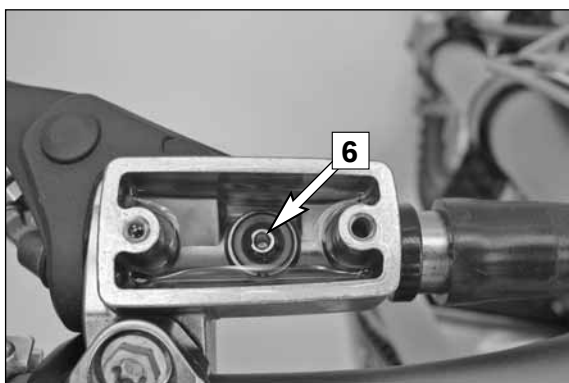
Purge de l'embrayage hydraulique*

Lorsque le point d'attaque à la poignée d'embrayage n'est pas net il faut purger la commande d'embrayage. Une seringue est nécessaire (Outil spécial). Faire attention au fait que sur les modèles 125/200 on met du liquide hydraulique Motorex Kupplungsfluid 75 et que sur les modèles 250/300 on met du liquide de frein Motorex Brake Fluid DOT 5.1. On peut se procurer ces deux éléments chez les agents KTM.

Tourner le guidon de manière à ce que le maître-cylindre soit dans la position horizontale. Enlever les vis [1] et retirer le couvercle [2] avec la membrane [3].



Remplir la seringue [4] avec le liquide approprié (voir Caractéristiques techniques Moteur). Enlever la vis de purge [5] sur le cylindre récepteur et mettre la seringue en place.



Injecter du liquide dans le circuit jusqu'à ce qu'il n'y ait plus de bulles qui sortent par l'orifice [6] du maître-cylindre. Retirer au fur et à mesure du liquide du bocal du maître-cylindre afin d'éviter qu'il ne déborde.

Quand la purge est terminée, retirer la seringue et remettre la vis de purge. Corriger le niveau dans le bocal et remettre le couvercle (voir ci-dessus).

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

On part toujours du réglage d'origine du carburateur. (Le réglage d'origine fait par l'usine est prévu pour le rodage. Après la période de rodage il faut régler le carburateur comme il est dit dans la documentation. Cf. annexe) On suppose que le filtre à air est propre, que l'échappement et le carburateur sont en bon état. L'expérience montre qu'on peut se contenter de jouer sur le gicleur principal, le gicleur de ralenti et l'aiguille. Changer les autres éléments apporte peu.

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

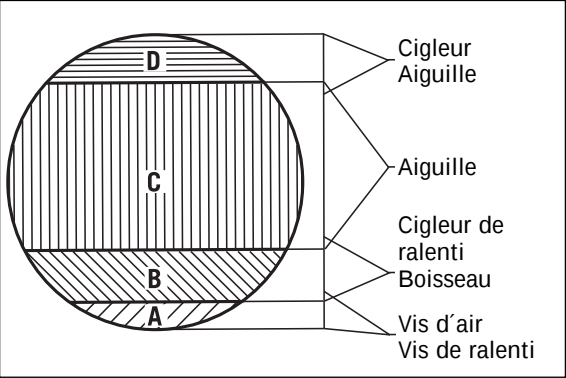
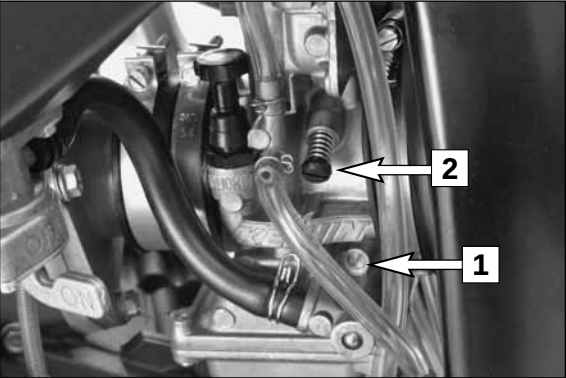
⚠ ATTENTION

- N'employer que du supercarburant d'un indice d'octane de 95 mélangé à une huile 2-temps de qualité. Ne pas employer de carburant contenant du méthanol, de l'alcool ou des additifs à base d'alcool. Un tel carburant peut endommager le moteur et amène l'extinction de la garantie.
- Employer uniquement de l'huile 2-temps de qualité produite par une grande marque (par exemple 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 et le système de valve à l'échappement.
- Lorsqu'on appauvrit le mélange, il faut procéder avec précaution et descendre dans les gicleurs point par point, afin d'éviter que le moteur chauffe et serre.

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

Notions fondamentales concernant l'usure du carburateur

Du fait des vibrations du moteur, le boisseau, l'aiguille, le pointeau et le puits d'aiguille ont une usure rapide. Cette usure cause des dysfonctionnements au niveau du carburateur, par exemple un enrichissement du mélange. C'est pourquoi il faut changer ces pièces au bout de 100 heures d'utilisation. Le corps du carburateur, le porte-gicleur et l'axe du flotteur doivent être remplacés au bout de 200 heures d'utilisation.



Définitions:

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

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

Ralenti A

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

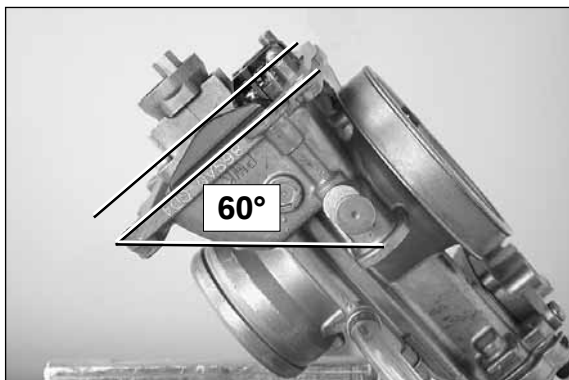
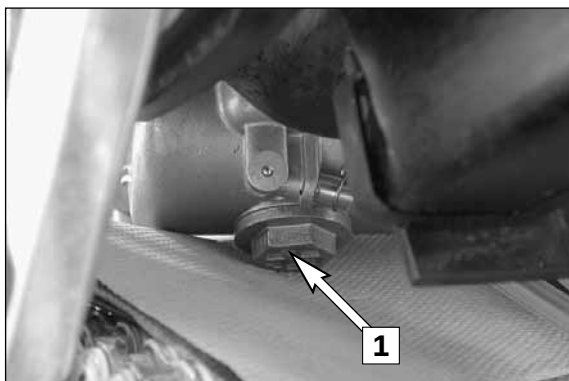
AIGUILLE TYPE	INCIDENCE	
	PLUS RICHE	PLUS PAUVRE
N8RG	←→	
N8RH	←→	
N8RW	←→	
N8RJ	←→	

AIGUILLE TYPE	INCIDENCE	
	PLUS RICHE	PLUS PAUVRE
NOZD	←→	
NOZE	←→	
NOZF	←→	
NOZG	←→	
NOZH	←→	
NOZI	←→	

Explication du tableau - Exemple

Pour une position du boisseau située entre "ferme" et "ouvert de 1/4", l'aiguille NOZI donne en mélange plus pauvre de 2 points par rapport à l'aiguille NOZG. Pour les autres positions d'ouverture, il n'y a pas de différence.

! ATTENTION
Faire attention aux caractéristiques de l'aiguille quand on change celle-ci. Le tableau de réglage du carburateur indique quels gicleurs employer sur les différents modèles.



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, 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.

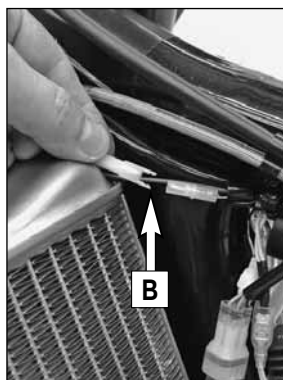
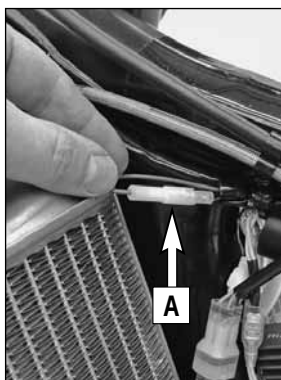
Contrôle du niveau de cuve *

Mettre le carburateur Keihin en biais (environ 60°) de manière à ce que le ressort du pointeau ne soit pas écrasé. Dans cette position le bord du flotteur doit être parallèle au plan de joint de la cuve (Cf. Illustration).



Détermination du comportement moteur par la courbe d'allumage (125-300)

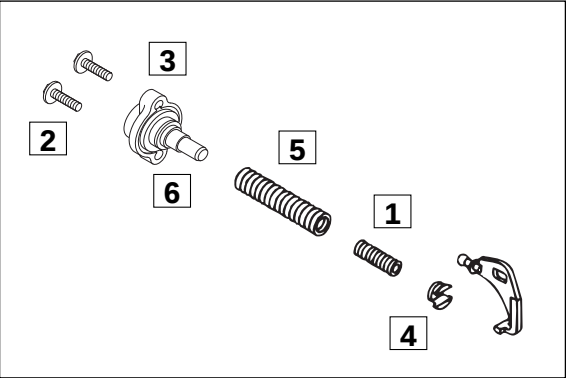
Dans le boîtier de commande électronique sont enregistrées deux courbes d'allumage (Performance et Soft). Quand la machine est livrée, c'est la courbe Performance qui est activée. En débranchant tout simplement une prise sous le réservoir, on peut activer la courbe Soft.



Pour changer la courbe d'allumage, déposer la selle et le réservoir.

- | | |
|---|-------------------|
| A) PERFORMANCE (plus de puissance au moteur): | prise raccordée. |
| B) SOFT (plus de souplesse): | prise débranchée. |

Il est également possible de changer la courbe d'allumage en roulant, grâce à un interrupteur au guidon (Power Parts).



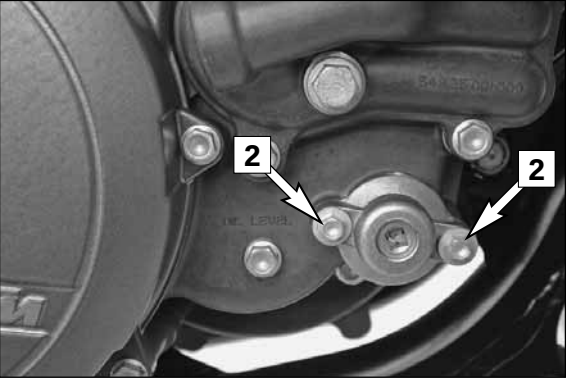
Détermination du comportement moteur par le ressort auxiliaire (250/300) *

On peut modifier le caractère du moteur en jouant sur la force du ressort auxiliaire [1]. Lorsque la machine est livrée, elle est pourvue d'un ressort prévu pour une conduite facile (la puissance arrive progressivement). Si l'on préfère que la puissance vienne avec encore plus de souplesse ou au contraire que le moteur soit plus agressif, on peut monter un des ressort auxiliaires joints à la livraison.

Ressort pour une conduite facile (monté à la livraison)
N° de référence 546.37.072.300, touche de peinture JAUNE

Ressort auxiliaire pour encore plus de souplesse (fourni à part)
N° référence 548.37.072.100, touche de peinture VERTE

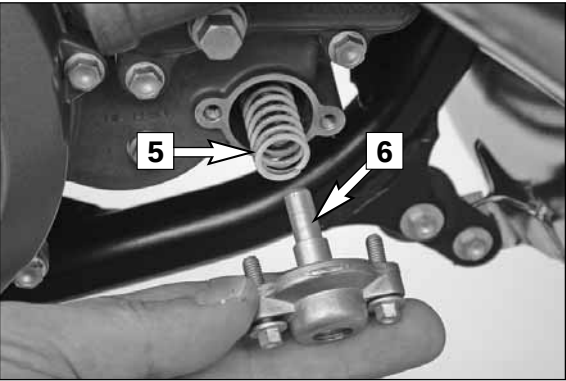
Ressort pour un caractère agressif (fourni à part)
N° de référence 548.37.072.000, touche de peinture ROUGE



Incliner la moto à environ 45° vers la gauche. Retirer les deux vis [2]. Déposer le couvercle [3] et sortir du carter d'embrayage les ressorts avec le porte-ressort [4]. Séparer de l'embout les deux ressorts, mettre en place le ressort auxiliaire désiré [1] ainsi que le ressort principal [5]. Enfiler le tout à travers le couvercle d'embrayage de manière à ce que la fente de l'embout (4) prenne bien sur le levier. Vérifier le joint torique dans le couvercle et monter ce dernier de manière à ce que la vis d'appui [6] pour le ressort prenne sa place dans le ressort principal.

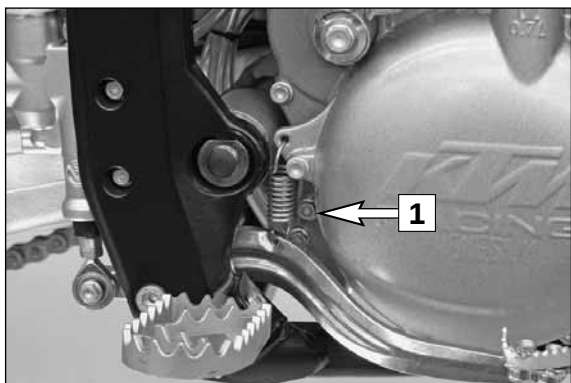
! ATTENTION

La vis [6] sur laquelle appuie l'autre bout du ressort ne doit surtout pas être tournée, sinon le comportement du moteur est moins bon.



On peut agir sur le comportement du moteur par une interaction de la courbe d'allumage, du ressort auxiliaire (seulement 250/300) et de l'échappement. Le tableau suivant donne des exemples de combinaisons. D'autres combinaisons sont possibles en fonction de l'effet recherché..

250/300 XC/XC-W/EXC/EXC Six Days					
Puissance moteur	--	-	standard	+	++
Souplesse	++	+	standard	-	--
Courbe d'allumage	soft	soft	performance	performance	performance
Ressort auxiliaire (250/300)	vert	jaune	jaune	jaune	rouge
Echappement	EXC standard	EXC standard	EXC standard	250 SX	250 SXS
Utilisation	circuit très difficile: très sélectif, très dur, très peu de traction, très fatigant	circuit difficile: sélectif, peu de traction, fatigant	circuit moyen	circuit facile: de la traction, piste bien préparée, spéciale de moto-cross	circuit spécial: sable profond, très rapide, piste très bien préparée

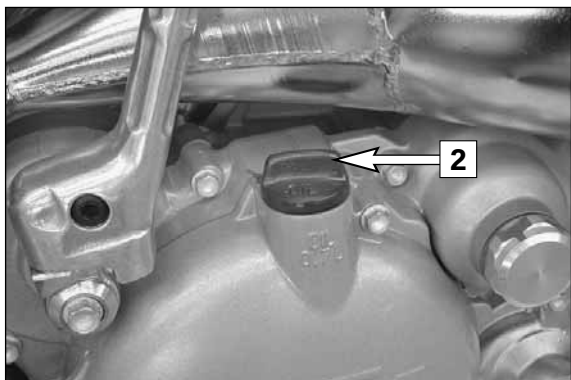


Niveau d'huile de boîte (125/200)

Pour contrôler le niveau de l'huile dans la boîte, il faut enlever la vis [1] située sur le carter d'embrayage. Lorsque la machine est bien d'aplomb, l'huile doit légèrement sortir par le trou. Si nécessaire, enlever le bouchon [2] de remplissage et rajouter de l'huile (par exemple Motorex Top Speed 4T 15W50).

! ATTENTION

Trop peu d'huile ou de l'huile de mauvaise qualité a pour effet une usure prématurée de la boîte et de l'embrayage. N'utilisez que des huiles de marque (par exemple Motorex Top Speed 4T 15W50).



Vidange de la boîte (125/200) *

Pour vidanger la boîte de vitesses il faut d'abord faire chauffer le moteur puis mettre la machine sur une surface horizontale. Enlever les bouchons [3] et [4] et laisser la vieille huile s'écouler dans un récipient. Nettoyer les aimants des bouchons et remettre ces derniers avec un joint neuf.

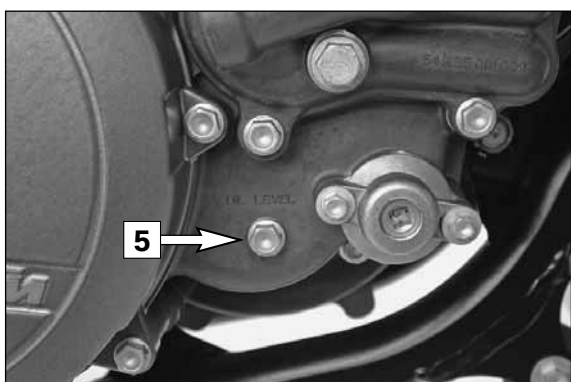
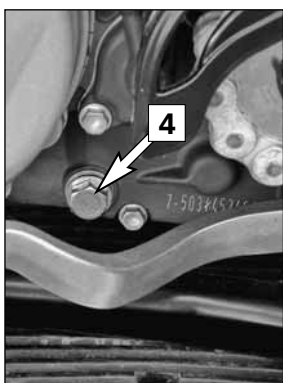
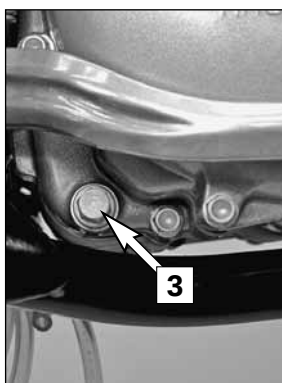
M12x1,5 20 Nm

M10x1 15 Nm

Remplir avec 0,7 litre d'huile (par exemple Motorex Top Speed 4T 15W50). Remettre le bouchon [2] et vérifier l'étanchéité.

! ATTENTION

Trop peu d'huile ou de l'huile de mauvaise qualité a pour effet une usure prématurée de la boîte et de l'embrayage. N'utilisez que des huiles de marque (par exemple Motorex Top Speed 4T 15W50).

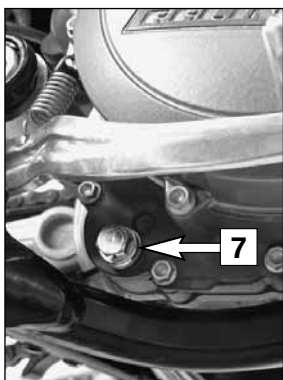
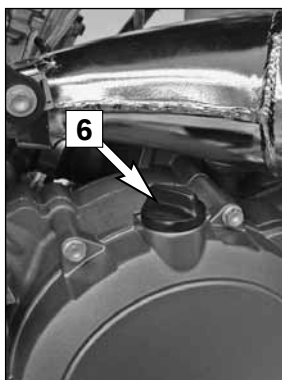


Niveau d'huile de boîte (250/300)

Pour contrôler le niveau de l'huile dans la boîte, il faut enlever la vis [5] située sur le carter d'embrayage. Lorsque la machine est bien d'aplomb, l'huile doit légèrement sortir par le trou. Si nécessaire, enlever le bouchon [6] de remplissage et rajouter de l'huile (par exemple Motorex Top Speed 4T 15W50).

! ATTENTION

Trop peu d'huile ou de l'huile de mauvaise qualité a pour effet une usure prématurée de la boîte et de l'embrayage. N'utilisez que des huiles de marque (par exemple Motorex Top Speed 4T 15W50).



Vidange de la boîte (250/300) *

Avant de vidanger la boîte, il faut faire chauffer le moteur, puis mettre la machine sur une surface horizontale. Enlever le bouchon de vidange [7] et recueillir l'huile qui s'écoule. Nettoyer l'aimant du bouchon et remettre celui-ci en place avec un joint.

M12x1,5 20 Nm

Remplir avec 0,7 l d'huile (par exemple Motorex Top Speed 4T 15W50). Remettre le bouchon [6] et vérifier l'étanchéité.

! ATTENTION

Trop peu d'huile ou de l'huile de mauvaise qualité a pour effet une usure prématurée de la boîte et de l'embrayage. N'utilisez que des huiles de marque (par exemple Motorex Top Speed 4T 15W50).

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

Quand on utilise un nettoyeur haute pression, faire attention à ne pas diriger le jet sur les composants électriques, les prises de raccordement, les câbles, les roulements, le carburateur etc. En effet, en raison de la pression l'eau rentre alors dans ces éléments, les empêche de bien fonctionner et peut même provoquer leur destruction.

- 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, le commodo et le connecteur par fiches avec un aérosol antihumidité.

CONSERVATION POUR L'USURE D'HIVER »

Si la machine est utilisée également en hiver et que les routes sont salées, il faut prendre des mesures préventives contre la corrosion.

- Nettoyer la moto à fond et la laisser sécher après chaque utilisation.
- Traiter le moteur, le carburateur, le bras oscillant et toutes les parties zinguées et non peintes (à l'exception des disques de frein) avec un produit anticorrosion à base de cire.

⚠ ATTENTION

Ne pas traiter les disques de frein car le freinage s'en trouverait fortement diminué.

! ATTENTION

Quand on a roulé sur des routes salées il faut nettoyer la moto à fond à l'eau froide et bien la sécher.

STOCKAGE »

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

- nettoyage complet (voir chapitre Nettoyage)
- vidange de la boîte
- vérifier le niveau du liquide de refroidissement et sa teneur en antigel
- faire chauffer le moteur, fermer le robinet d'essence et laisser tourner le moteur jusqu'à ce qu'il s'arrête de lui-même. On évite ainsi que se forment des dépôts dans les gicleurs
- Enlever la bougie et verser environ 5 cm³ d'huile moteur dans le cylindre. Faire tourner au démarreur pendant 5 secondes pour répartir l'huile puis remettre la bougie.
- vidanger le réservoir en utilisant un bidon adéquat
- vérifier la pression des pneus
- graisser les articulations des leviers, pédales etc. ainsi que la chaîne
- Déposer la batterie et la charger (voir chapitre Batterie).
- 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

- Mettre la batterie en place en respectant la polarité
- Réglage de l'heure sur le compteur
- Remplir le réservoir d'essence neuve
- Effectuer le contrôle habituel de mise en service (Cf. conseils d'utilisation)
- Bref essai en roulant avec prudence

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

CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES – PARTIE-CYCLE 125 EXC/SIX DAYS, 200 XC/XC-W/EXC 2009»

PARTIE-CYCLE	125/200 XC/XC-W/EXC/EXC SIX DAYS
Cadre	Cadre en tube d'acier au chrome-molybdène
Fourche 125/200 XC-W/EXC/EXC Six Days 200 XC	WP Suspension – 4860 MXMA PA (Open Cartridge, Preload Adjuster) WP Suspension – 4860 MXMA (Closed Cartridge)
Débattement avant/arrière	300/335 mm
Suspension arrière	WP Suspension – 5018 PDS DCC (Double Compression Control)
Frein avant	disque (wave) Ø 260 mm percé, pince flottante
Frein arrière	disque (wave) Ø 220 mm percé, pince flottante
Disques de frein	usure limite 2,50 mm (avant) / 3,50 mm (arriere)
Pneu avant * 125/200 EXC/EXC Six Days 200 XC/XC-W	90/90-21 54M Metzeler MCE 6 Days Extreme 80/100-21 51M Bridgestone M59
Pression tout -terrain Pression route en solo	1,0 bar 1,5 bar
Pneu arrière * 125/200 EXC/EXC Six Days 200 XC/XC-W	120/90-18 65M Metzeler MCE 6 Days Extreme 100/100-18 59M Bridgestone M402
Pression tout - terrain Pression route en solo	1,0 bar 2,0 bar
Réservoir 125 EXC/EXC Six Days, 200 EXC EU 200 XC/XC-W/EXC AUS	9,5 Liter, Réserve 2 litre 11 Liter, Réserve 2 litre
Démultiplication secondaire 125 EXC/EXC Six Days 200 XC/XC-W 200 EXC	14:42 14:48 14:42
Chaîne	5/8 x 1/4 "
Couronnes livrables	38, 40, 42, 45, 48, 49, 50, 51, 52
Lampe	Phare 12V 35/35W Bilux (douille Ba20d) Veilleuse 12V 5W (douille W2, 1x9,5d) Feu Stop - lanterne LED Clignoteur 12V 10W (douille Ba15s)
Angle de la colonne de direction	63°
Empattement	1471 ± 10 mm
Hauteur de selle à vide	985 mm
Garde au sol à vide	390 mm
Poids sans carburant 125/200 EXC/EXC Six Days 200 XC 200 XC-W	97 kg 94,4 kg 94,8 kg

* d'autres pneus autorisés sont indiqués sur le site internet www.ktm.com

RÉGLAGES DE BASE – FOURCHE		
	125/200 XC-W/EXC/EXC SIX DAYS	200 XC
	WP 4860 MXMA PA 14.18.7E.02	WP 4860 MXMA CC 14.18.7E.27
Amortissement à la compress	22 crans	15 crans
Amortissement à la détente	22 crans	21 crans
Ressort	432.505.00.040W	432.485.00.042W
Preload Adjuster	2 tours	–
Longueur de la chambre d'air	110 mm	–
Qualité d'huile	SAE 5	SAE 5

RÉGLAGES DE BASE – AMORTISSEUR		
	125/200 XC-W/EXC/EXC SIX DAYS	200 XC
Typ	WP 5018 PDS DCC 12.18.7E.02	WP 5018 PDS DCC 12.18.7E.27
Amortissement à la compress.		
Low speed	15 crans	15 crans
High speed	1,5 tours	1 tour
Amortissement à la détente	24 crans	25 crans
Ressort	66-250	66-250
Précontrainte du ressort	7 mm	5 mm
Enfoncement en statique	35 mm ± 2 mm	38 mm ± 2 mm
Enfoncement en charge	105 mm ± 5 mm	112 mm ± 5 mm

COUPLES DE SERRAGE – PARTIE-CYCLE		
Vis à épaulement, broche avant	M24x1,5	45 Nm
Vis pince avant	M8 (10.9)	Loctite 243 + 25 Nm
Vis disques frein	M6 (10.9)	14 Nm
Vis colonne de direction	M20x1,5	10 Nm
Vis colonne de direction (inférieur)	M20x1,5	Loctite 243 + 60 Nm
Vis de fixation de té supérieur de fourche (taillé dans la masse)	M8 (10.9)	17 Nm
Vis de fixation de té inférieur de fourche (taillé dans la masse)	M8 (10.9)	12 Nm
Vis tube de fourche supérieur	M8 (10.9)	Loctite 243 + 17 Nm
Vis de fixation de té supérieur de fourche (forgé)	M8 (10.9)	20 Nm
Vis de fixation de té inférieur de fourche (forgé)	M8 (10.9)	15 Nm
Vis de fixation de l'axe de roue avant	M8 (10.9)	15 Nm
Ecrou à épaulement, broche arrière	M20x1,5	80 Nm
Ecrou d'axe de bras oscillant	M16x1,5	100 Nm
Vis bride de serrage de guidon	M8 (10.9)	20 Nm
Vis du support de guidon	M10 (10.9)	Loctite 243 + 40 Nm
Vis amortisseur supérieur	M12 (10.9)	Loctite 243 + 80 Nm
Vis amortisseur inférieur	M12 (10.9)	Loctite 243 + 80 Nm
Vis à tête fraisée arrière de cadre	M8 (10.9)	Loctite 243 + 35 Nm
Vis à tête fraisée béquille latérale	M8 (10.9)	Loctite 243 + 40 Nm
Ecrous à épaulement des vis de la couronne	M8	Loctite 243 + 35 Nm
Vis loint à rotule pédale de frein	M6 (10.9)	10 Nm
Vis fixation moteur	M10 (10.9)	60 Nm
Tirant moteur	M8 (10.9)	33 Nm
Vis de la bague l'amortisseur	M6	8 Nm
Vis de rayon	M4,5 / M5	5 Nm
Autres vis partie-cycle	M6	10 Nm
	M8	25 Nm
	M10	45 Nm
Autres ecrous partie-cycle	M6	15 Nm
	M8	30 Nm
	M10	50 Nm

CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES – MOTEUR 125 EXC/EXC SIX DAYS, 200 XC/XC-W/EXC 2009»

MOTEUR	125 EXC/EXC SIX DAYS	200 XC/XC-W/EXC	200 XC
Type	Monocylindre 2-temps à refroidissement liquide avec control valve à l'échappement et valve d'admission		
Cylindrée	124,8 cm ³	193 cm ³	
Alésage/Course	54 / 54,5 mm	64 / 60 mm	
Carburant	Super carburant sans plomb d'indice d'octane 95 mélange à l'huile 2-temps de haute qualité (Motorex Cross Power 2T)		
Mélange	1:60 si on utilise des huiles 2-temps de haute qualité (Motorex Cross Power 2T). En cas de doute contacter votre importateur.		
Roulements d'embellage	1 roulement à billes / 1 roulement à rouleaux		
Tête de bielle	roulement à aiguilles		
Pied de bielle	roulement à aiguilles		
Piston	aluminium moulé		
Segment	2 segments de section trapézoïdale	2 segments de section carrée	
Valeur „X“ (bord supérieur piston - bord supérieur cylindre)	0,0 mm +0,10 mm		
Point d'allumage	1,4 mm (16,5 °) avant pmh	1,6 mm (17 °) avant pmh	
Bougie	NGK BR9 ECMVX	NGK BR 8 EG	
Ecartement des électrodes	0,60 mm		
Valeur „Z“ (hauteur de la valve à l'échappement)	43,5 mm	47 mm	
Transmission primaire	Pignosa à taille droite, demultiplication primaire 23:73		
Embrayage	Multidisque en bain d'huile, fonctionnement hydraulique (Motorex Hydraulic-Fluid 75)		
Boîte	à crabots, 6 rapports		
Rapports de boîte			
1 ^{ère}	12 : 33 „1G33“	13 : 33 „1G33“	13 : 32 „1S32“
2 ^{ème}	„2S15“ 15 : 31 „2G31“	„2S15“ 15 : 31 „2G31“	„2S15“ 15 : 30 „2S30“
3 ^{ème}	„3S17H“ 17 : 28 „3S28H“	„3S17H“ 17 : 28 „3S28H“	„3S17H“ 17 : 28 „3S28H“
4 ^{ème}	„4S19H“ 19 : 26 „4S26“	„4S19H“ 19 : 26 „4S26“	„4S19H“ 19 : 26 „4S26H“
5 ^{ème}	„5S21“ 21 : 25 „5S25“	„5G17H“ 17 : 19 „5G19H“	„5S21“ 21 : 25 „5S25“
6 ^{ème}	„6G20“ 20 : 20 „6G20“	„6G22H“ 22 : 20 „6E20H“	„6G22“ 22 : 23 „6S23“
Huile de boîte	0,7 litre huile moteur 15W50 (Motorex Top Speed 4T 15W50)		
Pignons livrables	13 / 14 pour chaîne 5/8 x 1/4"		
Liquide de refroidissement	1,2 litres, 50% d'antigel, 50% d'eau distillée, au minimum -25 °C		
Allumage	KOKUSAN 2K-3		
Générateur	12V / 110 W		
Carburateur	A boisseau Keihin 36, réglage voir tableau		
Filtre à air	Cartouche en mousse imprégnée		

CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES – MOTEUR 125 EXC/EXC SIX DAYS, 200 XC/XC-W/EXC 2009»

RÉGLAGE DE BASE DU CARBURATEUR	
	125 EXC7EXC SIX DAYS (5 KW)
Carburateur type	Keihin PWK 36S AG
Référence du carburateur	FK0191
Cycleur principal	140 (168/170/172)
Cycleur de ralenti	38x38 (45/48)
Cycleur de starter	50 (85)
Aiguille	N84I (NOZE/NOZF)
Position de l'aiguille	5 (4)
Boisseau	7
Vis d'air dévissée de	2,5 (1) tours
Étranglement	–

RÉGLAGE DE BASE DU CARBURATEUR			
	200 XC 200 XC-W	200 EXC AUS	200 EXC EU (7 KW)
Carburateur type	Keihin PWK 36S AG	Keihin PWK 36S AG	Keihin PWK 36S AG
Référence du carburateur	FK 0200	FK0121	FK0211
Cycleur principal	162 (160/165)	162 (160/165)	100 (160/162/165)
Cycleur de ralenti	42	35 (42)	35x35 (42)
Cycleur de starter	85	85	50 (85)
Aiguille	NOZH (NOZG)	R1475J (NOZG/NOZH)	N84I (NOZG/NOZH)
Position de l'aiguille	4	3	4
Boisseau	7	7	7
Vis d'air dévissée de	1 tour	1 tour	1,5 (1) tours
Étranglement	–	butée boisseau 36 mm	butée boisseau 36 mm

COUPLES DE SERRAGE – MOTEUR		
Vis à épaulement – culasse	M7	18 Nm
Écrous épaulement – embase	M8	30 Nm
Écrou du volant	M12x1	60 Nm
Écrou de pignon en bout de vilebrequin	M16x1,5 (pas à gauche)	Loctite 243 + 130 Nm
Écrou de la noix d'embrayage	M18x1,5	Loctite 243 + 130 Nm
Vis des différents carters	M6	10 Nm
Vis à épaulement cylindre récepteur de l'embrayage	M8	Loctite 243 + 10 Nm
Vis spéciale barillet de verrouillage de la sélection	M6	Loctite 243 + 25 Nm
Bouchon de vidange	M12x1,5	20 Nm
Bouchon de vidange	M10x1	15 Nm
Bouchon de vidange couvercle de pompe à eau	M10x1	15 Nm
Vis à épaulement couvercle de pompe à eau	M6	Loctite 243 + 10 Nm
Rotor de pompe à eau	M5	Loctite 243 + 6 Nm
Carter moteur et couvercle d'embrayage	M6	10 Nm
Vis à épaulement du carter d'allumage	M5	5 Nm
Vis à épaulement de la pipe d'échappement	M5	6 Nm
Bougie	M14x1,25	25 Nm
Vis à épaulement de l'allumage	M5	Loctite 243 + 6 Nm
Vis à épaulement du kick	M8	Loctite 243 + 25 Nm
Vis à épaulement du sélecteur	M6 (10.9)	Loctite 243 + 14 Nm
Autres vis	M5	6 Nm
	M6	10 Nm
	M8	25 Nm
	M10	45 Nm

CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES – PARTIE-CYCLE 250/300 XC/XC-W/EXC/EXC SIX DAYS 2009»

PARTIE-CYCLE	250/300 XC/XC-W/EXC/EXC SIX DAYS	
Cadre	Cadre en tube d'acier au chrome-molybdène	
Fourche	WP Suspension – 4860 MXMA CC (Closed Cartridge)	
250/300 XC	WP Suspension – 4860 MXMA PA (Open Cartridge, Preload Adjuster)	
250/300 XC-W/EXC/EXC Six Day	300/335 mm	
Débattement avant/arrière	WP Suspension – 5018 PDS DCC (Double Compression Control)	
Suspension arrière	disque (wave) Ø 260 mm percé, pince flottante	
Frein avant	disque (wave) Ø 220 mm percé, pince flottante	
Frein arrière	usure limite 2,50 mm (avant) / 3,50 mm (arriere)	
Disques de frein		
Pneu avant *		
250/300 XC/XC-W	80/100-21 51M Bridgestone M59	
250/300 EXC/EXC Six Days	90/90-21 54M Metzeler MCE 6 Days Extreme	
Pression tout -terrain	1,0 bar	
Pression route en solo	1,5 bar	
Pneu arrière *		
250/300 XC/XC-W	110/100-18 64M Bridgestone M402	
250/300 EXC/EXC Six Days	140/80-18 70M Metzeler MCE 6 Days Extreme	
Pression tout - terrain	1,0 bar	
Pression route en solo	2,0 bar	
Réservoir		
250/300 XC/XC-W	11 Liter, Réserve 2 litre	
250/300 EXC EU	9,5 Liter, Réserve 2 litre	
250/300 EXC AUS	11 Liter, Réserve 2 litre	
250/300 EXC Six Days	9,5 Liter, Réserve 2 litre	
Démultiplication secondaire		
250/300 XC	14:50	
250 XC-W	13:50	
300 XC-W	14:50	
250/300 EXC/EXC Six Days	13:40	
Chaîne	5/8 x 1/4 "	
Couronnes livrables	38, 40, 42, 45, 48, 49, 50, 51, 52	
Lampe	Phare	12V 35/35W Bilux (douille Ba20d)
	Veilleuse	12V 5W (douille W2, 1x9,5d)
	Feu Stop - lanterne	LED
	Clignoteur	12V 10W (douille Ba15s)
Batterie (modèle à démarreur électrique)	12V 3Ah sans entretien	
Angle de la colonne de direction	63,5°	
Empattement	1475 ± 10 mm	
Hauteur de selle à vide	985 mm	
Garde au sol à vide	385 mm	
Poids sans carburant		
250 XC	100,4 kg	
250 XC-W ZA	100,6 kg	
250 XC-W USA	101,6 kg	
250 EXC AUS	103,1 kg	
250 EXC EU/EXC Six Days	100,8 kg	
300 XC	100,4 kg	
300 XC-W	100,6 kg	
300 EXC/EXC Six Days	103,1 kg	

* d'autres pneus autorisés sont indiqués sur le site internet www.ktm.com

RÉGLAGES DE BASE – FOURCHE		
	250/300 XC-W/EXC/EXCSIX DAYS	250/300 XC
Type	WP 4860 MXMA PA 14.18.7E.04	WP 4860 MXMA CC 14.18.7E.28
Amortissement à la compress.	22 crans	15 crans
Amortissement à la détente	22 crans	21 crans
Ressort	432.505.00.042W	432.485.00.044W
Preload Adjuster	2 tours	–
Longueur de la chambre d'air	110 mm	–
Qualité d'huile	SAE 5	SAE 5

RÉGLAGES DE BASE – AMORTISSEUR		
	250/300 XC-W/EXC/EXCSIX DAYS	250/300 XC
Type	WP 5018 PDS DCC 12.18.7E.04	WP 5018 PDS DCC 12.18.7E.28
Amortissement à la compress.		
Low speed	15 crans	15 crans
High speed	1,5 tours	1 tour
Amortissement à la détente	24 crans	25 crans
Ressort	69-250	69-250
Précontrainte du ressort	9 mm	5 mm
Enfoncement en statique	35 mm ± 2 mm	38 mm ± 2 mm
Enfoncement en charge	105 mm ± 5 mm	112 mm ± 5 mm

COUPLES DE SERRAGE – PARTIE-CYCLE		
Vis à épaulement, broche avant	M24x1,5	45 Nm
Vis pince avant	M8 (10.9)	Loctite 243 + 25 Nm
Vis disques frein	M6 (10.9)	14 Nm
Vis colonne de direction	M20x1,5	10 Nm
Vis colonne de direction (inférieur)	M20x1,5	Loctite 243 + 60 Nm
Vis de fixation de té supérieur de fourche (taillé dans la masse)	M8 (10.9)	17 Nm
Vis de fixation de té inférieur de fourche (taillé dans la masse)	M8 (10.9)	12 Nm
Vis tube de fourche supérieur	M8 (10.9)	Loctite 243 + 17 Nm
Vis de fixation de té supérieur de fourche (forgé)	M8 (10.9)	20 Nm
Vis de fixation de té inférieur de fourche (forgé)	M8 (10.9)	15 Nm
Vis de fixation de l'axe de roue avant	M8 (10.9)	15 Nm
Ecrou à épaulement, broche arrière	M20x1,5	80 Nm
Ecrou d'axe de bras oscillant	M16x1,5	100 Nm
Vis bride de serrage de guidon	M8 (10.9)	20 Nm
Vis du support de guidon	M10 (10.9)	Loctite 243 + 40 Nm
Vis amortisseur supérieur	M12 (10.9)	Loctite 243 + 80 Nm
Vis amortisseur inférieur	M12 (10.9)	Loctite 243 + 80 Nm
Vis à tête fraisée arrière de cadre	M8 (10.9)	Loctite 243 + 35 Nm
Vis à tête fraisée béquille latérale	M8 (10.9)	Loctite 243 + 40 Nm
Ecrous à épaulement des vis de la couronne	M8	Loctite 243 + 35 Nm
Vis loint à rotule pédale de frein	M6 (10.9)	10 Nm
Vis fixation moteur	M10 (10.9)	60 Nm
Tirant moteur	M8 (10.9)	33 Nm
Vis de la bague l'amortisseur	M6	8 Nm
Vis de rayon	M4,5 / M5	5 Nm
Autres vis partie-cycle	M6	10 Nm
	M8	25 Nm
	M10	45 Nm
Autres ecrous partie-cycle	M6	15 Nm
	M8	30 Nm
	M10	50 Nm

CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES – MOTEUR 250 XC/XC-W/EXC/EXC SIX DAYS 2009»

MOTEUR	250 XC	250 EXC EU 250 EXC SIX DAYS	250 XC-W 250 EXC AUS
Type	Monocylindre 2-temps à refroidissement liquide avec KTM Twin Valve Control valve à l'échappement et KTM Torque Chamber		
Cylindrée	249 cm ³		
Alésage/Course	66,4 / 72 mm		
Carburant	Super sans plomb d'au moins 95 d'indice d'octane avec huile de 2-temps (Motorex Cross power 2T)		
Mélange	1:60 si l'on utilise des huiles 2-temps de haute qualité (Motorex Cross Power 2T), En cas de doute contacter notre importateur.		
Roulements d'embellage	1 roulement à billes / 1 roulement à rouleaux		
Tête de bielle	roulement à aiguilles		
Pied de bielle	roulement à aiguilles		
Piston	aluminium moulé		
Segment	2 segments de section carrée		
Valeur „X“ (bord supérieur piston - bord supérieur cylindre)	0 + 0,1 mm		
Point d'allumage	1,9 mm avant pmh		
Bougie	NGK BR 7 ES		
Ecartement des électrodes	0,60 mm		
Valeur „Z“ (hauteur de la valve à l'échappement)	47,5 mm		
TVC début d'action	5500/min		
TVC fin d'action	7300/min (ressort auxiliaire rouge), 7800/min (ressort auxiliaire jaune), 8300/min (ressort auxiliaire verte)		
Transmission primaire	Pignosà taille droite, demultiplication primaire 26:72		
Embrayage	Multidisque en bain d'huile, fonctionnement hydraulique (Motorex liquide de frein DOT 5.1)		
Boîte	à crabots, 5 rapports		
Rapports de boîte			
1 ^{ère}	14 : 30	14 : 30	14 : 30
2 ^{ème}	16 : 26	17 : 26	17 : 26
3 ^{ème}	18 : 24	19 : 23	19 : 23
4 ^{ème}	21 : 24	20 : 20	20 : 20
5 ^{ème}	22 : 21	29 : 23	29 : 23
Huile de boîte	0,7 litre huile moteur 15W50 (Motorex Top Speed 4T 15W50)		
Pignons livrables	13 / 14 pour chaîne 5/8 x 1/4"		
Liquide de refroidissement	1,2 litres, 50% d'antigel, 50% d'eau distillée, au minimum -25 °C		
Allumage	KOKUSAN E		
Générateur	12V / 110 W		
Démarrage	kickstarter, électrique	kickstarter	kickstarter, électrique
Carburateur	A boisseau Keihin PWK 36, réglage voir tableau		
Filtre à air	Cartouche en mousse imprégnée		

CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES – MOTEUR 250 XC/XC-W/EXC/EXC SIX DAYS 2009»

RÉGLAGE DE BASE DU CARBURATEUR				
	250 XC	250 XC-W	250 EXC AUS	250 EXC EU 250 EXC SIX DAYS
Carburateur type	Keihin PWK 36S AG	Keihin PWK 36S AG	Keihin PWK 36S AG	Keihin PWK 36S AG
Référence du carburateur	FK0220	FK0230	3600C	FK0251
Cycleur principal	168 (170)	165 (162)	160 (162,165)	115 (162, 165)
Cycleur de ralenti	35	35	35	38x38 (35)
Cycleur de starter	85	85	85	50 (85)
Aiguille	N8RH (N8RG)	N8RW (N8RH, N8RJ)	N3CJ (N8RH, N8RJ, N8RW, N2ZJ, N2ZW)	N84K (N8RH, N8RJ, N8RW)
Position de l'aiguille	4	4	1	3 (4)
Boisseau	7	7	7	7
Vis d'air dévissée de	1 tour	1 tour	3,5 tours	1,75 tours
Étranglement	–	–	butée boisseau 36 mm	butée boisseau 36 mm

COUPLES DE SERRAGE - MOTEUR			
Vis à épaulement - culasse	M 8		27 Nm
Écrous épaulement - embase	M 10		35 Nm
Fixation du volant	M 12X1		60 Nm
Tôle de fixation valve à l'échappement	M 5	Loctite 243	7 Nm
Volet valve à l'échappement	M 6	Loctite 243	10 Nm
Renvoi valve à l'échappement	M 5	Loctite 243	6 Nm
Guide-fourchettes, tôle frein du roulement	M 6	Loctite 243	10 Nm
Verrouillage de la sélection	M 6	Loctite 243	10 Nm
Levier de verrouillage	M 5	Loctite 243	6 Nm
Palier pignon intermédiaire	M 6	Loctite 2701	8 Nm
Tôle mécanisme de kick	M 6	Loctite 243	10 Nm
Patte ressort de kick	M 6	Loctite 243	10 Nm
Bouchon de vidange avec aimant	M 12X1,5		20 Nm
Rotor de pompe à eau	M 5	Loctite 243	6 Nm
Bouchon de vidange couvercle de pompe à eau	M10X1		15 Nm
Écrou de pignon en bout de vilebrequin (gauche)	M 18X1,5	Loctite 2701	150 Nm
Écrou de la noix d'embrayage	M 18X1,5	Loctite 2701	100 Nm
Carter moteur	M 6		10 Nm
Bougie	M 14X1,25		25 Nm
Kick	M 8	Loctite 243	25 Nm
Sélecteur	M 6 (10.9)	Loctite 243	14 Nm
Vis de carter	M 5		6 Nm
Allumage / stator (démarrage électrique)	M 6	Loctite 243	8 Nm
Allumage / pick up	M 5	Loctite 243	6 Nm
Couvercle d'allumage (démarrateur électrique)	M 6		8 Nm
Couvercle extérieur d'allumage (démarrateur électrique)	M 6		8 Nm
Autres vis	M 5		6 Nm
	M 6		10 Nm
	M 8		25 Nm
	M 10		45 Nm

CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES – MOTEUR 300 XC/XC-W/EXC/EXC SIX DAYS 2009»

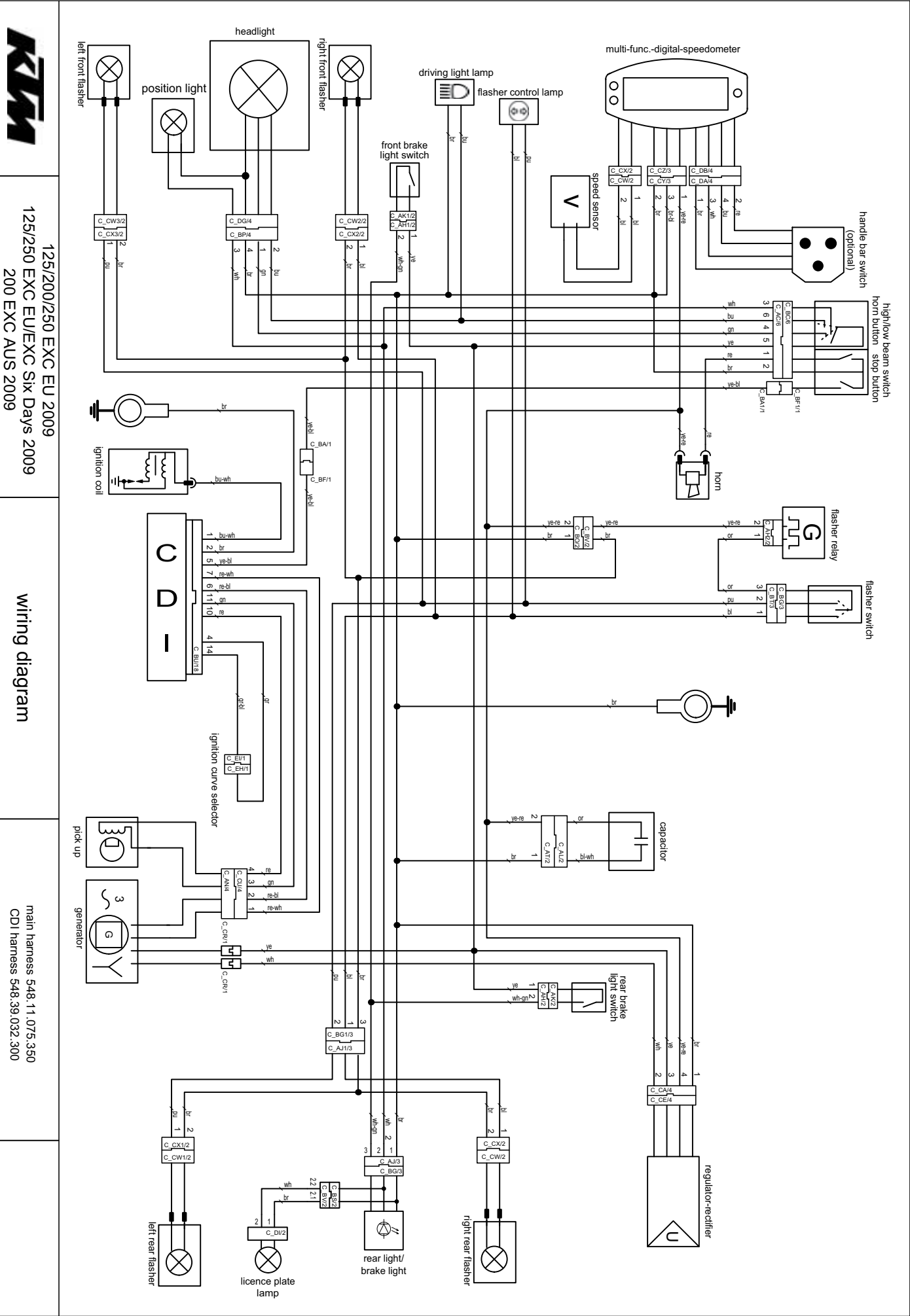
MOTEUR	300 XC	300 XC-W 300 EXC 300 EXC SIX DAYS
Type	Monocylindre 2-temps à refroidissement liquide avec KTM Twin Valve Control valve à l'échappement et KTM Torque Chamber	
Cylindrée	293 cm ³	
Alésage/Course	72 / 72 mm	
Carburant	Super sans plomb d'au moins 95 d'indice d'octane avec huile de 2-temps (Motorex Cross power 2T)	
Mélange	1:60 si l'on utilise des huiles 2-temps de haute qualité (Motorex Cross Power 2T), En cas de doute contacter notre importateur.	
Roulements d'embellage	1 roulement à billes / 1 roulement à rouleaux	
Tête de bielle	roulement à aiguilles	
Pied de bielle	roulement à aiguilles	
Piston	aluminium moulé	
Segment	2 segments de section carrée	
Valeur „X“ (bord supérieur piston - bord supérieur cylindre)	0 + 0,1 mm	
Point d'allumage	1,9 mm avant pmh	
Bougie	NGK BR 7 ES	
Ecartement des électrodes	0,60 mm	
Valeur „Z“ (hauteur de la valve à l'échappement)	47,5 mm	
TVC début d'action	5500/min	
TVC fin d'action	7300/min (ressort auxiliaire rouge), 7800/min (ressort auxiliaire jaune), 8300/min (ressort auxiliaire verte)	
Transmission primaire	Pignosà taille droite, demultiplication primaire 26:72	
Embrayage	Multidisque en bain d'huile, fonctionnement hydraulique (Motorex liquide de frein DOT 5.1)	
Boîte	à crabots, 5 rapports	
Rapports de boîte		
1 ^{ère}	14 : 30	14 : 30
2 ^{ème}	16 : 26	17 : 26
3 ^{ème}	18 : 24	19 : 23
4 ^{ème}	21 : 24	20 : 20
5 ^{ème}	22 : 21	29 : 23
Huile de boîte	0,7 litre huile moteur 15W50 (Motorex Top Speed 4T 15W50)	
Pignons livrables	13 / 14 pour chaîne 5/8 x 1/4"	
Liquide de refroidissement	1,2 litres, 50% d'antigel, 50% d'eau distillée, au minimum -25 °C	
Allumage	KOKUSAN E	
Générateur	12V / 110 W	
Démarrage	kickstarter, électrique	
Carburateur	A boisseau Keihin PWK 36, réglage voir tableau	
Filtre à air	Cartouche en mousse imprégnée	

CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES – MOTEUR 300 XC/XC-W/EXC/EXC SIX DAYS 2009»

RÉGLAGE DE BASE DU CARBURATEUR			
	300 XC 300 XC-W	300 EXC AUS	300 EXC EU 300 EXC SIX DAYS
Carburateur type	Keihin PWK 36S AG	Keihin PWK 36S AG	Keihin PWK 36S AG
Référence du carburateur	FK0240	3600C	FK0261
Cycleur principal	165 (162)	160 (162,165)	115 (162, 165)
Cycleur de ralenti	35	35	38x38 (35)
Cycleur de starter	85	85	50 (85)
Aiguille	N2ZJ (N2ZW)	N3CJ (N8RH, N8RJ, N8RW, N2ZJ, N2ZW)	N84K (N2ZJ, N2ZW)
Position de l'aiguille	4	4	3 (4)
Boisseau	7	7	7
Vis d'air dévissée de	1 tour	3,5 tours	1,75 (1) tours
Étranglement	-	butée boisseau 36 mm	butée boisseau 36 mm

COUPLES DE SERRAGE - MOTEUR			
Vis à épaulement - culasse	M 8		27 Nm
Écrous épaulement - embase	M 10		35 Nm
Fixation du volant	M 12X1		60 Nm
Tôle de fixation valve à l'échappement	M 5	Loctite 243	7 Nm
Volet valve à l'échappement	M 6	Loctite 243	10 Nm
Renvoi valve à l'échappement	M 5	Loctite 243	6 Nm
Guide-fourchettes, tôle frein du roulement	M 6	Loctite 243	10 Nm
Verrouillage de la sélection	M 6	Loctite 243	10 Nm
Levier de verrouillage	M 5	Loctite 243	6 Nm
Palier pignon intermédiaire	M 6	Loctite 2701	8 Nm
Tôle mécanisme de kick	M 6	Loctite 243	10 Nm
Patte ressort de kick	M 6	Loctite 243	10 Nm
Bouchon de vidange avec aimant	M 12X1,5		20 Nm
Rotor de pompe à eau	M 5	Loctite 243	6 Nm
Bouchon de vidange couvercle de pompe à eau	M10X1		15 Nm
Écrou de pignon en bout de vilebrequin (gauche)	M 18X1,5	Loctite 2701	150 Nm
Écrou de la noix d'embrayage	M 18X1,5	Loctite 2701	100 Nm
Carter moteur	M 6		10 Nm
Bougie	M 14X1,25		25 Nm
Kick	M 8	Loctite 243	25 Nm
Sélecteur	M 6 (10.9)	Loctite 243	14 Nm
Vis de carter	M 5		6 Nm
Allumage / stator (demarrage électrique)	M 6	Loctite 243	8 Nm
Allumage / pick up	M 5	Loctite 243	6 Nm
Couvercle d'allumage (démarreur électrique)	M 6		8 Nm
Couvercle extérieur d'allumage (démarreur électrique)	M 6		8 Nm
Autres vis	M 5		6 Nm
	M 6		10 Nm
	M 8		25 Nm
	M 10		45 Nm

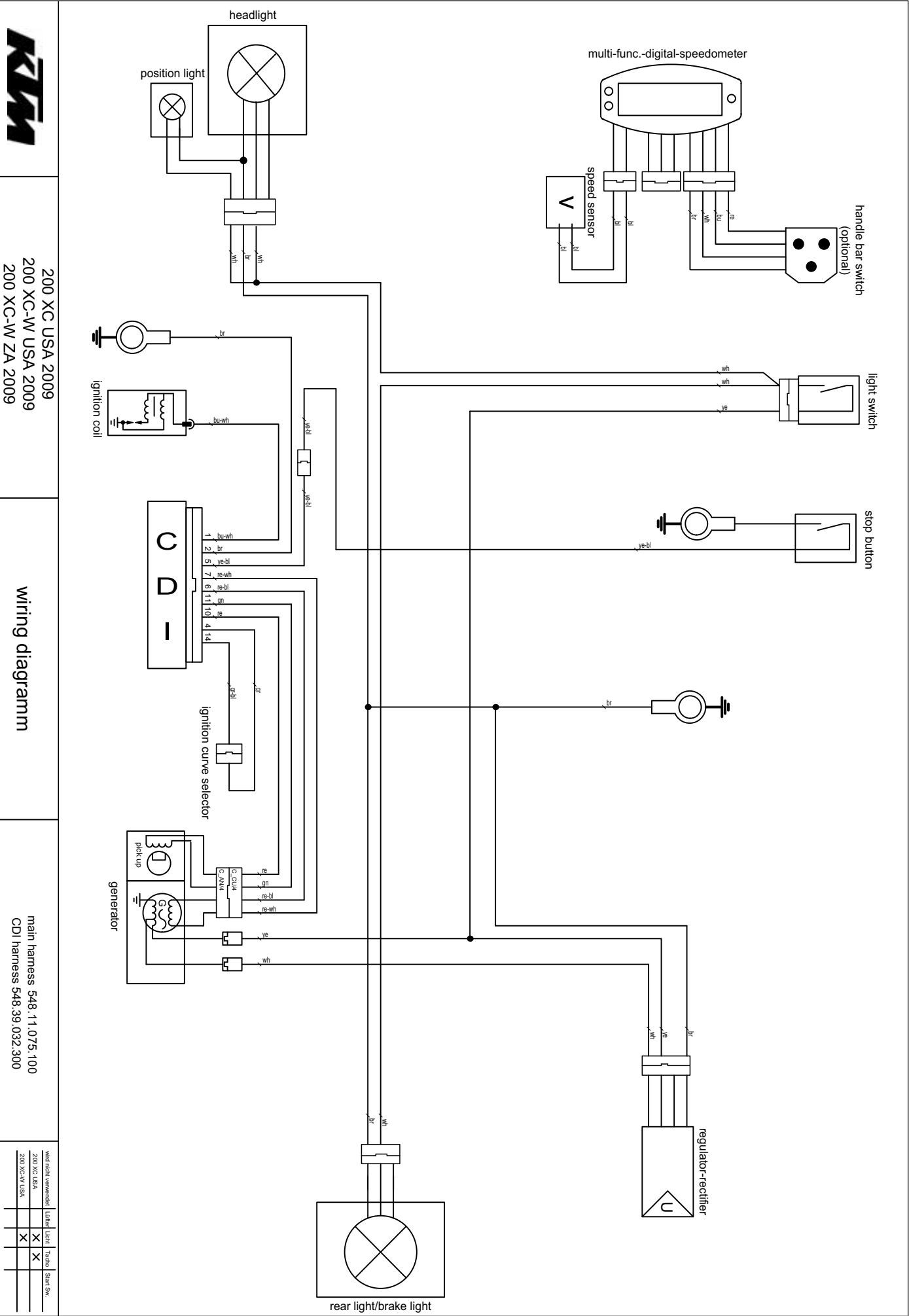
SCHALTPLAN » WIRING DIAGRAMM



125/200/250 EXC EU 2009
125/250 EXC EU/EXC Six Days 2009
200 EXC AUS 2009

wiring diagram

main harness 548.11.075.350
CDI harness 548.39.032.300



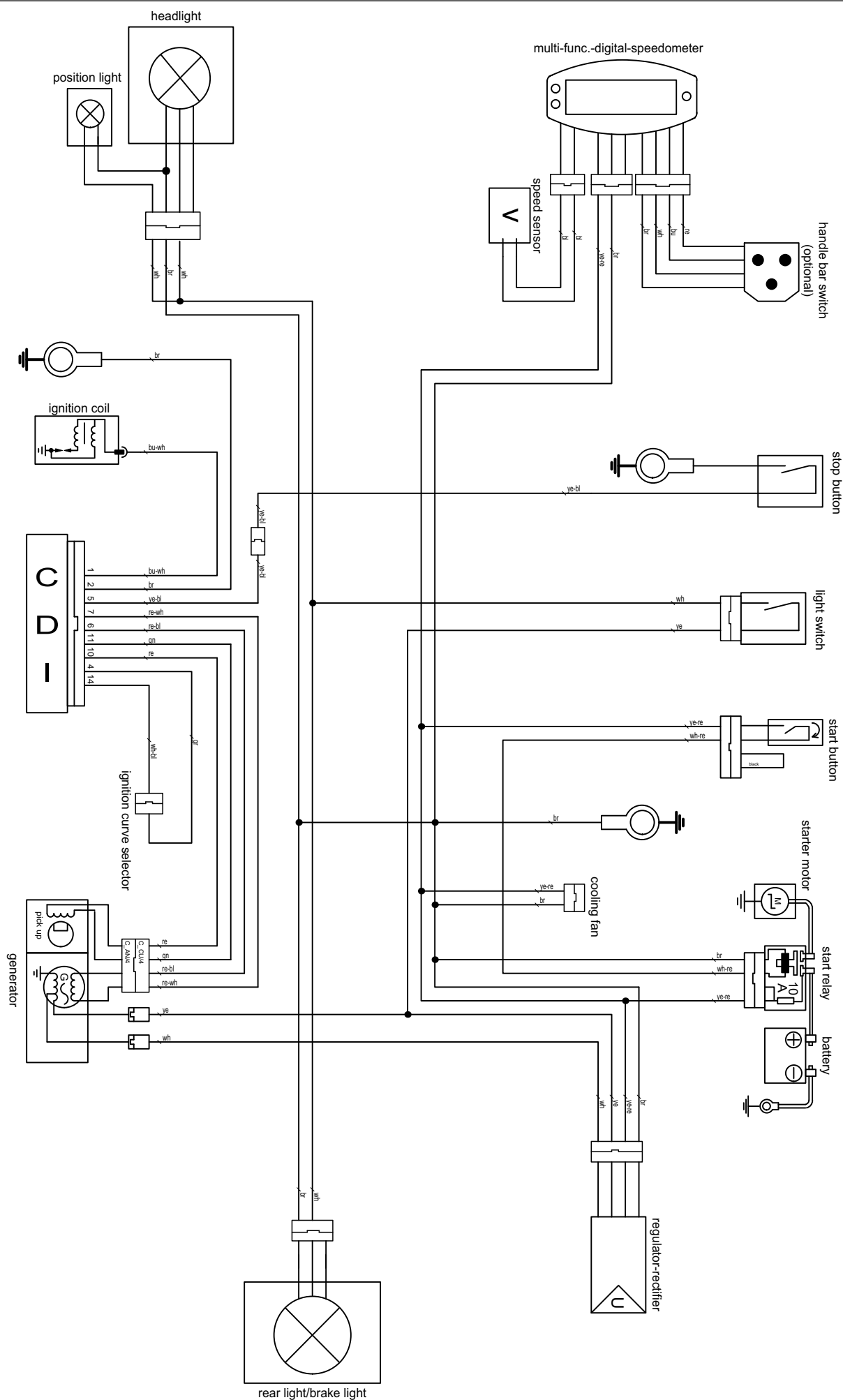


250/300 XC-W USA 2009
250/300 XC-W ZA 2009
250/300 XC USA 2009

wiring diagram

main harness 594.11.075.100
CDI harness 548.39.032.300

Wird nicht verwendet	Lüfter	Licht	Tacho	Start Sw.
250/300 XC-W USA		X		
250/300 XC USA		X	X	



horn button

cable color	re	br
HORN 		
OFF		

light switch
high/low beam switch

cable color	bu	ye	gn	wh
LIGHT OFF				
P.LIGHT  LO 				
HI  P.LIGHT 				

brake light switch

cable harness	gn- wh	ye
cable switch	bl	bl
pushed		
unpushed		

flasher switch

cable harness	or	pu	bl
TURN L 			
TURN R 			
OFF			

stop switch

cable harness	ye- bl	br
cable switch	ye- bl	br
pushed		
unpushed		

start button

cable switch	re- wh	ye- re
START 		
unpushed		

SCHALTPLAN » WIRING DIAGRAMM

ENGLISH	DEUTSCH	ITALIANO
Battery	Batterie	Batteria
Capacitor	Kondensator	Condensatore
Cooling fan	Lüftermotor	Motorino ventola
Driving light lamp	Fernlichtkontrolle	spia abbagliante
Flasher control lamp	Blinkerkontrolle	spia lampeggiatori
Flasher relay	Blinkerrelais	Relè indicatori
Flasher switch	Blinkerschalter	Interruttore indicatori di direzione
Front brake switch	vorderer Bremslichtschalter	Interruttore luce ant. di stop
Generator	Generator	Generatore
Handle bar switch for multi-func.-digital-speedometer	Lenkerschalter für Kombiinstrument	Interruttore sul manubrio per tachimetro multifunzione
Headlight	Scheinwerfer	Faro anteriore
High / low beam switch	Auf-Abblendschalter	Commutatore abbagliante/anabbagliante
Horn	Hupe	Avvisatore acustico
Horn button	Horntaster	Interruttore avvisatore acustico
Ignition coil	Zündspule	Bobina d'accensione
Ignition curve selector	Stecker für Zündkurve	Connettori curva d'accensione
Ignition switch	Zündschloss	Interruttore d'accensione
Left front flasher	linker vorderer Blinker	Indicatore ant. sx
Left rear flasher	linker hinterer Blinker	Indicatore post. sx
Licence plate lamp	Kennzeichenbeleuchtung	Luce targa
Light switch	Lichtschalter	Interruttore luci
Multi-func.-digital-speedometer	Multifunktionsdigitaltacho	Tachimetro digitale multifunzione
Pick up	Impulsgeber	Pick up
Position light	Standlicht	Luce di posizione
Rear brake light switch	hinterer Bremslichtschalter	Interruttore luce post. di stop
Rear light / brakelight	hinteres Begrenzungslicht / Bremslicht	Luce post. di posizione/stop
Regulator-rectifier	Regelgleichrichter	Regolatore-raddrizzatore
Right front flasher	rechter vorderer Blinker	Indicatore ant. dx
Right rear flasher	Rechter hinterer Blinker	Indicatore post. dx
Speed sensor	Geschwindigkeitssensor	Sensore velocità
Start button	Starttaster	Pulsante d'avviamento
Start relay	Startrelais	Relè d'avviamento
Starter motor	Startermotor	Motorino d'avviamento
Stop button	Not-Aus-Schalter	Interruttore di arresto d'emergenza

CABLE COLOURS	KABELFARBEN	CAVO COLORATO
bl: black	bl: schwarz	bl: nero
br: brown	br: braun	br: marrone
bu: blue	bu: blau	bu: blu
gn: green	gn: grün	gn: verde
gr: grey	gr: grau	gr: grigio
or: orange	or: orange	or: arancione
pi: pink	pi: rosa	pi: rosa
pu: purple	pu: violett	pu: violetto
re: red	re: rot	re: rosso
wh: white	wh: weiß	wh: bianco
ye: yellow	ye: gelb	ye: giallo

SCHALTPLAN » WIRING DIAGRAMM

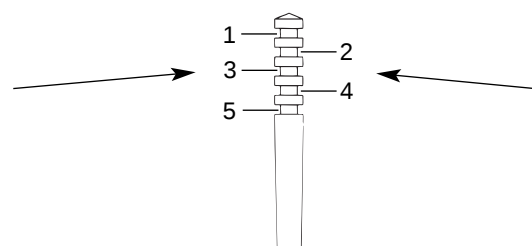
ENGLISH	FRANCAIS	ESPAÑOL
Battery	Batterie	Batería
Capacitor	Condensateur	Condensador
Cooling fan	Ventilateur	Motor del ventilador
Driving light lamp	temoin feu route	lampara aviso luces largas
Flasher relay	Relais de clignotants	Relé de la luz intermitente
Flasher control lamp	temoin de clignoteur	lampara aviso intermitentes
Flasher switch	buton de clignotants	Interruptor de la luz intermitente
Front brake light switch	Contacteur de frein avant	Interruptor de luz del freno delantero
Generator	Alternateur	Generador
Handle bar switch for multi-func.-digital-speedometer	Contacteur au guidon pour ordinateur de bord	Interruptor de manillar para instrumento combinado
Headlight	Phare	Faro
High / low beam switch	Contacteur code/phare	Interruptor de encender/apagar la luz larga
Horn	Avertisseur sonore	Cláxon
Horn button	Bouton d'avertisseur sonore	Interruptor del claxon
Ignition coil	Bobine d'allumage	Bobina de encendido
Ignition curve selector	Prise courbe d'allumage	Conexión de la curva de encendido
Ignition switch	Contacteur d'allumage	Cerradura de encendido
Left front flasher	Clignotant avant gauche	Luz intermitente izquierda delantera
Left rear flasher	Clignotant arrière gauche	Luz intermitente izquierda trasera
Licence plate lamp	Eclairage de plaque	Luz de la matricula
Light switch	Contacteur d'electricite	Interruptor de luces
Multi-func.-digital-speedometer	Ordinateur de bord	Velocímetro digital multifuncional
Pick up	Capteur d'allumage	Generador de impulsos
Position light	feu de position	luz de posicion
Rear brake light switch	Contacteur de frein arrière	Interruptor de luz del freno trasero
Rear light / brakelight	Feu rouge/stop	Luces de parqueo traseras /luces de freno
Regulator-rectifier	Régulateur/redresseur	Regulador rectificador
Right front flasher	Clignotant avant droit	Luz intermitente derecha delantera
Right rear flasher	Clignotant arrière droit	Luz intermitente derecha trasera
Speed sensor	Capteur de vitesse	Sensor de velocidad
Start button	bouton de démarrage	botón de arranque
Start relay	Relais de démarrage	Relé del arranque
Starter motor	Démarrreur	Motor de arranque eléctrico
Stop button	bouton d'arrêt d'urgence	interruptor de parada de emergencia

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

VERGASERTABELLE » CARBURETOR TABLE

VERGASERREGULIERUNG CARBURETOR SETTING KEIHIN PWK 36S AG		125 EXC/EXC SIX DAYS 2009						
MEERESHÖHE ALTITUDE ↓	TEMPERATUR TEMPERATURE →	-20°C bis -7°C -2°F to 20°F	-6°C bis 5°C 19°F to 41°F	6°C bis 15°C 42°F to 60°F	16°C bis 24°C 61°F to 78°F	25°C bis 36°C 79°F to 98°F	37°C bis 49°C 99°F to 120°F	
3000 m 10000 ft ↑ 2301 m 7501 ft	LSO ASO LD IJ NADEL NEEDLE POS POS HD MJ	1 45 NOZE 4 170	1,5 45 NOZE 3 168	1,5 42 NOZF 3 165	2 40 NOZF 2 162	2 38 NOZG 2 160		
2300 m 7500 ft ↑ 1501 m 5001 ft	LSO ASO LD IJ NADEL NEEDLE POS POS HD MJ	1 48 NOZE 4 170	1 45 NOZE 4 170	1,5 45 NOZE 3 168	1,5 42 NOZF 3 165	2 40 NOZF 2 162	2 38 NOZG 2 160	
1500 m 5000 ft ↑ 751 m 2501 ft	LSO ASO LD IJ NADEL NEEDLE POS POS HD MJ	0,75 48 NOZD 4 172	1 48 NOZE 4 170	1 45 NOZE 4 170	1,5 45 NOZE 3 168	1,5 42 NOZF 3 165	2 40 NOZF 2 162	
750 m 2500 ft ↑ 301 m 1001 ft	LSO ASO LD IJ NADEL NEEDLE POS POS HD MJ	0,75 50 NOZD 5 175	0,75 48 NOZD 4 172	1 48 NOZE 4 170	1 45 NOZE 4 170	1,5 45 NOZE 3 168	1,5 42 NOZF 3 165	
300 m 1000 ft ↑ Meeresniveau Sea level	LSO ASO LD IJ NADEL NEEDLE POS POS HD MJ	0,75 52 NOZC 5 178	0,75 50 NOZD 5 175	0,75 48 NOZD 4 172	1 48 NOZE 4 170	1 45 NOZE 4 170	1,5 45 NOZE 3 168	

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



ASO = Air screw open from fully-seated
IJ = Idling jet
POS = Needle clip position from top
MJ = Main jet

NICHT FÜR STRASSENBETRIEB
NICHT FÜR SANDSTRECKEN
Kraftstoff: Super Bleifrei ROZ 95

NOT FOR HIGHWAY USE AND SAND TRACKS
Fuel: unleaded fuel with at least RON 95
USA = Premium PON 91

EXC Modelle: Die oben angeführten Vergaserregulierungen gelten nur für entdrosselte Motorräder.
Um die volle Motorleistung zu erhalten, sind neben der Vergaserregulierung auch noch andere Maßnahmen erforderlich, Ihr KTM Händler hilft Ihnen gerne.
WENN SIE ÄNDERUNGEN AM MOTORRAD VORNEHMEN, GEHT DIE STRASSENZULASSUNG VERLOREN, DER BETRIEB AUF ÖFFENTLICHEN STRASSEN IST DANN VERBOTEN UND STRAFBAR! AUSSERDEM ERLISCHT DER VERSICHERUNGSSCHUTZ!

EXC models: The carburetor adjustments described above only apply to dethrottled motorcycles. Other measures will be required in addition to the carburetor adjustment for full engine performance. Your KTM dealer will be pleased to assist you.
CHANGES TO YOUR MOTORCYCLE WILL CAUSE YOU TO LOSE YOUR ROAD APPROVAL. IT WILL BE ILLEGAL TO OPERATE THE MOTORCYCLE ON PUBLIC ROADS! YOUR INSURANCE COVERAGE WILL ALSO BE CANCELLED!

Modelli EXC: Le tarature suindicate del carburatore valgono solo per motociclette potenziata. Per ottenere la piena potenza del motore sono richieste, oltre alla taratura del carburatore, anche altre misure. Il vostro concessionario KTM sarà sempre disposto ad aiutarvi.
MODIFICHE APPORTATE ALLA MOTOCICLETTA DETERMINANO LA PERDITA DELL'OMOLOGAZIONE STRADALE, L'IMPIEGO SU STRADE PUBBLICHE DI CONSEGUENZA È VIETATO E PASSIBILE DI PENA! INOLTRE DECADE LA COPERTURA ASSICURATIVA!

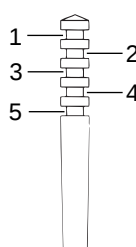
Modèles EXC : Les réglages de carburateur décrits ci-dessus valent seulement pour des machines débridées. Pour obtenir la pleine puissance, d'autres mesures sont nécessaires en plus de ces réglages. Les agents KTM connaissent ces mesures.
QUAND ON EFFECTUE DES TRANSFORMATIONS SUR UNE MOTO, L'HOMOLOGATION N'EST PLUS VALABLE, L'UTILISATION SUR LA VOIE PUBLIQUE EST INTERDITE ET TOMBE SOUS LE COUP DE LA LOI. DE PLUS LA COUVERTURE D'ASSURANCE DISPARAÎT.

Modelos EXC: Los reglajes del carburador arriba indicados son válidos solamente para motocicletas sin reducción. Para alcanzar la potencia plena del motor, además de la regulación del carburador son necesarias también otras medidas. Su distribuidor KTM le ayudará con todo gusto.
SI EFECTÚA CAMBIOS EN LA MOTOCICLETA, SE PIERDE EL PERMISO DE CIRCULACIÓN EN CARRETERAS; LA CIRCULACIÓN EN VÍAS PÚBLICAS QUEDA ENTONCES PROHIBIDA Y ES PUNIBLE. ¡ADEMÁS CADUCA LA PROTECCIÓN DEL SEGURO!

VERGASERTABELLE » CARBURETOR TABLE

VERGASERREGULIERUNG CARBURETOR SETTING KEIHIN PWK 36S AG		200 XC/XC-W/EXC 2009						
MEERESHÖHE ALTITUDE ↓	TEMPERATUR TEMPERATURE →	- 20°C bis -7°C -2°F to 20°F	- 6°C bis 5°C 19°F to 41°F	6°C bis 15°C 42°F to 60°F	16°C bis 24°C 61°F to 78°F	25°C bis 36°C 79°F to 98°F	37°C bis 49°C 99°F to 120°F	
3000 m 10000 ft ↑ 2301 m 7501 ft	LSO ASO LD IJ NADEL NEEDLE POS POS HD MJ	1 42 NOZH 4 162	1 42 NOZH 3 160	1,5 42 NOZI 3 158	1,5 40 NOZI 2 155	2 40 NOZJ 2 152		
2300 m 7500 ft ↑ 1501 m 5001 ft	LSO ASO LD IJ NADEL NEEDLE POS POS HD MJ	1 45 NOZH 4 162	1 42 NOZH 4 162	1 42 NOZH 3 160	1,5 42 NOZI 3 158	1,5 40 NOZI 2 155	2 40 NOZJ 2 152	
1500 m 5000 ft ↑ 751 m 2501 ft	LSO ASO LD IJ NADEL NEEDLE POS POS HD MJ	1 45 NOZG 4 165	1 45 NOZH 4 162	1 42 NOZH 4 162	1 42 NOZH 3 160	1,5 42 NOZI 3 158	1,5 40 NOZI 2 155	
750 m 2500 ft ↑ 301 m 1001 ft	LSO ASO LD IJ NADEL NEEDLE POS POS HD MJ	1 48 NOZG 4 168	1 45 NOZG 4 165	1 45 NOZH 4 162	1 42 NOZH 4 162	1 42 NOZH 3 160	1,5 42 NOZI 3 158	
300 m 1000 ft ↑ Meeresniveau Sea level	LSO ASO LD IJ NADEL NEEDLE POS POS HD MJ	0,75 50 NOZF 5 170	1 48 NOZG 4 168	1 48 NOZG 4 165	1 45 NOZH 4 162	1 42 NOZH 4 162	1 42 NOZH 3 160	

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



ASO = Air screw open from fully-seated
IJ = Idling jet
POS = Needle clip position from top
MJ = Main jet

NICHT FÜR STRASSENBETRIEB
NICHT FÜR SANDSTRECKEN
Kraftstoff: Super Bleifrei ROZ 95

NOT FOR HIGHWAY USE AND SAND TRACKS
Fuel: unleaded fuel with at least RON 95
USA = Premium PON 91

EXC Modelle: Die oben angeführten Vergaserregulierungen gelten nur für entdrosselte Motorräder.
Um die volle Motorleistung zu erhalten, sind neben der Vergaserregulierung auch noch andere Maßnahmen erforderlich, Ihr KTM Händler hilft Ihnen gerne.
WENN SIE ÄNDERUNGEN AM MOTORRAD VORNEHMEN, GEHT DIE STRASSENZULASSUNG VERLOREN, DER BETRIEB AUF ÖFFENTLICHEN STRASSEN IST DANN VERBOTEN UND STRAFBAR! AUSSERDEM ERLISCHT DER VERSICHERUNGSSCHUTZ!

EXC models: The carburetor adjustments described above only apply to dethrottled motorcycles. Other measures will be required in addition to the carburetor adjustment for full engine performance. Your KTM dealer will be pleased to assist you.
CHANGES TO YOUR MOTORCYCLE WILL CAUSE YOU TO LOSE YOUR ROAD APPROVAL. IT WILL BE ILLEGAL TO OPERATE THE MOTORCYCLE ON PUBLIC ROADS! YOUR INSURANCE COVERAGE WILL ALSO BE CANCELLED!

Modelli EXC: Le tarature suindicate del carburatore valgono solo per motociclette potenziata. Per ottenere la piena potenza del motore sono richieste, oltre alla taratura del carburatore, anche altre misure. Il vostro concessionario KTM sarà sempre disposto ad aiutarvi.
MODIFICHE APPORTATE ALLA MOTOCICLETTA DETERMINANO LA PERDITA DELL'OMOLOGAZIONE STRADALE, L'IMPIEGO SU STRADE PUBBLICHE DI CONSEGUENZA È VIETATO E PASSIBILE DI PENA! INOLTRE DECADE LA COPERTURA ASSICURATIVA!

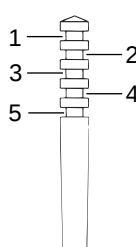
Modèles EXC : Les réglages de carburateur décrits ci-dessus valent seulement pour des machines débridées. Pour obtenir la pleine puissance, d'autres mesures sont nécessaires en plus de ces réglages. Les agents KTM connaissent ces mesures.
QUAND ON EFFECTUE DES TRANSFORMATIONS SUR UNE MOTO, L'HOMOLOGATION N'EST PLUS VALABLE, L'UTILISATION SUR LA VOIE PUBLIQUE EST INTERDITE ET TOMBE SOUS LE COUP DE LA LOI. DE PLUS LA COUVERTURE D'ASSURANCE DISPARAÎT.

Modelos EXC: Los reglajes del carburador arriba indicados son válidos solamente para motocicletas sin reducción. Para alcanzar la potencia plena del motor, además de la regulación del carburador son necesarias también otras medidas. Su distribuidor KTM le ayudará con todo gusto.
SI EFECTÚA CAMBIOS EN LA MOTOCICLETA, SE PIERDE EL PERMISO DE CIRCULACIÓN EN CARRETERAS; LA CIRCULACIÓN EN VÍAS PÚBLICAS QUEDA ENTONCES PROHIBIDA Y ES PUNIBLE. ¡ADEMÁS CADUCA LA PROTECCIÓN DEL SEGURO!

VERGASERTABELLE » CARBURETOR TABLE

VERGASERREGULIERUNG CARBURETOR SETTING KEIHIN PWK 36S AG		250 XC 2009						
MEERESHÖHE ALTITUDE ↓	TEMPERATUR TEMPERATURE →	-20°C bis -7°C -2°F to 20°F	-6°C bis 5°C 19°F to 41°F	6°C bis 15°C 42°F to 60°F	16°C bis 24°C 61°F to 78°F	25°C bis 36°C 79°F to 98°F	37°C bis 49°C 99°F to 120°F	
3000 m 10000 ft ↑ 2301 m 7501 ft	LSO ASO LD IJ NADEL NEEDLE POS POS HD MJ	1 35 N8RH 4 168	1 35 N8RH 3 168	1,5 35 N8RW 3 165	1,75 35 N8RW 2 162	2 35 N8RJ 2 160		
2300 m 7500 ft ↑ 1501 m 5001 ft	LSO ASO LD IJ NADEL NEEDLE POS POS HD MJ	1 35 N8RG 4 170	1 35 N8RH 4 168	1 35 N8RH 3 168	1,5 35 N8RW 3 165	1,75 35 N8RW 2 162	2 35 N8RJ 2 160	
1500 m 5000 ft ↑ 751 m 2501 ft	LSO ASO LD IJ NADEL NEEDLE POS POS HD MJ	1 38 N8RG 4 172	1 35 N8RG 4 170	1 35 N8RH 4 168	1 35 N8RH 3 168	1,5 35 N8RW 3 165	1,75 35 N8RW 2 162	
750 m 2500 ft ↑ 301 m 1001 ft	LSO ASO LD IJ NADEL NEEDLE POS POS HD MJ	1 40 N8RF 5 175	1 38 N8RG 4 172	1 35 N8RG 4 170	1 35 N8RH 4 168	1 35 N8RH 3 168	1,5 35 N8RW 3 165	
300 m 1000 ft ↑ Meeresniveau Sea level	LSO ASO LD IJ NADEL NEEDLE POS POS HD MJ	0,75 42 N8RF 5 178	1 40 N8RF 5 175	1 38 N8RG 4 172	1 35 N8RG 4 170	1 35 N8RH 4 168	1 35 N8RH 3 168	

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



ASO = Air screw open from fully-seated
IJ = Idling jet
POS = Needle clip position from top
MJ = Main jet

NICHT FÜR STRASSENBETRIEB
NICHT FÜR SANDSTRECKEN

Kraftstoff: Super Bleifrei ROZ 95

NOT FOR HIGHWAY USE AND SAND TRACKS
Fuel: unleaded fuel with at least RON 95
USA = Premium PON 91

EXC Modelle: Die oben angeführten Vergaserregulierungen gelten nur für entdrosselte Motorräder.

Um die volle Motorleistung zu erhalten, sind neben der Vergaserregulierung auch noch andere Maßnahmen erforderlich, Ihr KTM Händler hilft Ihnen gerne.

WENN SIE ÄNDERUNGEN AM MOTORRAD VORNEHMEN, GEHT DIE STRASSENZULASSUNG VERLOREN, DER BETRIEB AUF ÖFFENTLICHEN STRASSEN IST DANN VERBOTEN UND STRAFBAR! AUSSERDEM ERLISCHT DER VERSICHERUNGSSCHUTZ!

EXC models: The carburetor adjustments described above only apply to dethrottled motorcycles. Other measures will be required in addition to the carburetor adjustment for full engine performance. Your KTM dealer will be pleased to assist you.

CHANGES TO YOUR MOTORCYCLE WILL CAUSE YOU TO LOSE YOUR ROAD APPROVAL. IT WILL BE ILLEGAL TO OPERATE THE MOTORCYCLE ON PUBLIC ROADS! YOUR INSURANCE COVERAGE WILL ALSO BE CANCELLED!

Modelli EXC: Le tarature suindicate del carburatore valgono solo per motociclette potenziata. Per ottenere la piena potenza del motore sono richieste, oltre alla taratura del carburatore, anche altre misure. Il vostro concessionario KTM sarà sempre disposto ad aiutarvi.

MODIFICHE APPORTATE ALLA MOTOCICLETTA DETERMINANO LA PERDITA DELL'OMOLOGAZIONE STRADALE, L'IMPIEGO SU STRADE PUBBLICHE DI CONSEGUENZA È VIETATO E PASSIBILE DI PENA! INOLTRE DECADE LA COPERTURA ASSICURATIVA!

Modèles EXC : Les réglages de carburateur décrits ci-dessus valent seulement pour des machines débridées. Pour obtenir la pleine puissance, d'autres mesures sont nécessaires en plus de ces réglages. Les agents KTM connaissent ces mesures.

QUAND ON EFFECTUE DES TRANSFORMATIONS SUR UNE MOTO, L'HOMOLOGATION N'EST PLUS VALABLE, L'UTILISATION SUR LA VOIE PUBLIQUE EST INTERDITE ET TOMBE SOUS LE COUP DE LA LOI. DE PLUS LA COUVERTURE D'ASSURANCE DISPARAÎT.

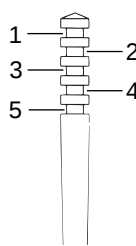
Modelos EXC: Los reglajes del carburador arriba indicados son válidos solamente para motocicletas sin reducción. Para alcanzar la potencia plena del motor, además de la regulación del carburador son necesarias también otras medidas. Su distribuidor KTM le ayudará con todo gusto.

SI EFECTÚA CAMBIOS EN LA MOTOCICLETA, SE PIERDE EL PERMISO DE CIRCULACIÓN EN CARRETERAS; LA CIRCULACIÓN EN VÍAS PÚBLICAS QUEDA ENTONCES PROHIBIDA Y ES PUNIBLE. ¡ADEMÁS CADUCA LA PROTECCIÓN DEL SEGURO!

VERGASERTABELLE » CARBURETOR TABLE

VERGASERREGULIERUNG CARBURETOR SETTING KEIHIN PWK 36S AG		250 XC-W/EXC/EXC-SIX DAYS 2009						
MEERESHÖHE ALTITUDE ↓	TEMPERATUR TEMPERATURE →	- 20°C bis -7°C -2°F to 20°F	- 6°C bis 5°C 19°F to 41°F	6°C bis 15°C 42°F to 60°F	16°C bis 24°C 61°F to 78°F	25°C bis 36°C 79°F to 98°F	37°C bis 49°C 99°F to 120°F	
3000 m 10000 ft ↑ 2301 m 7501 ft	LSO ASO LD IJ NADEL NEEDLE POS POS HD MJ	1 35 N8RW 4 165	1 35 N8RW 3 165	1,5 35 N8RJ 3 162	1,5 35 N8RJ 2 160	2 35 N8RK 2 158		
2300 m 7500 ft ↑ 1501 m 5001 ft	LSO ASO LD IJ NADEL NEEDLE POS POS HD MJ	1 35 N8RH 4 168	1 35 N8RW 4 165	1 35 N8RW 3 165	1,5 35 N8RJ 3 162	1,5 35 N8RJ 2 160	2 35 N8RK 2 158	
1500 m 5000 ft ↑ 751 m 2501 ft	LSO ASO LD IJ NADEL NEEDLE POS POS HD MJ	1 35 N8RG 4 170	1 35 N8RH 4 168	1 35 N8RW 4 165	1 35 N8RW 3 165	1,5 35 N8RJ 3 162	1,5 35 N8RJ 2 160	
750 m 2500 ft ↑ 301 m 1001 ft	LSO ASO LD IJ NADEL NEEDLE POS POS HD MJ	1 38 N8RG 5 172	1 35 N8RG 4 170	1 35 N8RH 4 168	1 35 N8RW 4 165	1 35 N8RW 3 165	1,5 35 N8RJ 3 162	
300 m 1000 ft ↑ Meeresniveau Sea level	LSO ASO LD IJ NADEL NEEDLE POS POS HD MJ	0,75 40 N8RG 5 175	1 38 N8RG 5 172	1 35 N8RG 4 170	1 35 N8RH 4 168	1 35 N8RW 4 165	1 35 N8RW 3 165	

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



ASO = Air screw open from fully-seated
IJ = Idling jet
POS = Needle clip position from top
MJ = Main jet

**NICHT FÜR STRASSENBETRIEB
NICHT FÜR SANDSTRECKEN**

Kraftstoff: Super Bleifrei ROZ 95

NOT FOR HIGHWAY USE AND SAND TRACKS
Fuel: unleaded fuel with at least RON 95
USA = Premium PON 91

EXC/EXC-E Modelle: Die oben angeführten Vergaserregulierungen gelten nur für entdrosselte Motorräder.

Um die volle Motorleistung zu erhalten, sind neben der Vergaserregulierung auch noch andere Maßnahmen erforderlich, Ihr KTM Händler hilft Ihnen gerne.

WENN SIE ÄNDERUNGEN AM MOTORRAD VORNEHMEN, GEHT DIE STRASSENZULASSUNG VERLOREN, DER BETRIEB AUF ÖFFENTLICHEN STRASSEN IST DANN VERBOTEN UND STRAFBAR! AUSSERDEM ERLISCHT DER VERSICHERUNGSSCHUTZ!

EXC/EXC-E models: The carburetor adjustments described above only apply to dethrottled motorcycles. Other measures will be required in addition to the carburetor adjustment for full engine performance. Your KTM dealer will be pleased to assist you.

CHANGES TO YOUR MOTORCYCLE WILL CAUSE YOU TO LOSE YOUR ROAD APPROVAL. IT WILL BE ILLEGAL TO OPERATE THE MOTORCYCLE ON PUBLIC ROADS! YOUR INSURANCE COVERAGE WILL ALSO BE CANCELLED!

Modelli EXC/EXC-E: Le tarature suindicate del carburatore valgono solo per motociclette potenziata. Per ottenere la piena potenza del motore sono richieste, oltre alla taratura del carburatore, anche altre misure. Il vostro concessionario KTM sarà sempre disposto ad aiutarvi.

MODIFICHE APPORTATE ALLA MOTOCICLETTA DETERMINANO LA PERDITA DELL'OMOLOGAZIONE STRADALE, L'IMPIEGO SU STRADE PUBBLICHE DI CONSEGUENZA È VIETATO E PASSIBILE DI PENA! INOLTRE DECADE LA COPERTURA ASSICURATIVA!

Modèles EXC/EXC-E : Les réglages de carburateur décrits ci-dessus valent seulement pour des machines débridées. Pour obtenir la pleine puissance, d'autres mesures sont nécessaires en plus de ces réglages. Les agents KTM connaissent ces mesures.

QUAND ON EFFECTUE DES TRANSFORMATIONS SUR UNE MOTO, L'HOMOLOGATION N'EST PLUS VALABLE, L'UTILISATION SUR LA VOIE PUBLIQUE EST INTERDITE ET TOMBE SOUS LE COUP DE LA LOI. DE PLUS LA COUVERTURE D'ASSURANCE DISPARAIT.

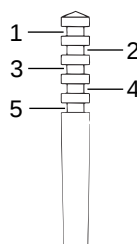
Modelos EXC/EXC-E: Los reglajes del carburador arriba indicados son válidos solamente para motocicletas sin reducción. Para alcanzar la potencia plena del motor, además de la regulación del carburador son necesarias también otras medidas. Su distribuidor KTM le ayudará con todo gusto.

SI EFECTÚA CAMBIOS EN LA MOTOCICLETA, SE PIERDE EL PERMISO DE CIRCULACIÓN EN CARRETERAS; LA CIRCULACIÓN EN VÍAS PÚBLICAS QUEDA ENTONCES PROHIBIDA Y ES PUNIBLE. ¡ADEMÁS CADUCA LA PROTECCIÓN DEL SEGURO!

VERGASERTABELLE » CARBURETOR TABLE

VERGASERREGULIERUNG CARBURETOR SETTING KEIHIN PWK 36S AG		300 XC/XC-W/EXC/EXC-SIX DAYS 2009						KTM
MEERESHÖHE ALTITUDE ↓	TEMPERATUR TEMPERATURE →	- 20°C bis -7°C -2°F to 20°F	- 6°C bis 5°C 19°F to 41°F	6°C bis 15°C 42°F to 60°F	16°C bis 24°C 61°F to 78°F	25°C bis 36°C 79°F to 98°F	37°C bis 49°C 99°F to 120°F	
3000 m 10000 ft ↑ 2301 m 7501 ft	LSO ASO LD IJ NADEL NEEDLE POS POS HD MJ	1 35 N2ZJ 4 165	1 35 N2ZJ 3 165	1,5 35 N2ZJ 3 162	1,5 35 N2ZK 2 160	2 35 N2ZK 2 158		
2300 m 7500 ft ↑ 1501 m 5001 ft	LSO ASO LD IJ NADEL NEEDLE POS POS HD MJ	1 35 N2ZW 4 168	1 35 N2ZJ 4 165	1 35 N2ZJ 3 165	1,5 35 N2ZJ 3 162	1,5 35 N2ZK 2 160	2 35 N2ZK 2 158	
1500 m 5000 ft ↑ 751 m 2501 ft	LSO ASO LD IJ NADEL NEEDLE POS POS HD MJ	1 35 N2ZH 4 170	1 35 N2ZW 4 168	1 35 N2ZJ 4 165	1 35 N2ZJ 3 165	1,5 35 N2ZJ 3 162	1,5 35 N2ZK 2 160	
750 m 2500 ft ↑ 301 m 1001 ft	LSO ASO LD IJ NADEL NEEDLE POS POS HD MJ	1 38 N2ZH 5 172	1 35 N2ZH 4 170	1 35 N2ZW 4 168	1 35 N2ZJ 4 165	1 35 N2ZJ 3 165	1,5 35 N2ZJ 3 162	
300 m 1000 ft ↑ Meeresniveau Sea level	LSO ASO LD IJ NADEL NEEDLE POS POS HD MJ	0,75 40 N2ZG 5 175	1 38 N2ZH 5 172	1 35 N2ZW 4 170	1 35 N2ZW 4 168	1 35 N2ZJ 4 165	1 35 N2ZJ 3 165	

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



ASO = Air screw open from fully-seated
IJ = Idling jet
POS = Needle clip position from top
MJ = Main jet

**NICHT FÜR STRASSENBETRIEB
NICHT FÜR SANDSTRECKEN**

Kraftstoff: Super Bleifrei ROZ 95

NOT FOR HIGHWAY USE AND SAND TRACKS
Fuel: unleaded fuel with at least RON 95
USA = Premium PON 91

EXC/EXC-E Modelle: Die oben angeführten Vergaserregulierungen gelten nur für entdrosselte Motorräder.

Um die volle Motorleistung zu erhalten, sind neben der Vergaserregulierung auch noch andere Maßnahmen erforderlich, Ihr KTM Händler hilft Ihnen gerne.

WENN SIE ÄNDERUNGEN AM MOTORRAD VORNEHMEN, GEHT DIE STRASSENZULASSUNG VERLOREN, DER BETRIEB AUF ÖFFENTLICHEN STRASSEN IST DANN VERBOTEN UND STRAFBAR! AUSSERDEM ERLISCHT DER VERSICHERUNGSSCHUTZ!

EXC/EXC-E models: The carburetor adjustments described above only apply to dethrottled motorcycles. Other measures will be required in addition to the carburetor adjustment for full engine performance. Your KTM dealer will be pleased to assist you.

CHANGES TO YOUR MOTORCYCLE WILL CAUSE YOU TO LOSE YOUR ROAD APPROVAL. IT WILL BE ILLEGAL TO OPERATE THE MOTORCYCLE ON PUBLIC ROADS! YOUR INSURANCE COVERAGE WILL ALSO BE CANCELLED!

Modelli EXC/EXC-E: Le tarature suindicate del carburatore valgono solo per motociclette potenziata. Per ottenere la piena potenza del motore sono richieste, oltre alla taratura del carburatore, anche altre misure. Il vostro concessionario KTM sarà sempre disposto ad aiutarvi.

MODIFICHE APPORTATE ALLA MOTOCICLETTA DETERMINANO LA PERDITA DELL'OMOLOGAZIONE STRADALE, L'IMPIEGO SU STRADE PUBBLICHE DI CONSEGUENZA È VIETATO E PASSIBILE DI PENNA! INOLTRE DECADE LA COPERTURA ASSICURATIVA!

Modèles EXC/EXC-E : Les réglages de carburateur décrits ci-dessus valent seulement pour des machines débridées. Pour obtenir la pleine puissance, d'autres mesures sont nécessaires en plus de ces réglages. Les agents KTM connaissent ces mesures.

QUAND ON EFFECTUE DES TRANSFORMATIONS SUR UNE MOTO, L'HOMOLOGATION N'EST PLUS VALABLE, L'UTILISATION SUR LA VOIE PUBLIQUE EST INTERDITE ET TOMBE SOUS LE COUP DE LA LOI. DE PLUS LA COUVERTURE D'ASSURANCE DISPARAIT.

Modelos EXC/EXC-E: Los reglajes del carburador arriba indicados son válidos solamente para motocicletas sin reducción. Para alcanzar la potencia plena del motor, además de la regulación del carburador son necesarias también otras medidas. Su distribuidor KTM le ayudará con todo gusto.

SI EFECTÚA CAMBIOS EN LA MOTOCICLETA, SE PIERDE EL PERMISO DE CIRCULACIÓN EN CARRETERAS; LA CIRCULACIÓN EN VÍAS PÚBLICAS QUEDA ENTONCES PROHIBIDA Y ES PUNIBLE. ¡ADEMÁS CADUCA LA PROTECCIÓN DEL SEGURO!

	Page
Activation et désactivation des modes d'affichage	7
Adaption du guide-chaîne au nombre de dents de la couronne	29
Ajustement de la tension de la chaîne	31
Amortissement à la compression de l'amortisseur	15
Ancrage de l'amortisseur	24
Antivol de direction	13
Arrêt et béquillage	19
Batterie	39
Béquille latérale	13
Bouchon de réservoir	12
Bouton d'arrêt d'urgence (AUS)	11
Bouton de clignotants	11
Bouton de démarreur	11
Bouton de masse	10
Bouton de phare (XC-W)	11
Caractéristiques techniques – moteur 125 / 200	52
Caractéristiques techniques – moteur 250	56
Caractéristiques techniques – moteur 300	58
Caractéristiques techniques – partie-cycle 125 / 200	50
Caractéristiques techniques – partie-cycle 250 / 300	54
Carburant	19
Chaîne tension	30
Charge de la batterie	39
Circuit de refroidissement	40
Commodo (EXC/EXC Six Days)	11
Complément de liquide de frein à l'avant	33
Compléter le niveau de liquide de frein à l'arrière	34
Compteur électronique	6
Conseils d'utilisation	17
Conseils d'utilisation et d'avertissement pour mise en marche	16
Conservation pour l'usure d'hiver	48
Contrôle du niveau d'huile de l'embrayage hydraulique	42
Contrôle du niveau de cuve	45
Contrôle du niveau de liquide de refroidissement	41
Démarrage	18
Démarrage moteur chaud	18
Démarrage moteur froid	18
Dépose et pose de la roue arrière	37
Dépose et pose de la roue avant	36
Détermination du comportement moteur par la courbe d'allumage (125-300)	45
Détermination du comportement moteur par la ressort auxiliaire (250-300)	46
Echappement	42
Emplacement des numéros de série	5
Entretien de la chaîne	31
Freinage	19
Fusible	40
Kick	13
Kilomètres ou miles	9
Levier d'embrayage	5
Levier de frein à main	5
Modification de la précontrainte de la fourche	26
Modification de la prétension du ressort du montant de suspension	24
Modification du déport de fourche (de la chasse) (XC)	28
Nettoyage	48
Nettoyage des cache-poussière de la fourche	27

	Page
Nettoyage du filtre à air	41
Niveau d'huile de boîte	47
Numéro de cadre	5
Organes de commande	5
Passage des vitesses, Conduite	19
Pédale de frein principal	13
Pile pour le compteur électronique	38
Plan de graissage et d'entretien	20
Pneus, pression	37
Précontrainte de la fourche	14
Purge de l'embrayage hydraulique	43
Purge du circuit de refroidissement	41
Réglage de base de la partie-cycle en fonction du poids du pilote	25
Réglage de la compression de la fourche	14
Réglage de la position de base de la poignée de frein	33
Réglage de la détente de la fourche	14
Réglage de la détente de l'amortisseur	15
Réglage de la position de base de la poignée d'embrayage	42
Réglage de la position de la pédale de frein	35
Réglage de la position du guidon	29
Réglage de la précontrainte de la fourche (XC-W/EXC/EXC Six Days)	28
Réglage de l'heure	10
Réglage du carburateur	43
Remarques concernant la mise en service	16
Remarques de principe concernant les freins à disque KTM	32
Remède quand le moteur est noyé	18
Remplacement des plaquettes à l'avant	34
Remplacement des plaquettes de frein à l'arrière	35
Remplacement d'une ampoule de phare ou de la veilleuse	38
Robinet d'essence	12
Rodage	16
Schema de câblage	60
Selecteur	13
Starter	13
Stockage	48
Table de carburateur	67
Temoins	10
Travaux d'entretien partie-cycle et moteur	24
Type et numéro de moteur	5
Usure de la chaîne	31
Vérification des plaquettes de frein à l'arrière	35
Vérification des plaquettes de frein à l'avant	34
Vérification du niveau de liquide de frein à l'arrière	35
Vérification du niveau du liquide de frein avant	33
Vérification et réglage des roulements de direction	27
Vérifications avant chaque mise en service	17
Vérifier la tension des rayons	38
Vidange de la boîte	47
Vider la cuve du carburateur	45
Vis de purge de la fourche	26



3211353fr



KTM Group Partner



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