

MANUAL DE INSTRUCCIONES 2007

125 EXC SIX DAYS, EXC

200 XC, XC-W, EXC

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

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

ART. NR. 3.211.144ES



ESPAÑOL

KTM

Tenemos el placer de felicitarle por la adquisición de una motocicleta KTM y queremos agradecerle la confianza depositada en nosotros, esperando no defraudarle.

Ahora es Ud. dueño de una moderna motocicleta de deporte que seguramente le dará mucho placer si la cuida y mantiene debidamente.

Se ruega indicar en seguida los números de serie de su vehículo.

Numero del chasis

Numero del motor

Número llave

Selo y Firma del concesionario

Todos los datos suministrados se aportan sin compromiso alguno. KTM-SPORTMOTORCYCLE AG se reserva particularmente el derecho de modificar y/o suprimir sin reemplazo, sin aviso previo y sin indicación de las razones, especificaciones técnicas, precios, colores, formas, materiales, prestaciones de servicio y trabajos de mantenimiento, construcciones, equipos y otros similares, o adaptarlos a las condiciones locales, así como también de suprimir la fabricación de un modelo determinado sin aviso previo. KTM no asume ninguna responsabilidad respecto a posibilidades de suministro, divergencias sobre ilustraciones y descripciones, así como por errores de impresión y equivocaciones. Los modelos presentados contienen en parte equipos especiales que no pertenecen al alcance del suministro en serie.

© 2006 de KTM-SPORTMOTORCYCLE AG, Mattighofen AUSTRIA; todos los derechos reservados, la reimpresión también en parte, solamente mediante la autorización por escrito de KTM-SPORTMOTORCYCLE AG, Mattighofen



Según la norma internacional de la gestión de calidad ISO 9001 la KTM aplica procesos de protección de calidad que conducen a la máxima calidad posible del producto.

DEFINICIÓN DE LA UTILIZACIÓN

Las motocicletas deportivas KTM están concebidas y construidas para responder a las exigencias corrientes de uso en competencias regulares.

Las motocicletas satisfacen las regulaciones y categorías actualmente válidas prescritas por las más altas asociaciones internacionales de motociclismo deportivo.

Los modelos XC/XC-W no son admitidos para el uso en carreteras públicas.

Los modelos EXC son admitidos solamente en la versión no modificada homologada (con potencia disminuida) para la marcha en carretera. **Sin esta limitación de potencia (es decir potencia no disminuida) estos modelos son solamente admitidos para el uso en el campo y no en carretera.**

Los modelos EXC están concebidos para competencias deportivas de durabilidad en el campo (Enduro) y **no son aptos para el uso predominante del motocross.**

Motocicletas todo terreno de 2 tiempos en carreteras públicas

Los modelos KTM EXC han sido desarrollados sin arreglo para el uso todo terreno y son apropiadas solamente de manera limitada para viajes largos en carreteras públicas. Viajes en estas carreteras requieren exigencias completamente distintas de motor y necesitan un ajuste a estas condiciones de uso. Pregunte a su distribuidor KTM a este respecto.

MANTENIMIENTO

Le recomendamos leer con atención y enteramente este manual antes de que usted disfrute de su primera salida. Contiene información y sugerencias que le facilitarán el uso y manipulación de la motocicleta. Sólo así podrá comprender cómo adaptar su motocicleta lo mejor posible a sus exigencias y cómo evitar eventuales lesiones. Además, el presente manual contiene informaciones importantes sobre el mantenimiento de la moto.

Preste atención especialmente a las siguientes instrucciones.

ATENCIÓN

- Ignorar estas instrucciones y advertencias puede ocasionar serios danos en su persona !

AVISO

- Siga atentamente las instrucciones. De otro modo podría dañar su motocicleta o incluso podría no volver a ser segura.

Este manual, en la fecha de su impresión, corresponde al último nivel de la técnica de esta serie constructiva. Sin embargo, nunca pueden excluirse pequeñas diferencias que resulten del desarrollo constructivo de las motocicletas.

Las instrucciones de uso son parte integrante de la motocicleta y se le deben entregar al propietario en el acto de la venta.

MANTENIMIENTO

Una precondition para una marcha sin problemas y la evasión de un desgaste prematuro consiste en la observación de las instrucciones de mantenimiento, servicio y ajuste indicadas en las instrucciones para el uso del motor y del chasis. Un mal ajuste del chasis puede causar daños y roturas en los componentes del chasis (véase capítulo Controlar ajuste básico del chasis).

La utilización de las motocicletas bajo condiciones extremas de uso, por ej. terreno muy fangoso y húmedo, puede conducir a un desgaste excesivo de componentes como por ej. órganos de mando o frenos. Consecuentemente puede ser necesario un mantenimiento o el cambio de piezas desgastadas ya antes de alcanzar el límite de desgaste, según el plan de mantenimiento.

Hacemos observar expresamente que los trabajos marcados con * en el capítulo „trabajos de mantenimiento en el chasis y el motor“ deben ser efectuados por un taller especializado KTM. Si tales trabajos de mantenimiento son necesarios durante el uso en una competencia, deben efectuarse por un mecánico capacitado.

Le recomendamos seguir con atención las indicaciones sobre el período de rodaje y los intervalos de mantenimiento con el fin de prolongar la vida de su motocicleta. Para los trabajos de mantenimiento diríjase siempre a un concesionario oficial KTM.

GARANTÍA

Los trabajos de servicio prescritos en la „tabla de lubricación y mantenimiento“ deben efectuarse de todas maneras en un taller especializado KTM y deben ser confirmados en el cuaderno de servicio del cliente, de no ser así se pierde todo derecho a la garantía.

MEDIOS DE FUNCIONAMIENTO

En caso de daños y daños consecuenciales causados por manipulaciones y modificaciones en la motocicleta, no se puede reclamar responsabilidad alguna.

PIEZAS DE RECAMBIO; ACCESORIOS

Se deben utilizar los combustibles y lubricantes así como los carburantes con especificaciones equivalentes, según el plan de mantenimiento.

TRANSPORTE

Durante el transporte de su motocicleta KTM cuiden de que esté siempre en posición vertical sujeta con cintas de sujeción u otros dispositivos de fijación mecánica y de que el grifo de la gasolina esté cerrado. Si la motocicleta pierde el equilibrio, el carburante puede salirse del carburador o del depósito de gasolina.

MEDIO AMBIENTE

Viajar en motocicleta es un maravilloso deporte y naturalmente deseamos que Usted pueda disfrutar de éste en todas sus manifestaciones. Sin embargo ello implica problemas potenciales con el medio ambiente, así como conflictos con otras personas. Sin embargo un comportamiento de completa responsabilidad con relación a la motocicleta cuida que estos problemas y conflictos no aparezcan. Para asegurar el futuro del motociclismo deportivo, procure utilizar la motocicleta en el marco de la legalidad, muéstrese consciente del cuidado con el medio ambiente y respete los derechos de los demás.

¡Le deseamos muchas satisfacciones en la conducción!

KTM-SPORTMOTORCYCLE AG
5230 MATTIGHOFEN, AUSTRIA

Adjunto: Catálogo de recambio chasis & motor

	Página
POSICIONES DE LOS NUMEROS DE SERIE	5
Numero del chasis	5
Numero del motor	5
ELEMENTOS DE MANDO	5
Maneta del embrague	5
Maneta del freno delantero	5
Velocímetro electrónico	6
Luces de aviso	10
Llave de luces (EXC)	11
Interruptor de luz (XC-W)	11
Intermitente	11
Botón de parada de emergencia (AUS)	11
Tapon del deposito	12
Tapón del depósito de gasolina (XC, XC-W)	12
Grifo de la gasolina	12
Estarter	12
Pedal de cambio	12
Pedal de arranque	13
Pedal de freno	13
Caballote lateral	13
Bloqueo de direccion	13
Reglaje de compresion de la horquilla	14
Reglaje de extension de la horquilla	14
Precarga del muelle de la horquilla (XC/EXC Six Days) ...	14
Amortiguación del nivel de compresión del	14
amortiguador (XC, EXC-Six Days)	
Amortiguación de los niveles de compresión	15
del amortiguador (XC-W/EXC)	
Reglaje de extension del amortiguador (XC, EXC) ...	15
ADVERTENCIAS GENERALES Y AVISOS PARA EL	
ARRANQUE	16
Instrucciones para la primera puesta en marcha ...	16
Rodaje	16
INSTRUCCIONES PARA LA CONDUCCION	17
Verificaciones antes de cada puesta en marcha ...	17
Arranque con el motor en frio	18
Arranque con el motor en caliente	18
Que hacer cuando el motor esta „ahogado“	18
Partida	18
Cambio de marchas, conduccion	19
Frenar	19
Parar y aparcar	19
TABLA PERIODICA DE MANTENIMIENTO	20
TRABAJOS DE MANTENIMIENTO EN CHASIS Y MOTOR ..	24
Cojinete giratorio	24
Modificar la tensión previa del muelle	24
Ajuste básico del chasis al peso del motociclista ...	25
Cambiar la precarga del muelle de la horquilla	
telescópica (modelos SX)	26
Cambiar la precarga del muelle de la horquilla	
telescópica (modelos XC/EXC)	26
Cambiar los muelles de la horquilla	27
Tornillo de sangrado de la horquilla	27
Limpiar los fuelles antipolvo de las horquillas telescópicas ..	27
Cambiar el avance de la horquilla (XC)	28
Verificacion y reglaje de los rodiamientos de direccion	29

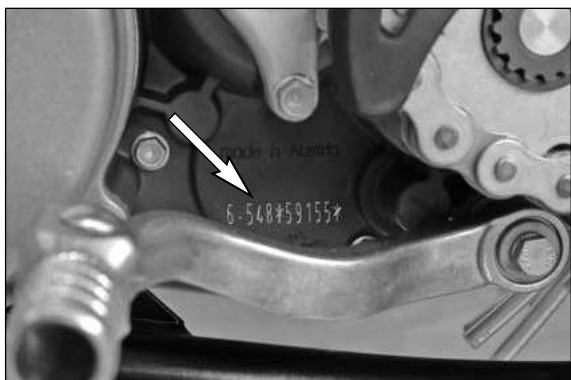
	Página
Modificar la posición del manillar	30
Tension de la cadena	30
Ajuste de la tension de la cadena	31
Mantenimiento de la cadena	31
Desgaste de la cadena	31
Informacion general sobre los frenos de disco KTM ..	32
Ajuste el libre de la maneta de freno	33
Comprobación del nivel del liquido del freno delantero ..	33
Llenado del deposito de freno delantero	33
Control de las pastillas de freno delantero	33
Sustitucion de las pastillas de freno delantero	34
Reglaje de la posicion del pedal del freno	34
Comprobacion del nivel del liquido de freno trasero ..	34
Llenado del deposito de freno trasero	34
Control de las pastillas de freno traseras	35
Sustitucion de las pastillas de freno trasero	35
Desmontar y montar la rueda delantera	35
Desmontaje y montaje de la rueda trasera	36
Neumaticos, presion	37
Controlar de la tension de los radios	37
Batería para el velocímetro digital	38
Verificar/ajustar la distancia del sensor imantado ...	38
Cambiar la lámpara de faro/lámpara de luces de posición ..	38
Circuito de refrigeracion	39
Cubierta del radiador para la estación fría	39
Control del nivel del liquido de refrigeracion	39
Sangrado del sistema de refrigeracion	40
Limpieza del filtro del aire	40
Controlar el nivel de aceite del embrague hidráulico ..	41
Sistema de escape	41
Cambiar la posición básica de la palanca del embrague ..	41
Purgar el embrague hidráulico	42
Reglaje del carburador	43
Control del nivel de la cuba	45
Vaciar la caja del flotador del carburador	44
Regular la característica del motor a través	44
de la curva de encendido	
Regular la característica del motor a través	45
del muelle compensador	
Control del nivel del aceite del cambio (125/200) ...	46
Sustitucion del aceite del cambio (125/200)	46
Control del nivel del aceite del cambio (250/300) ...	46
Sustitucion del aceite del cambio (250/300)	46
LIMPIEZA	47
CONSERVACIÓN PARA EL SERVIVIO DE INVIERNO ...	47
ALMACENAMIENTO	47
DATOS TECNICOS – CHASIS 125 / 200	48
DATOS TECNICOS – MOTOR 125 / 200	50
DATOS TECNICOS – CHASIS 250 / 300	52
DATOS TECNICOS – MOTOR 250 / 300	54
ÍNDICE ALFABETICO	56
ESQUEMA ELECTRICO, DATOS CARBURADOR ...	APÉNDICE

POSICIONES DE LOS NUMEROS DE SERIE »



Numero del chasis

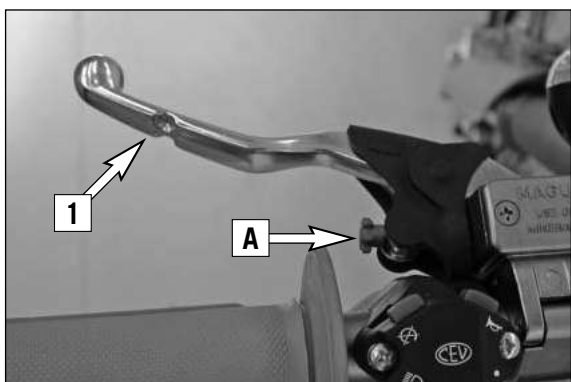
El número del chasis se encuentra grabado en el lado derecho de la pipa de dirección. Apunten este número en la página 1.



Numero del motor

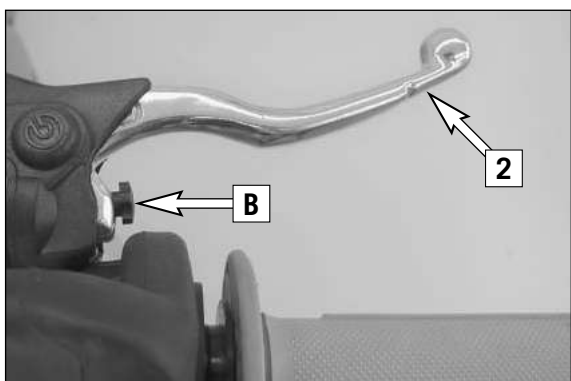
Número y tipo del motor están grabados en la parte izquierda del motor debajo del piñón de la cadena. Anote usted dicho número en la página 1.

ELEMENTOS DE MANDO »



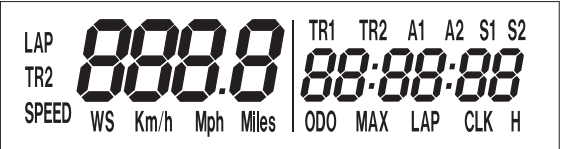
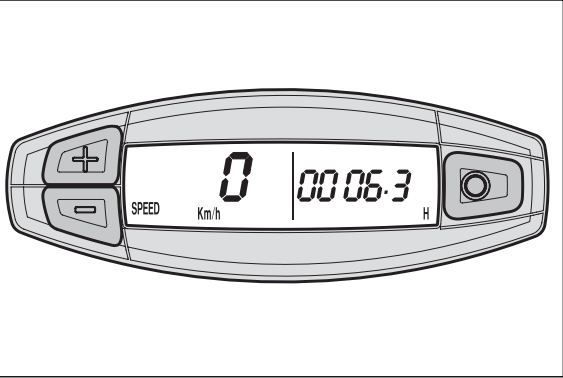
Maneta del embrague

La palanca del embrague [1] está situada a la izquierda del manillar. La posición básica de la palanca del embrague puede cambiarse con el tornillo de ajuste [A] (véase los trabajos de mantenimiento).



Maneta del freno delantero

Se encuentra situada a la derecha del manillar y frena la rueda delantera [2]. La posición básica de la palanca del embrague puede cambiarse con el tornillo de ajuste [B] (véase los trabajos de mantenimiento). El embrague se acciona hidráulicamente y se reajusta automáticamente.



Velocímetro electrónico

El indicador del velocímetro electrónico se activa tan pronto se acciona un botón en el velocímetro y/o viene un impulso desde el sensor de la rueda. El indicador se ilumina cuando el motor está en marcha. La indicación en el indicador se apaga si no se acciona ningún botón durante un minuto y/o no viene un impulso desde el sensor de la rueda. Con el botón  se cambian los modos de indicación. Con los botones + y – se operan diversas funciones.

TEST

Para la prueba funcional del indicador se iluminan brevemente todos los segmentos de indicación.

WS (wheel size)

La indicación cambia y se señala brevemente la circunferencia de la rueda delantera en milímetros (2205 mm corresponde a la circunferencia de la rueda delantera 21" con neumáticos de serie). En seguida se cambia al modo de indicación últimamente ajustado.

Modo de indicación SPEED / H (horas de marcha)

Al momento del suministro están activados sólo los modos de indicación SPEED/H y SPEED / ODO. Si el indicador está activado y la rueda delantera está parada, se indica SPEED/H. Tan pronto gire la rueda delantera, es cambiado automáticamente al modo de indicación SPEED/ODO.

SPEED indica la velocidad.

H indica las horas de funcionamiento del motor. El contador de horas de funcionamiento comienza a contar tan pronto el motor es encendido. El valor indicado no puede ser cambiado. Para las motocicletas KTM de campo traviesa los intervalos de mantenimiento son dados en parte en horas de funcionamiento, aquí el contador de horas de marcha es de gran ayuda.

Modo de indicación SPEED / ODO (Edómetro)

En el modo SPEED/ODO es indicada la velocidad y el total del recorrido. Si la rueda delantera está detenida, se cambia automáticamente al modo de indicación SPEED/H.

- | | |
|--|--|
| Botón + | sin función |
| Botón – | sin función |
| Botón  corto | cambia al siguiente modo de indicación |
| Botón  3 seg. | cambia al siguiente modo de indicación |

El velocímetro electrónico tiene muchos modos de indicación (funciones) que Ud. puede activar (aparecer en el indicador) adicionalmente (véase la sección: Activación y desactivación de los modos de indicación).



Activación y desactivación de los modos de indicación

Para ello, presionar el botón **MAX** durante 3 segundos en el modo de indicación SPEED/H para llegar al menú SETUP. Se indicarán las funciones activas. La indicación centelleante respectiva se puede activar con el botón **+** y desactivar con el botón **-**. Para memorizar los ajustes, presionar el botón **MAX** durante 3 segundos. Si durante 20 segundos no se oprime ningún botón, los ajustes se memorizan automáticamente y se cambia al modo de indicación SPEED/H.

- Botón **+** activa la indicación centelleante
- Botón **-** desactiva la indicación centelleante
- Botón **MAX** corto cambia a la indicación siguiente sin variación alguna
- Botón **MAX** 3 seg. Enciende el SETUP memoriza los ajustes y cambia a SPEED/H

- Los siguientes modos de indicación pueden ser activados:
- TR1 Tripmaster 1
 - TR 2 Tripmaster 2
 - A1 velocidad media 1
 - A2 velocidad media 2
 - S1 cronómetro 1
 - S2 cronómetro 2
 - CLK reloj
 - LAP tiempo de recorrido
 - MAX velocidad máxima
 - KMH/MPH indicación en kilómetros y/o millas (véase la sección: Kilómetros o millas)

Si ha activado todos los modos de indicación, éstos se pueden llamar en el siguiente orden:
SPEED/H, SPEED/CLK, SPEED/LAP, LAP/LAP, SPEED/MAX, SPEED/ODO, SPEED/TR1, SPEED/TR2, SPEED/A1, SPEED/A2, SPEED/S1, SPEED/S2



Modo de indicación SPEED / CLK (hora)

CLK indica la hora en horas, minutos y segundos.

- Botón **+** sin función
- Botón **-** sin función
- Botón **MAX** corto cambia al siguiente modo de indicación
- Botón **MAX** 3 seg. menú poner la hora

Para poner la hora véase la sección poner la hora.



Modo de indicación SPEED/ LAP (tiempo de recorrido)

Con el reloj de cronometraje manual puede detener y memorizar hasta 10 tiempos de recorrido, los cuales puede consultar en el modo de indicación LAP/LAP (véase abajo). LAP indica los tiempos de recorrido en horas, minutos y segundos.

- Botón **+** activa y detiene el reloj de cronometraje, el tiempo de recorrido no se coloca en 0
- Botón **-** detiene el actual reloj de cronometraje, memoriza el tiempo de recorrido y activa el reloj de cronometraje de nuevo, el tiempo comienza desde 0. De este modo pueden ser memorizados 10 tiempos de recorrido. Cuando el tiempo de recorrido continua corriendo después de oprimir el botón **-** es porque todos los 10 espacios de memoria están ocupados. Puede borrar todos los tiempos de recorrido memorizados oprimiendo el botón **MAX** durante 3 segundos en el modo de indicación SPEED/LAP.
- Botón **MAX** corto cambia al siguiente modo de indicación. Si no están memorizados tiempos de recorrido o la motocicleta está en movimiento es omitido el modo de indicación LAP/LAP.
- Botón **MAX** 3 seg. borra todos los valores LAP



Modo de indicación LAP / LAP (consultar los tiempos de recorrido)

El modo de indicación LAP/LAP se puede consultar solamente si están memorizados tiempos de recorrido y la rueda delantera está parada. Se indica el número del recorrido y el tiempo de recorrido cronometrado en horas, minutos y segundos. Con el botón **+** llega al siguiente tiempo de recorrido. Puede borrar los tiempos de recorrido memorizados oprimiendo el botón **○** durante 3 segundos en el modo de indicación SPEED/LAP.

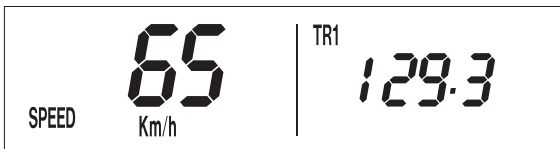
Botón +	cambia al siguiente tiempo de recorrido
Botón -	sin función
Botón ○ corto	cambia al siguiente modo de indicación
Botón ○ 3 seg.	cambia al siguiente modo de indicación



Modo de indicación SPEED / MAX (velocidad máxima)

MAX indica la velocidad máxima recorrida y está siempre activo.

Botón +	sin función
Botón -	sin función
Botón ○ corto	cambia al siguiente modo de indicación
Botón ○ 3 seg.	borra el valor MAX



Modo de indicación SPEED / TR1 (Tripmaster 1)

El tripmaster 1 está siempre activo y cuenta hasta 999,9. Con él puede medir la longitud del recorrido en viajes o la distancia entre 2 paradas de reabastecimiento de gasolina.

TR1 está acoplado con A1 (velocidad media 1) y S1 (cronómetro 1). El cálculo de estos valores se activa con el primer impulso del sensor de la rueda (la rueda delantera gira) y termina 3 segundos después del último impulso (la rueda delantera se encuentra detenida).

Si se excede de 999,9, los valores TR1, A1 y S1 son cancelados automáticamente.

Botón +	sin función
Botón -	sin función
Botón ○ corto	cambia al siguiente modo de indicación
Botón ○ 3 seg.	borra los valores TR1, S1, A1



Modo de indicación SPEED / TR2 (Tripmaster 2)

El tripmaster 2 está siempre activo y cuenta hasta 999,9. Contrariamente al TR1, el valor indicado se puede cambiar manualmente con los botones **+** y **-**. Una función muy práctica durante viajes con el roadbook.

Botón +	aumenta el valor TR2
Botón -	disminuye el valor TR2
Botón ○ corto	cambia al siguiente modo de indicación
Botón ○ 3 seg.	borra el valor TR2



Modo de indicación SPEED / A1 (velocidad media 1)

A1 indica la velocidad media a base del cálculo de TR1 (tripmaster 1) y S1 (cronómetro 1). El cálculo de este valor se activa con el primer impulso del sensor de la rueda y termina 3 segundos después del último impulso.

Botón +	sin función
Botón -	sin función
Botón ○ corto	cambia al siguiente modo de indicación
Botón ○ 3 seg.	borra los valores TR1, S1, A1

ELEMENTOS DE MANDO »

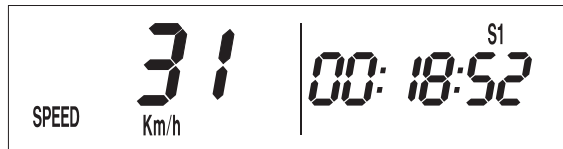


Modo de indicación SPEED / A2 (velocidad media 2)

A2 indica la velocidad media a base del cálculo de TR2 (tripmaster 2) y S2 (cronómetro 2).

El valor indicado puede apartarse de la velocidad media real, si TR2 fue modificada manualmente y/o si S2 no fue detenida después del viaje.

Botón +	sin función
Botón -	sin función
Botón 	cambia al siguiente modo de indicación
Botón 	cambia al siguiente modo de indicación



Modo de indicación SPEED / S1 (cronómetro 1)

S1 indica el tiempo de viaje a base de TR1 y continua corriendo tan pronto vienen impulsos desde el sensor de la rueda. El cálculo de este valor se activa con el primer impulso del sensor de la rueda y termina 3 segundos después del último impulso.

Botón +	sin función
Botón -	sin función
Botón 	cambia al siguiente modo de indicación
Botón 	borra los valores TR1, S1, A1

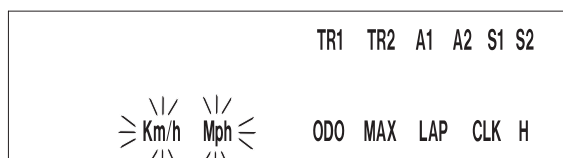


Modo de indicación SPEED / S2 (cronómetro 2)

S2 es un cronómetro manual. Presionando el botón + se inicia el cronómetro, presionando de nuevo se para el cronómetro. Presionando de nuevo el botón + el tiempo continua corriendo.

Presionando brevemente el botón  puede cambiar al siguiente modo de indicación. Si como fondo el S2 continua corriendo, en los otros modos de indicación se le informa a Usted de ello mediante el alumbramiento intermitente de S2. Para poder detener S2, debe cambiar al modo de indicación SPEED/S2 y presionar el botón +.

Botón +	arranque y detención del cronómetro
Botón -	sin función
Botón 	cambia al siguiente modo de indicación
Botón 	borra el valor S2



Kilómetros o millas

La unidad de medida (kilómetros o millas) puede ser cambiada. El valor ODO queda preservado y será convertido correspondientemente. Los valores TR1, A1, S1, TR2 y A2 serán cancelados.

Para hacerlo, presionar en el modo de indicación SPEED/H el botón  durante 3 segundos para llegar al menú SETUP. Presionar continuamente el botón  hasta que centellee la indicación KMH/MPH. Presionar brevemente el botón + para llegar a la selección, presionar el botón + para la indicación KMH o el botón - para MPH.

Para memorizar presionar el botón  brevemente por una vez y en seguida durante 3 segundos hasta que el modo de indicación cambie hasta SPEED/H. Si no se presiona ningún botón durante 20 segundos, se memoriza automáticamente la selección y se cambia al modo de indicación SPEED/H.

Botón +	entrada en la selección
	activa la indicación KMH
Botón -	activa la indicación MPH
Botón 	cambia a la siguiente indicación
	cambia desde la selección al menú SETUP
Botón 	memoriza y cierra el menú SETUP



Poner la hora

Para poner la hora apagar el motor, entrar en el modo de indicación SPEED/CLK y presionar el botón durante 3 segundos. El respectivo valor que centellea se puede cambiar con los botones + y -. Presionando el botón Usted cambia al siguiente valor. 0-12 indica la hora en el modo de 12 horas, 0-24 en el modo de 24 horas.

Para memorizar las selecciones presionar el botón durante 3 segundos. Si no se presiona ningún botón durante 20 segundos, se memorizan automáticamente las selecciones y se cambia al modo de indicación SPEED/CLK.

- Botón +

Botón -

Botón corto

Botón 3 seg.
- hora +

hora -

cambia al siguiente valor

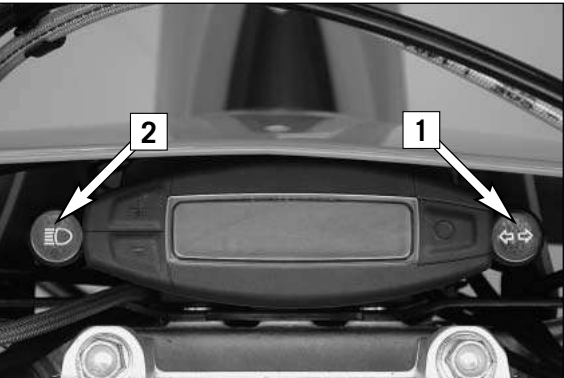
inicia el SETUP

memoriza la hora y cambia al modo de indicación SPEED/CLK.

Motocicleta parada	Motocicleta andando	SÍNTESIS DE FUNCIONES DEL VELOCÍMETRO ELECTRÓNICO				
		Indicación	Botón + corto	Botón - corto	Botón corto	Botón 3 seg
X		SPEED / H	sin función	sin función	siguiente modo de indicación	menú setup indicación
X	X	SPEED / CLK	sin función	sin función	siguiente modo de indicación	menú poner la hora
X	X	SPEED / LAP	inicia - detiene LAP valor LAP queda conservado	detiene LAP, memoriza valor LAP, pone LAP en 0	siguiente modo de indicación	borra todos los valores LAP
X		LAP / LAP	siguiente valor	sin función	siguiente modo de indicación	siguiente modo de indicación
X	X	SPEED / MAX	sin función	sin función	siguiente modo de indicación	borra MAX
	X	SPEED / ODO	sin función	sin función	siguiente modo de indicación	siguiente modo de indicación
X	X	SPEED / TR1	sin función	sin función	siguiente modo de indicación	borra TR1, S1, A1
X	X	SPEED / TR2	aumenta valor TR2	disminuye valor TR2	siguiente modo de indicación	borra TR2
X	X	SPEED / A1	sin función	sin función	siguiente modo de indicación	borra TR1, S1, A1
X	X	SPEED / A2	sin función	sin función	siguiente modo de indicación	siguiente modo de indicación
X	X	SPEED / S1	sin función	sin función	siguiente modo de indicación	borra TR1, S1, A1
X	X	SPEED / S2	inicia - detiene S2	sin función	siguiente modo de indicación	borra S2

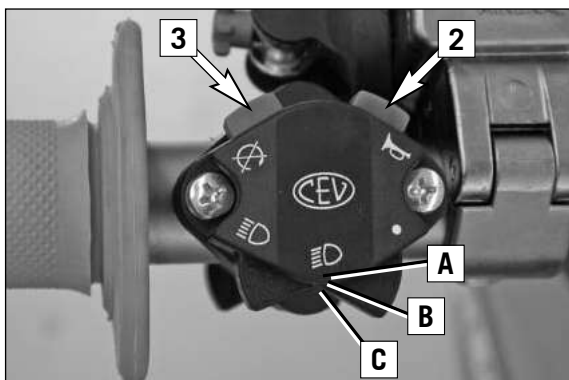
Si de repente están cancelados CLK, LAP, MAX, TR1, TR2, A1, A2, S1 y S2, es que la batería en el velocímetro electrónico está totalmente descargada y se debe sustituir (véase la sección: cambiar la batería en el velocímetro electrónico).

Como pieza accesorio está a disposición un interruptor tripmaster con el cual puede controlar las funciones del velocímetro electrónico desde el manillar.



Luces de aviso

-
- La luz de aviso verde [1] funciona al mismo ritmo de los intermitentes cuando éstos están accionados.
-
- La luz de aviso azul [2] se enciende con las luces largas accionadas



Llave de luces (EXC/EXC Six Days)

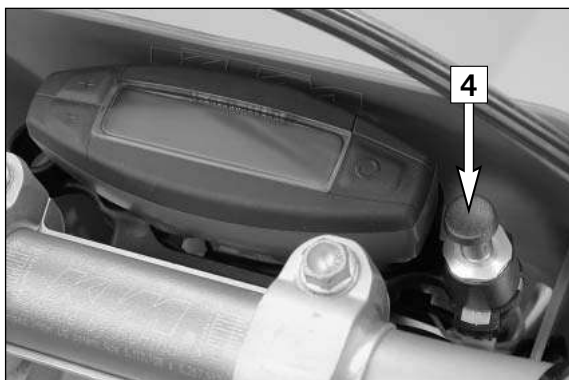
La llave de luces tiene dos o tres posiciones:

[A] = luces apagadas (en algunos modelos no puede desconectarse la luz).

[B] = luces de cruce

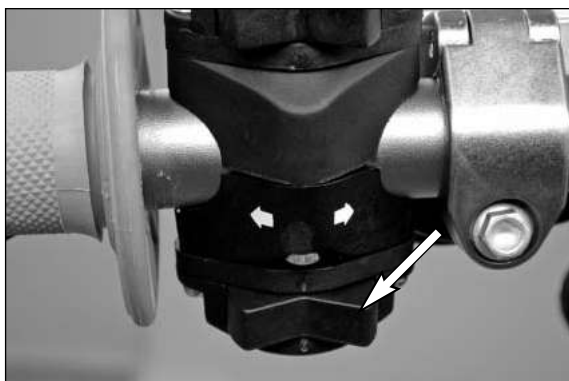
[C] = luces largas

Accionando el botón [2] sonará el cláxon. El botón de masa rojo [3] sirve también para parar el motor. Manténgalo accionado hasta que el motor se pare.



Interruptor de luz (XC-W)

Este modelo de proyectores de luz se enciende con un interruptor de tirador [4].



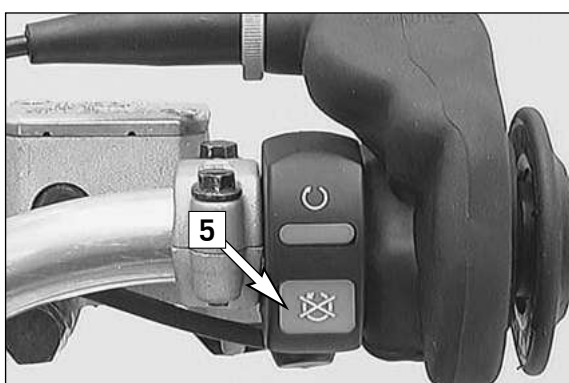
Intermitente

El control de direccionales es una unidad separada y está montada en el manillar a la izquierda.

El tramo de cables está colocado de manera tal que se puede desmontar todo el equipo de las direccionales para el uso sobre el terreno. La función del resto del equipo eléctrico permanece intacta.

↶ Intermitente a la izquierda

↷ Intermitente a la derecha

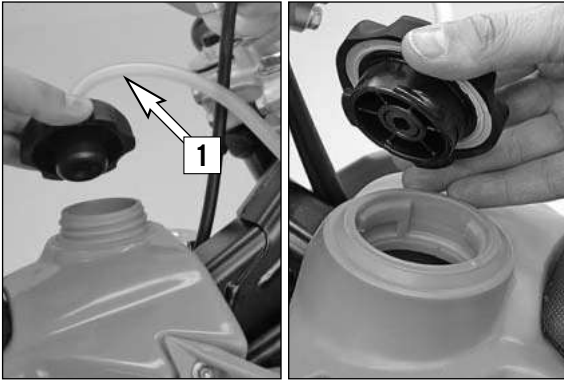


Botón de parada de emergencia (AUS)

El botón de parada de emergencia [5] se encuentra próximo al puño del gas. Diseñado en principio como botón de parada de emergencia o seguridad, no debe hallarse normalmente actuado.

⊗ En esta posición, el circuito de encendido está cortado; si el motor está en marcha, se calará inmediatamente; si se encuentra parado, no arrancará.

○ En esta posición, el circuito no está cortado, el motor debe arrancar.



Tapon del deposito (EXC/EXC Six Days)

Abrir: gire el tapón en sentido contrario a las agujas del reloj.

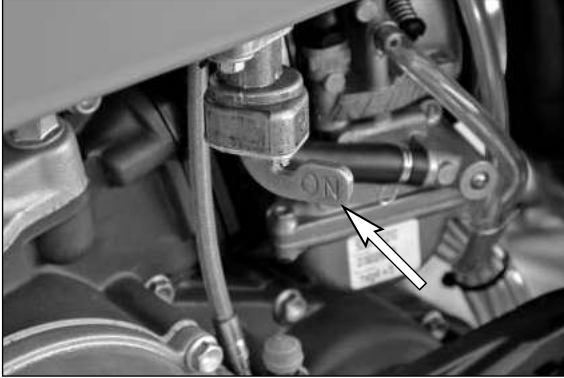
Cerrar: coloque el tapón y gire en sentido horario.

Tapón del depósito de gasolina (XC, XC-W)

Abrir: girar el tapón del depósito de gasolina aprox. 45° en sentido contrario a las manecillas del reloj.

Cerrar: colocar el tapón del depósito de gasolina y girarlo aprox. 45° en el sentido de las manecillas del reloj.

Coloque el tubo de ventilación [1] del depósito sin doblarlo.



Grifo de la gasolina

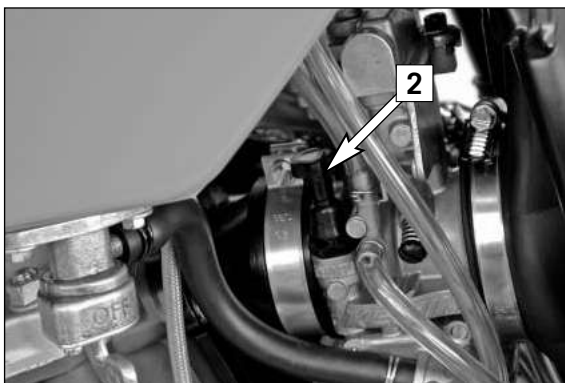
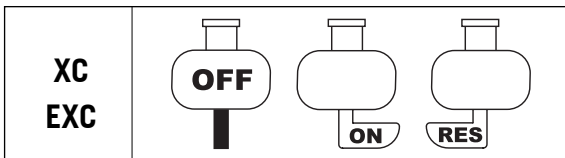
OFF En esta posición el grifo de la gasolina está cerrado. El gasolina no puede llegar al carburador.

ON Al utilizar la motocicleta se tiene que poner el mango en ON para que pueda fluir el carburante al carburador. En dicha posición se vacía el depósito hasta la reserva.

RES La reserva está consumada sólo si la empuñadura giratoria está en la posición RES. Rellenen el depósito de la gasolina lo más pronto posible y, no olviden de poner la empuñadura giratoria otra vez en la posición ON para que tengan a su disposición la reserva también la próxima vez.

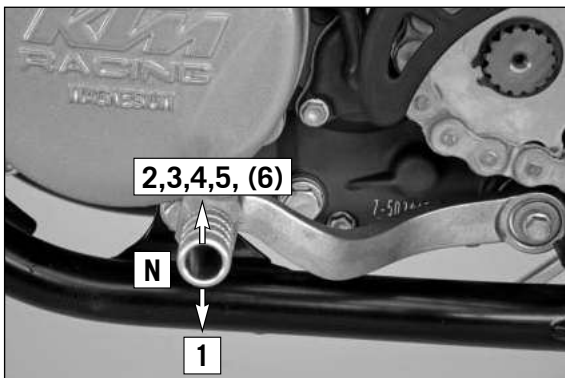
Reserva del depósito de 8,5/10 litros1,3 litros

Reserva del depósito de 11,2 litros1,7 litros



Estarter

Tirando de la manecilla del éstarter hacia arriba [2] se abre un pasaje en el carburador a través del cual el motor puede aspirar una cantidad adicional de carburante. El resultado es una rica mezcla de aire-carburante necesaria para el arranque en frío.



Pedal de cambio

La pedal de cambio está montada en el motor a izquierda. La posición de las marchas está indicada en la ilustración. La posición neutra y de marcha en vacío está entre la primera y la segunda marcha.



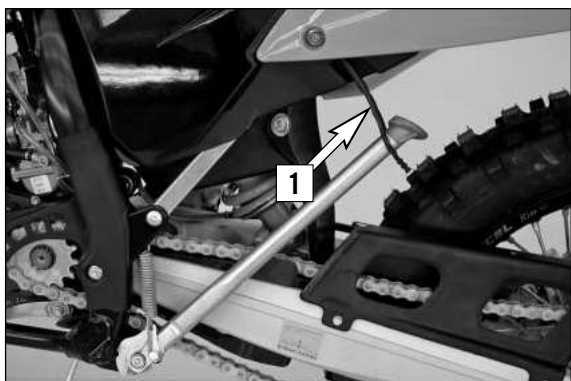
Pedal de arranque

El pedal de arranque se encuentra montado en el lado derecho del motor. La parte superior es orientable.



Pedal de freno

El pedal de freno se halla situado delante del reposapié derecho. La posición original puede ser regulada en base a la posición del asiento. (ver trabajo de mantenimiento).



Caballote lateral

Bajar el soporte lateral con el pie en tierra y cargar en él la motocicleta. Observar que esté siempre en piso firme y en posición estable. Al circular en todo terreno se puede asegurar el caballote lateral, girado hacia arriba, con una cinta de goma [1].

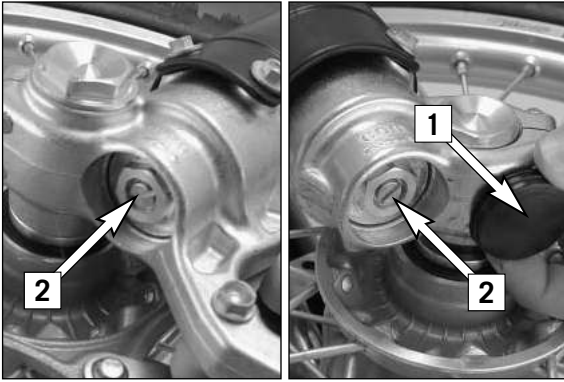


Bloqueo de direccion

El bloqueo está situado en la pipa de dirección y permite bloquear el manillar. Gire el manillar completamente hacia la derecha, introduzca la llave, gire a la izquierda, presione, gire a derecha y saque la llave.

! AVISO

No deje nunca la llave en la cerradura. Si girara la dirección hacia la izquierda con la llave en la cerradura, ésta podría resultar seriamente dañada.



Reglaje de compresion de la horquilla

La amortiguación hidráulica del nivel de compresión determina el comportamiento de la compresión de la horquilla. Quite el capuchón de protección [1]. El nivel de amortiguación del nivel de compresión puede regularse con los tornillos de ajuste [2] del borde inferior de las botellas de la horquilla. Girando en sentido horario aumenta la amortiguación durante la compresión y girando en sentido contrario disminuye.

AJUSTE ESTANDAR:

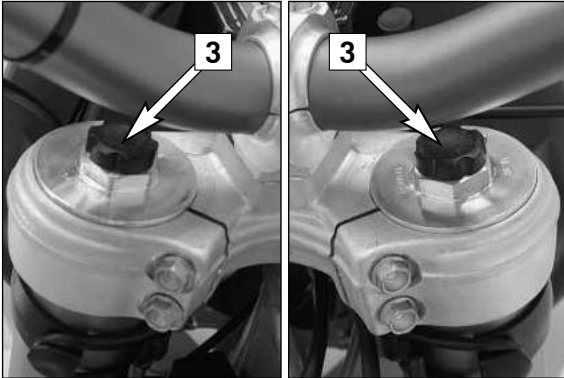
- gire el tornillo en sentido horario hasta el tope.
- gire en sentido contrario tantos clicks como se indique para el tipo de horquilla.

Typ WP Suspension 14187C0220 pasos

Typ WP Suspension 14187C0420 pasos

Typ WP Suspension 14187C2718 pasos

Typ WP Suspension 14187C2818 pasos



Reglaje de extension de la horquilla

La amortiguación hidráulica del nivel de presión determina el comportamiento de la horquilla durante la extensión. Con el tornillo [3] el grado de amortiguación en la extensión puede ser regulado. Girando en sentido horario aumenta la amortiguación y girando en sentido contrario disminuye durante la extensión.

AJUSTE ESTANDAR:

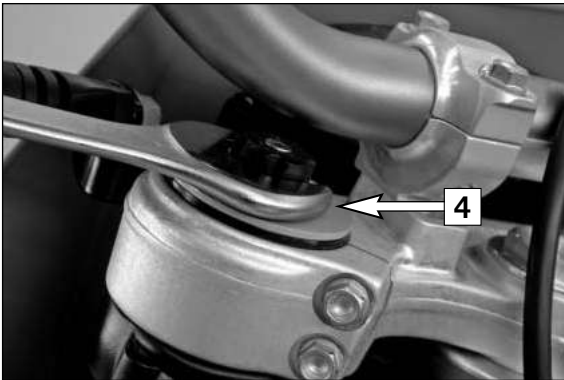
- gire el tornillo en sentido horario hasta el tope.
- gire en sentido contrario tantos clicks como se indique para el tipo de horquilla

Typ WP Suspension 14187C0220 pasos

Typ WP Suspension 14187C0420 pasos

Typ WP Suspension 14187C2720 pasos

Typ WP Suspension 14187C2820 pasos



Precarga del muelle de la horquilla (XC, EXC Six Days)

La precarga del muelle de la horquilla puede ser cambiada con los tornillos de ajuste [4]. Utilice para ello una llave de horquilla de 24 mm. Otras descripciones encuentra Usted en el capítulo „Ajustar la horquilla y el amortiguador“.



Amortiguación del nivel de compresión del amortiguador (XC, EXC Six Days)

El amortiguador de los modelos XC/EXC Six Days está provisto de la posibilidad de amortiguar el nivel de compresión de manera separada en el área low y high speed (Dual Compression Control).

La designación low speed y high speed se refiere al movimiento del amortiguador en la compresión del resorte y no a la velocidad de marcha de la motocicleta. La técnica low y high speed trabaja de manera solapada.

Desde la velocidad lenta hasta la normal de compresión del resorte del amortiguador actúa en primer lugar el ajuste low speed.

El ajuste high speed muestra su efecto durante la compresión rápida del resorte. Girando a la derecha se aumenta la amortiguación girando a la izquierda se reduce la amortiguación.

AJUSTE ESTÁNDAR LOW SPEED:

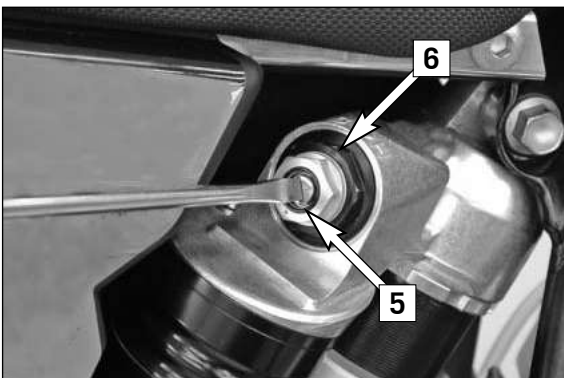
- Girar a la derecha el tornillo de ajuste [5] hasta el tope usando un destornillador.
- Girar atrás a la izquierda el número de clicks correspondiente al tipo de amortiguador.

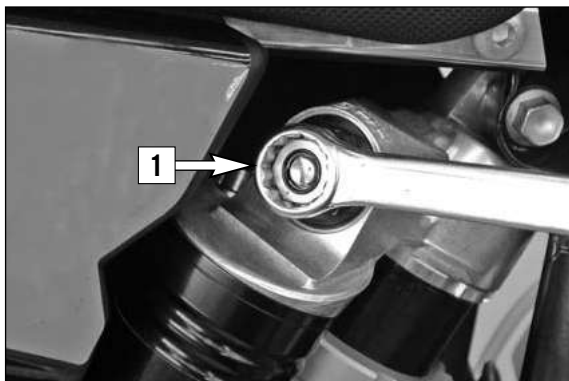
Typ WP Suspension 14187C2715 pasos

Typ WP Suspension 14187C2815 pasos

⚠ ATENCION

El amortiguador se encuentra lleno de nitrógeno altamente comprimido. No intente nunca desmontarlo ni repararlo usted mismo. Podría verse seriamente dañado. Por consiguiente nunca suelte la atornilladura negra [6] (24mm).



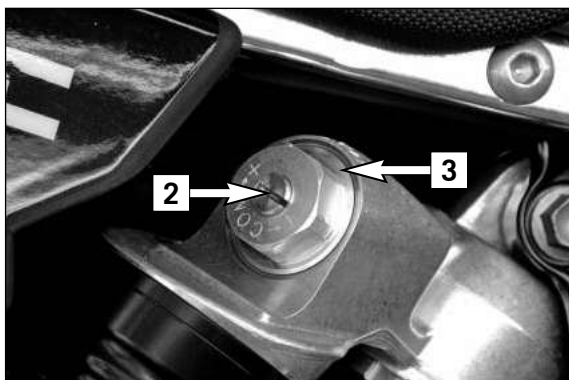


AJSUTE ESTÁNDAR HIGH SPEED:

- Girar a la izquierda el tornillo de ajuste [1] hasta el tope usando una llave de boca estrellada.
- Girar atrás a la derecha el número de giros correspondiente al tipo de amortiguador.

Typ WP Suspension 14187C271 giros

Typ WP Suspension 14187C281,25 giros



Amortiguación del nivel de compresión del amortiguador (XC-W, EXC)

En los amortiguadores XC-W y EXC se puede ajustar (durante la compresión del resorte) la amortiguación del nivel de compresión (Mono Compression Control). El nivel de amortiguación se puede graduar con el tornillo de ajuste [2]. Para hacer ésto utilice un destornillador. Girando a la derecha aumenta la amortiguación, girando a la izquierda reduce la amortiguación.

AJUSTE ESTANDAR:

- Girar el tornillo de ajuste hasta el tope en el sentido de las agujas del reloj.
- Girar hacia atrás, contra el sentido de las agujas del reloj, el número de pasos correspondientes al tipo de amortiguador.

Typ WP Suspension 14187C0217 pasos

Typ WP Suspension 14187C0415 pasos

Typ WP Suspension 14187C2715 pasos

Typ WP Suspension 14187C2815 pasos

⚠ ATENCION

El amortiguador se encuentra lleno de nitrógeno altamente comprimido. No intente nunca desmontarlo ni repararlo usted mismo. Podría verse seriamente dañado. Por consiguiente nunca suelte la atornilladura negra [3] (24mm).



Reglaje de extension del amortiguador

Mediante el tornillo [4] (REB) el grado de amortiguación durante la extensión puede ser regulado. Girando el tornillo hacia el lado derecho aumenta la amortiguación, girando hacia el lado izquierdo disminuye la amortiguación durante la extensión.

AJUSTE ESTANDAR:

- Girar el tornillo de ajuste hasta el tope en el sentido de las agujas del reloj.
- Girar hacia atrás, contra el sentido de las agujas del reloj, el número de pasos correspondientes al tipo de amortiguador.

Typ WP Suspension 14187C0226 pasos

Typ WP Suspension 14187C0425 pasos

Typ WP Suspension 14187C2724 pasos

Typ WP Suspension 14187C2824 pasos

⚠ ATENCION

El amortiguador se encuentra lleno de nitrógeno altamente comprimido. No intente nunca desmontarlo ni repararlo usted mismo. Podría verse seriamente dañado. Por consiguiente nunca suelte la atornilladura negra [5] (15mm).

ADVERTENCIAS GENERALES Y AVISOS PARA EL ARRANQUE »

Instrucciones para la primera puesta en marcha

- Asegúrese de que los trabajos de la "inspección de entrega" han sido efectuados por su taller especializado KTM. Usted recibirá el CERTIFICADO DE ENTREGA y el CUADERNO DE SERVICIO durante la entrega del vehículo.
- Lea con atención las instrucciones de uso antes de poner la moto en servicio.
- Familiarícese con los mandos.
- Coloque la palanca del embrague, la palanca del freno de mano y el pedal del freno en la posición más cómoda para usted.
- Hábituese al manejo de la motocicleta y su conducción en un parking vacío o en espacios abiertos antes de efectuar el primer trayecto largo. Intente conducir tan lentamente como le sea posible en posición de pie con el fin de habituarse mejor a la moto.
- No conduzca en terrenos demasiado difíciles para usted, ni haga trayectos demasiado largos para su habilidad y experiencia.
- Mantenga el manillar con ambas manos y apoye los pies en los reposapiés cuando conduzca.
- No apoye el pie en el freno cuando no esté frenando. Si el pedal no se encuentra libre, las pastillas rozan continuamente sobrecalentándose el sistema de frenos.
- No haga modificaciones en la motocicleta y use siempre piezas de recambio originales KTM. El recambio de otros fabricantes puede interferir en la seguridad de la misma.
- El reparto del peso es de gran influencia en el comportamiento de la moto. Si va a llevar consigo equipaje, colóquelo tan cerca del centro de la moto como le sea posible y reparta el peso uniformemente entre la rueda delantera y la trasera. No sobrepase nunca el peso máximo permitido, así como la carga en los ejes. El peso máximo permitido es el resultado del peso de:
 - Motocicleta lista para el funcionamiento con el depósito lleno
 - Equipaje
 - Conductor y pasajero con ropas protectoras y casco
- Observen las instrucciones para el rodaje.

Rodaje

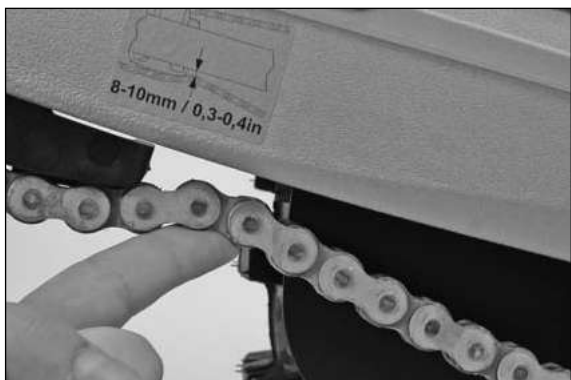
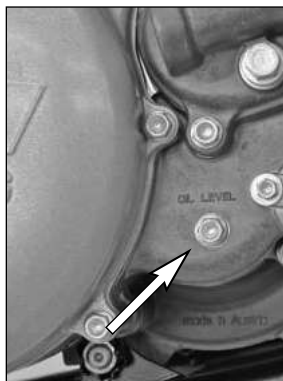
La superficie de las partes de un motor nuevo, al haber sido sometidas a un proceso de precisión, resultan más rugosas que las de un motor ya rodado. Esto explica la necesidad de rodaje del motor nuevo, por lo tanto durante los primeros 500 km. o las primeras 5 horas no se debe revolucionar el motor a su máxima potencia. El rodaje debe ser efectuado a bajo pero variado régimen.

! AVISO

No conduzca a alto régimen durante los primeros 500 kilómetros o las primeras 5 horas.

! AVISO

- Utilice ropas adecuadas cuando conduzca la motocicleta. Los motociclistas inteligentes conducen siempre con casco, botas, guantes y chaqueta, ya sea para una corta salida o para conducir durante todo el día. La indumentaria del motociclista debe ser de colores llamativos con el fin de que pueda ser visto lo antes posible por otros conductores. Si conduce con pasajero, éste debe llevar también ropa protectora adecuada.
- Durante sus viajes enciendan siempre la luz para que los otros usuarios de la carretera puedan verles lo más temprano posible.
- No conduzca después de haber consumido alcohol.
- Utilice exclusivamente accesorios recomendados por KTM. Por ejemplo, el panel frontal puede influir negativamente en el comportamiento de la marcha de la moto a alta velocidad. Las maletas, los depósitos adicionales etc, pueden también dificultar la buena marcha de la moto a causa de la alteración en la distribución del peso.
- La rueda delantera y la trasera deben llevar neumáticos del mismo perfil. Utilice exclusivamente neumáticos homologados.
- Después de 30 minutos de rodaje controlar en todo caso la tensión de los radios. Con nuevas ruedas la tensión de los radios se reduce en el curso de poco tiempo. Si se continua a rodar con radios flojos, los radios pueden romperse lo cual conduce a un comportamiento de rodaje inestable (véase controlar tensión de los radios)
- Respete las normas de circulación, conduzca lentamente con el fin de prevenir los peligros lo antes posible.
- Adecúe la velocidad a las condiciones y a su habilidad en la conducción.
- Conduzca prudentemente en carreteras o terrenos poco conocidos.
- Cuando conduzca fuera de carreteras, no lo haga nunca solo. Debe ir siempre acompañado por un amigo en otra motocicleta. De este modo podrán ayudarse si se presentan dificultades.
- Renueve a tiempo la visera del casco o el cristal de las gafas. Si el sol incide directamente sobre éstos estando rayados quedará prácticamente cegado.
- No abandone nunca la motocicleta con el motor en marcha.
- Los modelos arriba indicados están contruidos y diseñados solamente para el conductor. No debe llevar pasajero.
- Estos modelos no se ajustan a la reglamentación administrativa en materia de seguridad ni a las disposiciones legales, por tanto, no deben ser conducidas en carreteras públicas o autopistas.
- Cuando conduzca su motocicleta tenga siempre en cuenta que el exceso de ruido puede molestar a otras personas.



Verificaciones antes de cada puesta en marcha

Durante la marcha la motocicleta deben estar en excelentes condiciones desde hace el punto de vista técnico. Para garantizar la seguridad de conducir deberían efectuar un control general de la motocicleta antes de cada puesta en marcha.

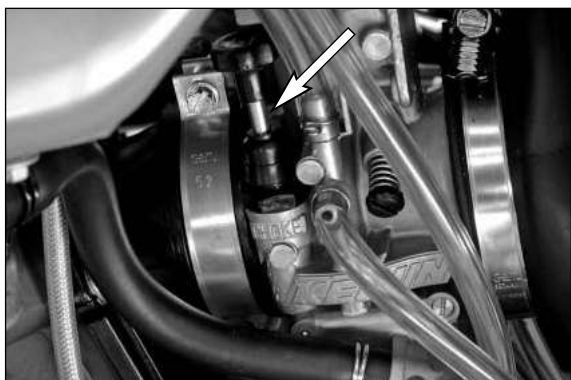
Deben ser hechas las siguientes comprobaciones:

- 1 **COMPROBACIÓN DEL NIVEL DEL ACEITE DEL CAMBIO**
Un bajo nivel de aceite en el cambio causa un desgaste prematuro, y por consiguiente, la destrucción de los engranajes y las piezas del cambio.
- 2 **GASOLINA**
Compruebe la cantidad de gasolina del depósito. Cuando cierre el tapón de la gasolina, compruebe que el tubo de ventilación del depósito no se encuentre obstruido.
- 3 **CADENA**
Una cadena floja puede salirse de la corona, una cadena extremadamente tensada puede romperse. Una cadena no suficientemente engrasada causa un desgaste excesivo de la misma así como de la corona.
- 4 **NEUMÁTICOS**
Verifique el buen estado de los neumáticos. Los neumáticos con cortes o abultamientos deben ser cambiados. Compruebe también la presión de los neumáticos. Una presión de aire inadecuada deteriora la conducción.
- 5 **FRENOS**
Compruebe el nivel del líquido de frenos y el buen funcionamiento de los mismos. Los depósitos han sido diseñados de tal forma que el líquido no necesita ser rellenado ni siquiera cuando las pastillas están gastadas. Si el nivel desciende por debajo del valor mínimo, esto indica un fallo en el sistema de frenos o un desgaste completo de las pastillas. Haga revisar el sistema de frenos por un concesionario KTM ya que puede esperarse un completo fallo del mismo. Compruebe también el estado del latiguillo de freno. Compruebe el libre juego en maneta de freno y pedal de freno.

⚠ ATENCION

Si la resistencia en la palanca del freno de mano o de pie parece esponjoso hay un fallo en el sistema de frenos. Hagan controlar el sistema de frenos por un taller KTM especializado antes de ir en motocicleta.

- 6 **CABLES**
Compruebe el reglaje y buen funcionamiento de todos los cables.
- 7 **LÍQUIDO REFRIGERANTE**
Verifique el nivel del líquido refrigerante cuando el motor esté frío.
- 8 **SISTEMA ELÉCTRICO**
Compruebe el funcionamiento correcto de faro, luz trasera, luz de freno, intermitentes, luces de aviso y cláxon con el motor en marcha.
- 9 **EQUIPAJE**
Si lleva equipaje consigo, compruebe que se halla bien sujeto.



Arranque con el motor en frío

- 1 Abra el grifo de la gasolina.
- 2 Quite el contacto o apriete el botón de parada de emergencia
- 3 Accionar hacia arriba el caballete lateral
- 4 Ponga la marcha en punto muerto.
- 5 Accionar el estarter
- 6 No abra el acelerador o hágalo 1/3 como máximo y accione vigorosamente el pedal de arranque.

⚠ ATENCION

- Llevar siempre botas para moto al arrancar el motor para evitar lesiones, ya que se puede resbalar del pedal de arranque o el motor podría golpear hacia atrás impulsando hacia arriba el pie con gran fuerza.
- Pisar siempre el pedal de arranque con mucha fuerza hasta el fondo y sin acelerar. El peligro de contragolpe aumenta si se acciona el pedal de arranque con fuerza insuficiente y si se tiene la manecilla giratoria abierta.
- Con temperaturas por debajo de 0°C de todas maneras examinar antes del accionamiento del pedal de arranque si se produce el cierre de fuerza. Si no hay cierre de fuerza, se puede pisar a fondo el pedal de arranque sin resistencia (pisar en el vacío). Con ello podrían producirse lesiones.
- No arranque y deje el motor a ralentí en sitios cerrados. Los gases del escape son altamente tóxicos y pueden causar la pérdida de conocimiento y la muerte. Con el motor en marcha asegúrese que existe siempre la suficiente ventilación.

! AVISO

No haga funcionar la motocicleta en frío pues el pistón se calienta más rápidamente que el cilindro refrigerado por agua. Deje que se caliente en parado o hágalo a escasa velocidad.

INDICACIÓN:

Las partes ligeramente inflamables de los nuevos combustibles se volatilizan durante un período largo de no funcionamiento. Si la motocicleta no se ha usado durante más de 1 semana, se debería vaciar el combustible viejo de la cámara del flotador. Si la cámara del flotador está llena de combustible fresco inflamable, el motor arrancará inmediatamente.

Arranque con el motor en caliente

- 1 Abra el grifo de la gasolina.
- 2 Quite el contacto o apriete el botón de parada de emergencia
- 3 Accionar hacia arriba el caballete lateral
- 4 Ponga la marcha en punto muerto.
- 5 Abra el acelerador 1/2 y accione vigorosamente el pedal de arranque.

Que hacer cuando el motor esta „ahogado“

- 1 Cierre el grifo de la gasolina.
- 2 Arranque el motor con el acelerador totalmente abierto. Si es necesario, saque la bujía y séquela
- 3 Una vez el motor esté arrancado, abra de nuevo el grifo de la gasolina.

Partida

Apriete la maneta del embrague, ponga la primera marcha y suelte lentamente la maneta del embrague acelerando al mismo tiempo.

⚠ ATENCION

- Antes de la partida compruebe que el caballete central o el lateral se encuentran subidos. Si algun caballete tocara el suelo se podría perder fácilmente el control de la motocicleta.
- Si tiene pensado utilizar la motocicleta en todo terreno debería asegurar adicionalmente la patilla con la cinta de goma a la carcasa del filtro del aire.

Cambio de marchas, conduccion

La primera marcha es la marcha de partida o de salida. Si las condiciones lo permiten (tráfico, pendiente, etc), puede pasar a una marcha superior. Para ello, cierre el gas, apriete la maneta del embrague, ponga la siguiente marcha, suelte la maneta de embrague y acelere. Si accionó el estérter, asegúrese de quitarlo una vez caliente el motor. Cuando haya alcanzado la máxima velocidad abriendo al máximo el puño del gas, ciérrelo hasta los 3/4; la velocidad permanece casi invariable pero se reduce notablemente el consumo de gasolina. Abra siempre lo justo el puño del gas, accionándolo rápida y bruscamente el consumo se ve incrementado. Para reducir marchas, use el freno si es necesario y cierre el puño del gas al mismo tiempo. Apriete la maneta del embrague y reduzca a la siguiente marcha. Suelte lentamente la maneta del embrague y acelere o reduzca nuevamente.

⚠ ATENCION

- Después de una caída con la motocicleta, todas las funciones deben ser comprobadas antes de la siguiente puesta en funcionamiento.
- El manillar deformado debe siempre ser cambiado. No repare, en ningún caso, el manillar porque con ello pierde su estabilidad.

! AVISO

- Un elevado número de revoluciones con el motor en frío repercute negativamente en la duración de éste. Es preferible calentarlo durante algunos kilómetros a un régimen medio.
- No reduzca nunca de marcha con el gas abierto al máximo, si el motor se sobrerrevoluciona puede resultar dañado. Por otra parte puede bloquearse la rueda trasera y provocar la pérdida de control de la motocicleta.
- Si durante largos descensos el motor funciona sin acelerar, de algunos golpes de gas para garantizar la llegada al motor de lubricante mezclado con la gasolina.
- En caso que durante la conducción de su motocicleta, note algún ruido o vibración anormal, pare inmediatamente, apague el motor y póngase en contacto con un concesionario KTM.

Frenar

Soltar el acelerador y frenar con el freno de mano y el freno de pedal al mismo tiempo. En suelo arenoso, mojado o resbaladizo, accionar los frenos de manera especialmente cuidadosa. Frene siempre con sensibilidad, ruedas bloqueadas conducen a resbalamientos o caídas. Además ponga también el cambio de marchas a la velocidad correspondiente, en pequeñas marchas. El procedimiento de frenado debería siempre estar terminado antes del comienzo de una curva.

⚠ ATENCION

- El efecto de frenado puede retardarse cuando llueve, después de lavar la motocicleta, después de circular por agua o por terreno húmedo debido a que los discos de freno estén húmedos o sucios. Accionar los frenos hasta que se sequen y se limpien.
- El efecto de frenado puede producirse también con cierto retraso al circular sobre carreteras sucias o con sal contra hielo. Accionar los frenos hasta que queden limpios.
- Los discos de freno sucios causan un mayor desgaste en las pastillas y en los discos de freno.
- Al frenar, los discos, pastillas, pinzas y líquido de frenos se calientan. Cuanto más se calientan estas partes más se ve reducido el efecto de frenada. En casos extremos, puede fallar completamente el sistema de freno.
- Si la resistencia en la palanca del freno de mano o de pie parece esponjoso hay un fallo en el sistema de frenos. Hagan controlar el sistema de frenos por un taller KTM especializado antes de ir en motocicleta.

Parar y aparcar

Frene la motocicleta y póngala en punto muerto. Para parar el motor apriete el botón de parada o quite el contacto. Cierre el grifo de la gasolina.

⚠ ATENCION

La motocicleta alcanza una alta temperatura durante su funcionamiento. El motor, el tubo de escape, el silenciador, discos de freno y amortiguadores pueden calentarse mucho. No toque ninguna de estas partes después de conducir con su motocicleta, y tenga cuidado de aparcarla donde no pueda ser tocada por peatones que se puedan quemar.

! AVISO

- Cierre el grifo de la gasolina cuando aparque su motocicleta, de otro modo podría gotear el carburador y penetrar gasolina en el motor.
- No aparcar nunca la motocicleta en lugares donde existe peligro de incendio mediante hierba seca u otros materiales fácilmente inflamables.
- El soporte lateral está construido solamente para el peso de la motocicleta. Al sentarse en la motocicleta cargando así adicionalmente el soporte lateral se corre el riesgo de deteriorar el soporte o el chasis y la motocicleta puede caerse.

Carburante

125 – 300: Super sin plomo, con índice de octanos de 95, mezclado con aceites para dos tiempos. Proporción de mezcla 1:40 – 1:60

No mezclar la gasolina con el aceite de dos tiempos hasta que se necesite la mezcla.

KTM aconseja el uso de Motorex Cross Power 2T.

⚠ ATENCION

La gasolina es altamente inflamable y tóxica. Extreme precauciones durante su manejo. No llene el depósito de su moto cerca de llamas o cigarrillos encendidos. Pare siempre el motor antes de llenar el depósito. Tenga cuidado de no derramar gasolina sobre el motor o sobre el tubo de escape, cuando estos estén calientes. Si esto ocurre, retírela rápidamente con un paño. En caso de ingestión o si le salpica en los ojos, acuda inmediatamente a un especialista.

! AVISO

- Usar exclusivamente gasolina super (95 octanos) mezclada con aceite de alta calidad para motores de dos tiempos. Otros tipos de gasolina pueden causar fallos en el motor.
- No utilizar jamás en la mezcla aceite de dos tiempos premezclados ni aceite para motores fuera borda ni aceites normales de motor.
- No utilizar jamás mezclas de carburante que lleven mezclas más de una semana ya que el rendimiento de lubricación de algunos aceites puede reducirse muy rápidamente.
- Utilizar solamente aceites de marcas conocidas (Motorex Cross power 2T).
- No mezclar entre sí aceites sintéticos y minerales.
- La falta de aceite puede provocar un desgaste prematuro del pistón. Demasiado aceite provoca exceso de humo y el engrase de la bujía.
- Si su motocicleta está equipada de un catalizador no deben en ningún caso utilizar carburante con plomo, de lo contrario el catalizador se destruye.
- La gasolina aumenta de volumen con la temperatura. No llenar el depósito hasta el borde. (ver ilustración)

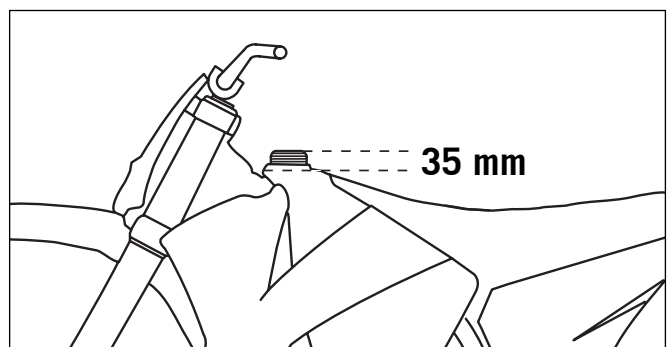


TABLA PERIODICA DE MANTENIMIENTO »

125 EXC/EXC SIX DAYS, 200 XC/XC-W/EXC 2007		antes de cada carrera	1er mantenimiento después de 10 horas	Después de cada 20 horas	Después de cada 40 horas	Por lo menos 1 vez por año
UN VEHÍCULO LAVADO FACILITA INSPECCIONES DE CORTA DURACIÓN Y AHORRO DE DINERO.						
MOTOR	comprobar el nivel del aceite del cambio			●		
	cambiar el aceite del cambio	●	●		●	●
	comprobar las bujías, ajustar la distancia entre electrodos		●	●		
	cambiar las bujías	●			●	
	Limpiar el conector de la bujía y examinar su correcto posicionamiento	●		●	●	
	Examinar el correcto posicionamiento de los tornillos del pedal de arranque y el pedal de cambio	●		●	●	
CARBURADOR	Examinar la estanqueidad y posibles fisuras en el manguito del carburador y el tubo de admisión	●			●	●
	comprobar la fijación del ralenti	●	●		●	●
	comprobar el deterioro y pandeo de las purgas de aire	●	●		●	●
PIEZAS MONTADAS	comprobar la estanqueidad del sistema de refrigeración y la calidad del anticongelante	●	●		●	●
	comprobar la estanqueidad y el soporte del sistema de escape	●		●	●	
	comprobar el deterioro, la facilidad y pandeo de los cables; además de ajustarlos y engrasarlos	●	●		●	
	Examinar el nivel del líquido en el cilindro maestro del embrague hidráulico	●	●	●	●	
	limpiar el filtro de aire y la caja del filtro de aire	●	●	●	●	●
	comprobar el deterioro y pandeo de los cables	●			●	
	comprobar el ajuste de los faros	●			●	
	comprobar la función de la instalación eléctrica (luces de cruce/largas, luces de freno, intermitentes, pilotos, iluminación del velocímetro, claxon de señales y el interruptor de parada de emergencia)	●	●		●	
FRENO	comprobar el nivel del líquido de frenos, el forro del freno espesor y los discos de freno	●	●		●	
	comprobar el deterioro y la estanqueidad de los latiguillos de freno	●	●		●	
	Examinar/ajustar el funcionamiento, la operación sin problemas, el tramo libre del pedal del freno/de la maneta del freno de mano	●	●		●	
	Examinar el correcto posicionamiento de los tornillos y los bulones de guía del sistema de frenos	●	●		●	
CHASIS	comprobar la estanqueidad y la función del amortiguador y de la horquilla	●	●	●	●	
	limpiar el manguito antipolvo	●		●	●	
	sangrar la botella de la horquilla	●		●	●	
	comprobar el soporte basculante	●			●	
	comprobar y ajustar el cojinete pipa de dirección	●	●		●	
	comprobar el ajuste de todos los tornillos del chasis (tija, puño de horquilla, tuercas y tornillos de eje, soporte basculante, amortiguador	●	●		●	
RUEDAS	comprobar la tensión de los radios de rueda y la adherencia de las llantas	●	●	●	●	
	comprobar el estado y la presión de los neumáticos	●	●	●	●	
	comprobar el desgaste, la fijación y la tensión de la cadena, las coronas y la guía de la cadena	●	●	●	●	
	engrasar la cadena, Limpiar y engrasar los tornillos de ajuste del tensor de la cadena	●	●	●	●	
	comprobar el juego del rodamiento de rueda	●	●		●	

El rendimiento de marcha para los intervalos de inspeccionamiento no debería sobrepasar en ningún caso más de 5 horas. Los trabajos de mantenimiento del taller especializado ktm de ningún modo reemplazan los trabajos de control y cuidado por parte del motociclista.

TABLA PERIODICA DE MANTENIMIENTO »

125 EXC/EXC SIX DAYS, 200 XC/XC-W/EXC 2007	Después de cada 20 horas	Después de cada 40 horas	después de cada 60 horas	Después de cada 80 horas	Por lo menos 1 vez por año	Cada 2 años
TRABAJOS DE MANTENIMIENTO IMPORTANTES QUE MEDIANTE UN PEDIDO ADICIONAL ESPECIAL DEBEN SER REALIZADOS POR INTERMEDIO DE UN TALLER ESPECIALIZADO KTM						
limpiar y ajustar el carburador				C/H		
Renovar la válvula de gas, la aguja del chicle, la válvula de la aguja del nivel, el chicle de agujas				C/H		
Examinar el desgaste de la membrana de admisión	C	C/H	C	C/H		
Examinar el el desgaste de los discos de embrague y la longitud de los muelles del embrague	C	C/H	C	C/H		
Examinar el desgaste del cilindro y del pistón	C	C/H	C	C/H		
Examinar la función y facilidad del control de escape	C/H	C/H	C/H	C/H		
Examinar el rodamiento del bulón de pistón	C	C/H	C	C/H		
Examinar el desgaste del rodamiento principal del cigüeñal				C/H		
Cambiar el rodamiento del pie de biela		C		C/H		
Examinar el cambio de marchas completo, el selector de marchas y el rodamiento		C		C/H		
Mantenimiento completo de la horquilla	C		C	H	C/H	
Mantenimiento completo del amortiguador				C		C/H
limpiar y engrasar el cojinete pipa de dirección y las gomas de junta				C/H		
Renovar el aro de retención del cilindro del freno del pie	C	C/H	C	C/H		
Renovar el relleno de hilo de fibra de vidrio del silenciador	C	C/H	C	C/H		
Tratar los contactos eléctricos e interruptores con spray antihumedad					C/H	
Cambiar el líquido de frenos	C	C/H	C	C/H	C/H	
Cambiar el aceite del embrague hidráulico					C/H	

C = CON USO EN COMPETICIONES A CAMPO TRAVIESA (COMPETITION)

H = CON USO COMO PASATIEMPO A CAMPO TRAVIESA

Advertencia: Si se determina durante el control que están superadas las tolerancias correspondientes, se deben reemplazar los componentes afectados.

125 EXC/EXC SIX DAYS, 200 XC/XC-W/EXC 2007	antes de cada puesta en marcha	después de cada limpieza	cuando se utilice todo terreno	1 vez por año
TAREAS INELUDIBLES DE CONTROL Y CUIDADO A REALIZAR POR EL CONDUCTOR O POR UN MECÁNICO				
comprobar el nivel del aceite del cambio	●			
comprobar el nivel del líquido de frenos	●			
comprobar el desgaste de los forros de freno	●			
comprobar la función del mecanismo de luces	●			
comprobar la función del claxon de señales	●			
engrasar y ajustar los cables y tuercas de radio		●		
sangrar regularmente la botella de la horquilla			●	
desmontar y limpiar regularmente el manguito antipolvo			●	
limpiar y engrasar la cadena, revisar la tensión según uso		●	●	
limpiar el filtro de aire y la caja del filtro de aire		●	●	
controlar el desgaste y presión de los neumáticos	●			
comprobar el nivel del líquido refrigerante	●			
comprobar posibles fugas de los tubos de carburante	●			
vaciar y limpiar la cámara del flotador		●		●
Desmontar, limpiar y aceitar la válvula de gas		●		
comprobar la facilidad de todos los elementos de mando	●			
revisar el efecto de freno	●	●		
tratar las piezas de metal (a excepción de los sistemas de freno y de escape), previamente bruñidos con una base de cera, con un producto anticorrosivo		●		
tratar la cerradura de encendido, el bloqueo de dirección, y el interruptor de luces con un spray antihumedad		●		
comprobar regularmente el ajuste de todos los tornillos, tuercas y clemas de latiguillo				●

TABLA PERIODICA DE MANTENIMIENTO »

250/300 XC/XC-W/EXC SIX DAYS/EXC 2007		antes de cada carrera	1er mantenimiento después de 10 horas	Después de cada 20 horas	Después de cada 40 horas	Por lo menos 1 vez por año
UN VEHÍCULO LAVADO FACILITA INSPECCIONES DE CORTA DURACIÓN Y AHORRO DE DINERO.						
MOTOR	comprobar el nivel del aceite del cambio			●		
	cambiar el aceite del cambio	●	●		●	●
	comprobar las bujías, ajustar la distancia entre electrodos		●	●		
	cambiar las bujías	●			●	
	Limpiar el conector de la bujía y examinar su correcto posicionamiento	●		●	●	
	Examinar el correcto posicionamiento de los tornillos del pedal de arranque y el pedal de cambio	●		●	●	
CARBURADOR	Examinar la estanqueidad y posibles fisuras en el manguito del carburador y el tubo de admisión	●			●	●
	comprobar la fijación del ralenti	●	●		●	●
	comprobar el deterioro y pandeo de las purgas de aire	●	●		●	●
PIEZAS MONTADAS	comprobar la estanqueidad del sistema de refrigeración y la calidad del anticongelante	●	●		●	●
	comprobar la estanqueidad y el soporte del sistema de escape	●		●	●	
	comprobar el deterioro, la facilidad y pandeo de los cables; además de ajustarlos y engrasarlos	●	●		●	
	Examinar el nivel del líquido en el cilindro maestro del embrague hidráulico	●	●	●	●	
	limpiar el filtro de aire y la caja del filtro de aire	●	●	●	●	●
	comprobar el deterioro y pandeo de los cables	●			●	
	comprobar el ajuste de los faros	●			●	
	comprobar la función de la instalación eléctrica (luces de cruce/largas, luces de freno, intermitentes, pilotos, iluminación del velocímetro, claxon de señales y el interruptor de parada de emergencia)	●	●		●	
FRENOS	comprobar el nivel del líquido de frenos, el forro del freno espesor y los discos de freno	●	●		●	
	comprobar el deterioro y la estanqueidad de los latiguillos de freno	●	●		●	
	Examinar/ajustar el funcionamiento, la operación sin problemas, el tramo libre del pedal del freno/de la maneta del freno de mano	●	●		●	
	Examinar el correcto posicionamiento de los tornillos y los bulones de guía del sistema de frenos	●	●		●	
CHASIS	comprobar la estanqueidad y la función del amortiguador y de la horquilla	●	●	●	●	
	limpiar el manguito antipolvo	●		●	●	
	sangrar la botella de la horquilla	●		●	●	
	comprobar el soporte basculante	●			●	
	comprobar y ajustar el cojinete pipa de dirección	●	●		●	
	comprobar el ajuste de todos los tornillos del chasis (tija, puño de horquilla, tuercas y tornillos de eje, soporte basculante, amortiguador)	●	●		●	
RUEDAS	comprobar la tensión de los radios de rueda y la adherencia de las llantas	●	●	●	●	
	comprobar el estado y la presión de los neumáticos	●	●	●	●	
	comprobar el desgaste, la fijación y la tensión de la cadena, las coronas y la guía de la cadena	●	●	●	●	
	engrasar la cadena, Limpiar y engrasar los tornillos de ajuste del tensor de la cadena	●	●	●	●	
	comprobar el juego del rodamiento de rueda	●	●		●	

El rendimiento de marcha para los intervalos de inspeccionamiento no debería sobrepasar en ningún caso más de 5 horas. Los trabajos de mantenimiento del taller especializado ktm de ningún modo reemplazan los trabajos de control y cuidado por parte del motociclista.

TABLA PERIODICA DE MANTENIMIENTO »

250/300 XC/EXC/XC-W 2007	Después de cada 20 horas	Después de cada 40 horas	Después de cada 60 horas	Después de cada 80 horas	Después de cada 100 horas	Después de cada 120 horas	Por lo menos 1 vez por año	Cada 2 años
OTRAS IMPORTANTES TAREAS DE MANTENIMIENTO QUE ES RECOMENDABLE REALIZAR DE FORMA COMPLEMENTARIA								
limpiar y ajustar el carburador							C/H	C/H
Renovar la válvula de gas, la aguja del chicle, la válvula de la aguja del nivel, el chicle de agujas						C/H		
Examinar el desgaste de la membrana de admisión	C	C/H	C	C/H	C	C/H		
Examinar el el desgaste de los discos de embrague y la longitud de los muelles del embrague	C	C/H	C	C/H	C	C/H		
Examinar el desgaste del cilindro y del pistón	C	C/H	C	C/H	C	C/H		
Examinar la función y facilidad del control de escape	C/H	C/H	C/H	C/H	C/H	C/H		
Examinar el rodamiento del bulón de pistón	C	C/H	C	C/H	C	C/H		
Examinar el desgaste del rodamiento principal del cigüeñal				C/H		C/H		
Cambiar el rodamiento del pie de biela		C		C		H		
Examinar el cambio de marchas completo, el selector de marchas y el rodamiento		C		C		H		
Mantenimiento completo de la horquilla	C	C	C	C/H	C	C	C/H	
Mantenimiento completo del amortiguador				C				C/H
limpiar y engrasar el cojinete pipa de dirección y las gomas de junta							C/H	
Renovar el aro de retención del cilindro del freno del pie	C	C/H	C	C/H	C	C/H		
Renovar el relleno de hilo de fibra de vidrio del silenciador	C	C/H	C	C/H	C	C/H		
Tratar los contactos eléctricos e interruptores con spray antihumedad							C/H	
Cambiar el líquido de frenos	C	C/H	C	C/H	C	C/H	C/H	
Cambiar liquido de frenos embrague							C/H	

C = CON USO EN COMPETICIONES A CAMPO TRAVIESA (COMPETITION)

H = CON USO COMO PASATIEMPO A CAMPO TRAVIESA

Advertencia: Si se determina durante el control que están superadas las tolerancias correspondientes, se deben reemplazar los componentes afectados.

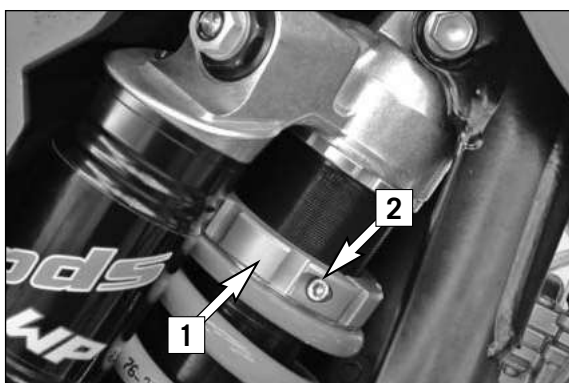
250/300 XC/XC-W/EXC SIX DAYS/EXC 2007	antes de cada puesta en marcha	después de cada limpieza	cuando se utilice todo terreno	1 vez por año
TAREAS INELUDIBLES DE CONTROL Y CUIDADO A REALIZAR POR EL CONDUCTOR O POR UN MECÁNICO				
comprobar el nivel del aceite del cambio	●			
comprobar el nivel del líquido de frenos	●			
comprobar el desgaste de los forros de freno	●			
comprobar la función del mecanismo de luces	●			
comprobar la función del claxon de señales	●			
engrasar y ajustar los cables y tuercas de radio		●		
sangrar regularmente la botella de la horquilla			●	
desmontar y limpiar regularmente el manguito antipolvo			●	
limpiar y engrasar la cadena, revisar la tensión según uso		●	●	
limpiar el filtro de aire y la caja del filtro de aire		●	●	
controlar el desgaste y presión de los neumáticos	●			
comprobar el nivel del líquido refrigerante	●			
comprobar posibles fugas de los tubos de carburante	●			
vaciar y limpiar la cámara del flotador		●		●
Desmontar, limpiar y aceitar la válvula de gas		●		
comprobar la facilidad de todos los elementos de mando	●			
revisar el efecto de freno	●	●		
tratar las piezas de metal (a excepción de los sistemas de freno y de escape), previamente bruñidos con una base de cera, con un producto anticorrosivo		●		
tratar la cerradura de encendido, el bloqueo de dirección, y el interruptor de luces con un spray antihumedad		●		
comprobar regularmente el ajuste de todos los tornillos, tuercas y clemas de latiguillo				●

⚠ ATENCION

Todos los reglajes y trabajos de mantenimiento marcados con un * requieren el conocimiento de un especialista. Por su propia seguridad, es preferible que sean efectuados por un concesionario KTM !

! AVISO

- Cuando utilice un aparato de limpieza de alta presión tenga cuidado de que el chorro no choque con alguna pieza eléctrica, conector de clavijas, cables, rodamiento, carburador, etc. debido a la alta presión, el agua logra llegar a estas partes y provoca disturbios y/o conduce a su destrucción prematura.
- Durante el transporte, asegúrese de que su motocicleta está bien sujeta mediante correas u otros sistemas mecánicos de sujeción, así como de que el grifo de la gasolina se encuentra cerrado. Si la motocicleta cayera, podría escaparse gasolina del carburador o del depósito.
- Para fijar el spoiler al depósito sólo deben utilizarse los tornillos especiales de KTM con la longitud apropiada. Si se utilizan tornillos diferentes o más largos puede que el depósito no cierre herméticamente y pierda carburante.
- No utilice discos dentados ni arandelas elásticas para los tornillos de fijación del motor. En su lugar utilice tuercas auto-blocantes.
- Si suelta conexiones atornilladas con tuercas autofijadoras, éstas deben ser sustituidas antes del montaje. Si no están a disposición tuercas autofijadoras, las roscas se deben asegurar con Loctite 243. Si las roscas están dañadas, se deben sustituir los tornillos y las tuercas.
- Hay que apretar todos los tornillos y tuercas según los valores de par de apriete con una llave dinamométrica. Si los tornillos y las tuercas no se aprietan suficientemente, éstos se pueden aflojar y se puede perder el control sobre la motocicleta durante el viaje. Si los tornillos y las tuercas se aprietan demasiado, se pueden dañar las roscas y los componentes.
- Para prevenir quemaduras, deje enfriar su motocicleta antes de comenzar cualquier trabajo de mantenimiento.
- Aceites usados, grasas, filtros, carburantes, detergentes etc, deben ser eliminados correctamente respetando las normas del país.
- Bajo ningún concepto el aceite usado debe ser vertido por tuberías o en la naturaleza. Un litro de aceite contamina 1000.000 de litros de agua.



Modificar la tensión previa del muelle

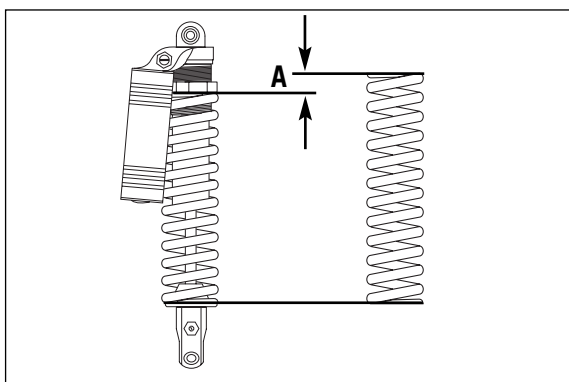
La precarga del muelle puede modificarse girando el anillo de ajuste [1]. Por ello se recomienda desmontar el amortiguador y limpiarlo cuidadosamente.

INDICACIÓN:

- Antes de modificar la tensión previa del muelle se deberá anotar el ajuste inicial - p.ej.
- Con 1 vuelta del anillo de ajuste [1] la tensión previa del muelle cambia en 1,75 mm.

Aflojar el tornillo de fijación [2] y girar un poco el anillo de ajuste con la llave para tuercas ranuradas que está en la bolsa de herramientas. Girando en el sentido contrario a las agujas del reloj se reduce la precarga, girando en el sentido de las agujas del reloj se aumenta la precarga.

Después del ajuste, apretar el tornillo de fijación [2] con 8 Nm.



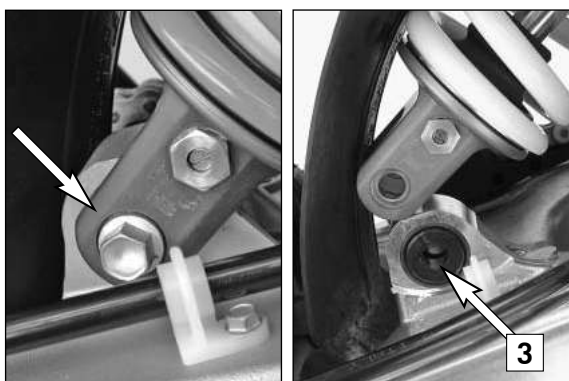
VALORES DE AJUSTE - PRECARGA DEL MUELLE [A]:

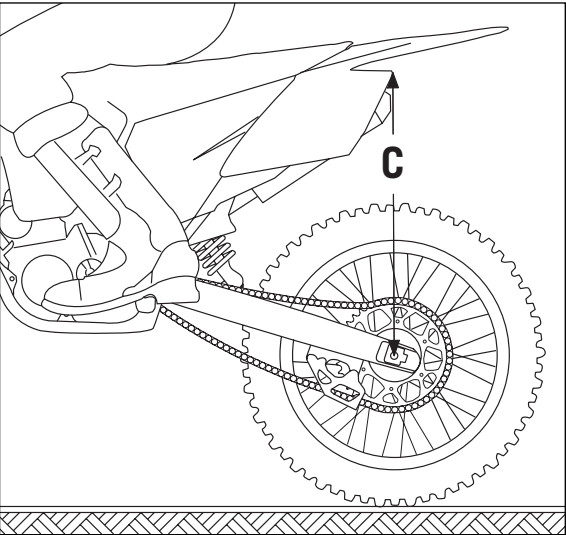
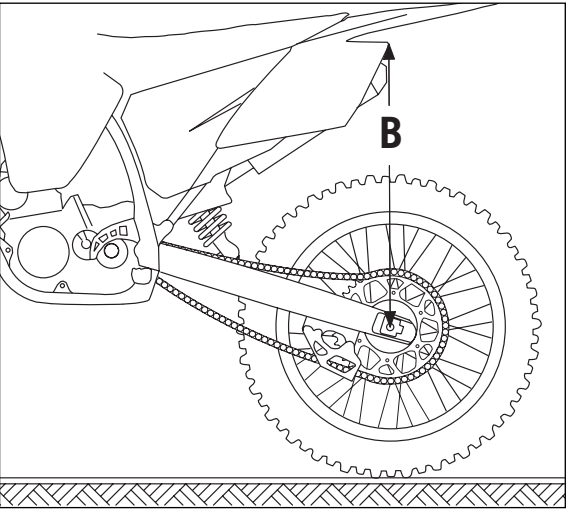
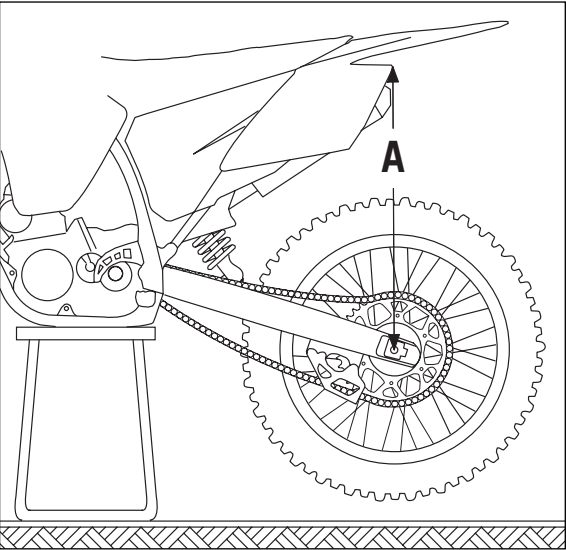
Typ WP Suspension 12187C02		4 mm
Typ WP Suspension 12187C27		5 mm
Typ WP Suspension 12187C28		5 mm
Typ WP Suspension 12187C04		5 mm

Cojinete giratorio

El cojinete giratorio [3] para amortiguadores PDS en el elemento basculante está revestido de teflón y no debe ser lubricado ni con grasa ni con otros lubricantes. Grasas y lubricantes disuelven la capa de teflón, lo que reduce drásticamente su vida útil.

Al lavar la motocicleta con detergentes a alta presión hay que evitar dirigir el chorro de alta presión directamente al cojinete giratorio.





Ajuste básico del chasis al peso del motociclista

Para alcanzar unas condiciones óptimas de rodaje de la motocicleta y para evitar daños en la horquilla, el amortiguador, el basculante y el bastidor, el ajuste básico de los componentes de amortiguación debe estar de acuerdo con su peso corporal. Las motocicletas de campo traviesa KTM están ajustadas, en el estado de suministro, a un peso corporal (con traje completo de protección) de 75 hasta 85 kg. Si su peso este ámbito, debe regular correspondientemente el ajuste básico de los componentes de amortiguación. Desviaciones menores del peso pueden ser compensadas mediante una modificación de la pretensión del muelle, con desviaciones mayores se deben montar muelles adecuados.

Ajustar el amortiguador y examinar el muelle

Del pandeo de rodaje Ud. puede saber si el muelle del amortiguador está justado a su peso corporal. Antes de determinar el pandeo de rodaje, a toda costa debe ser ajustado correctamente el pandeo estático.

Determinar el pandeo estático del amortiguador

El pandeo estático debe ser lo más exactamente posible de 35 mm. Desviaciones mayores de 2 mm pueden influenciar considerablemente el comportamiento de rodaje de la motocicleta.

Procedimiento:

- Coloque la motocicleta sobre tacos para que la rueda trasera ya no toque el suelo.
- Mida lo más verticalmente posible la distancia entre la rueda trasera y un punto fijo (por ej. una marca en el revestimiento lateral) y apunte el valor como medida A.
- Coloque la motocicleta de nuevo sobre el suelo.
- Pida a un asistente mantener la motocicleta en posición vertical.
- Mida de nuevo la distancia entre el eje de la rueda trasera y el punto fijo y apunte el valor como medida B.
- El pandeo estático es la diferencia de las medidas A y B.

EJEMPLO:

Motocicleta sobre tacos (medida A)	600 mm
Motocicleta en el suelo sin carga (medida B)	565 mm
Pandeo estático	35 mm

Si el pandeo estático es menor, se debe aumentar la precarga del muelle del amortiguador, si el pandeo estático es mayor, se debe reducir la precarga del muelle. Véase capítulo Cambiar la precarga del muelle del amortiguador.

Determinar el pandeo de rodaje del amortiguador

- Con la ayuda de una persona que sostenga la motocicleta, siéntese con el traje completo de protección en posición normal de asiento (piés sobre los reposapiés) sobre la motocicleta y balancee algunas veces arriba y abajo para que la suspensión de la rueda trasera se ajuste a nivel.
- Otra persona ahora mide, en la motocicleta cargada, la distancia entre los mismos puntos de medición y apunta el valor como medida C.
- El pandeo de rodaje es la diferencia de las medidas A y C.

EJEMPLO:

Motocicleta sobre tacos (medida A)	600 mm
Motocicleta en el suelo cargada con el motociclista (medida C)	500 mm
Pandeo de rodaje	100 mm

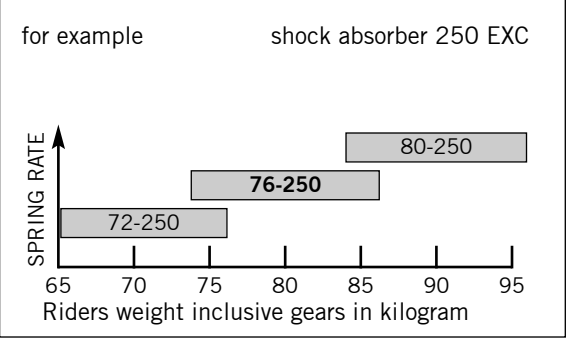
El pandeo de rodaje debe ser de 95 – 105 mm.

Si el pandeo de rodaje es menor de 95 mm, el muelle está demasiado duro (cuota de amortiguación demasiado alta). Si el pandeo de rodaje es mayor de 105 mm, el muelle está demasiado suave (cuota de amortiguación demasiado baja).

La cuota de amortiguación está indicada en el lado externo del muelle (por ej. 76-250). El número del tipo del amortiguador está impreso en el amortiguador adelante, en la parte superior.

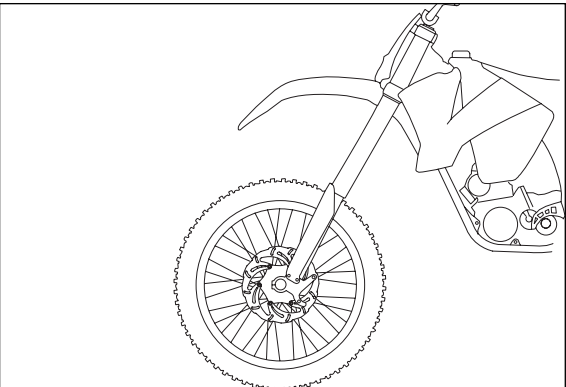
En el diagrama puede saber Ud. cual muelle se debe montar; el muelle estándar está especificado en letra gruesa.

Después del montaje de otro muelle, se debe ajustar el pandeo estático de nuevo a 35 mm (± 2 mm).



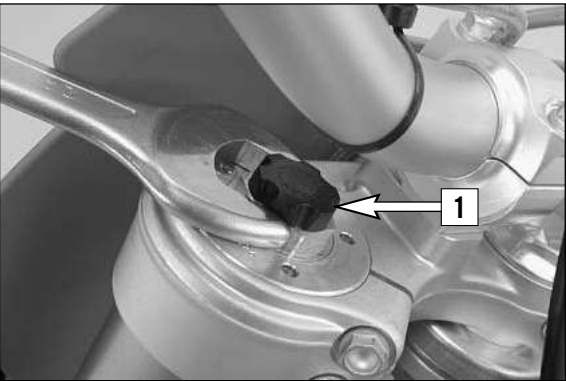
MODELL	SOFTER	STANDARD	HARDER
12187C02 125/200 EXC, XC-W	69-250	72-250	76-250
12187C27 200 XC	69-250	72-250	76-250
12187C04 250/300 EXC, XC-W	72-250	76-250	80-250
12187C28 250/300 XC	72-250	76-250	80-250

El grado de amortiguación del nivel de compresión puede quedar igual según nuestras experiencias. El grado de amortiguación de la extensión puede ser reducido, en un muelle más suave unos clics; con un muelle más duro, puede ser aumentado de unos clics.



Ajuste básico de la horquilla telescópica

En las horquillas telescópicas por diferentes motivos no se puede determinar un pandeo de rodaje exacto. Desviaciones menores de su peso corporal pueden ser compensadas, al igual que el amortiguador, por medio de la precarga del muelle. Si su horquilla telescópica golpea contra el tope final (tope final duro durante la compresión del muelle) se deben montar a toda costa los muelles de horquilla más duros para evitar daños en la horquilla telescópica y el bastidor.



Cambiar la precarga del muelle de la horquilla telescópica (XC, EXC Six Days)

Las horquillas telescópicas de los modelos XC/EXC Six Days están equipadas con el preload adjuster. Girando los tornillos de ajuste [1] Usted puede cambiar muy fácilmente la precarga del muelle en 10 mm. Girando a la derecha se aumenta la precarga, girando a la izquierda se reduce. Un cambio de la precarga del muelle no tiene influencia alguna sobre el ajuste del amortiguador de la amortiguación en la extensión. Como principio se debería ajustar con más amortiguación de la extensión también más precarga del muelle.

AJUSTE ESTÁNDAR:

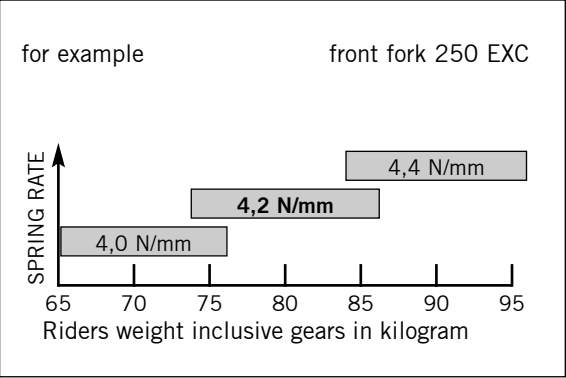
Girar hacia fuera el tornillo de ajuste hasta el tope y 2 giros hacia dentro

Cambiar la precarga del muelle de la horquilla telescópica (modelos XC-W/EXC)

Para modificar la precarga del muelle en estas horquillas telescópicas se debe desarmarlas parcialmente (véase manual WP). Están a disposición casquillos de precarga de 1,5 / 2,5 / 5 y 10 mm de altura (véase catálogo de piezas de cambio). En todo caso los muelles de la horquilla pueden estar precargados como máximo 20 mm.

El preload adjuster, tal como es usado en los modelos XC/EXC Six Days, se puede reequipar de manera sencilla en las horquillas telescópicas de los modelos XC-W/EXC.

ADVERTENCIA: WP ajusta la presión del muelle muy exactamente agregando casquillos de precarga. Dispersiones causadas por la producción, están compensadas mediante casquillos de precarga de diferente altura. Por eso puede ser que los muelles de la horquilla en las botellas de la horquilla estén precargados con diferente fuerza. Por eso los muelles de horquilla y los casquillos de precarga deberían siempre quedar juntos.



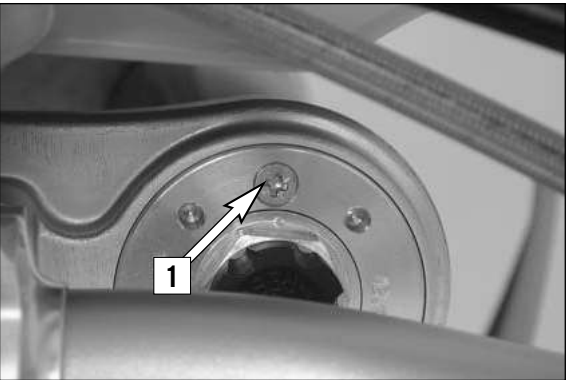
Cambiar los muelles de la horquilla

Si su peso corporal es inferior a 75 kg o superior a 85 kg, Ud. debe montar unos muelles de la horquilla apropiados. La cuota adecuada de amortiguación se puede ver en los diagramas. El muelle estándar está especificado en letra gruesa. El número del tipo de la horquilla telescópica está impresa en el lado interior del asiento del eje de la rueda.

En caso de dudas rogamos consulte con su taller especializado KTM.

El grado de amortiguación del nivel de compresión puede ser igual, según nuestras experiencias. El grado de amortiguación en la extensión puede ser reducido unos clics en caso de un muelle más suave y aumentarse unos clics con un muelle más duro.

MODELL	SOFTER	STANDARD	HARDER
14187C02 125/200 XC-W, EXC	3,8 N/mm	4,0 N/mm	4,2 N/mm
14187C27 125 EXC Six Days, 200 XC	4,0 N/mm	4,2 N/mm	4,4 N/mm
14187C04 250/300 XC-W, EXC	4,0 N/mm	4,2 N/mm	4,4 N/mm
14187C28 250/300 XC, EXC Six Days	4,2 N/mm	4,4 N/mm	4,6 N/mm

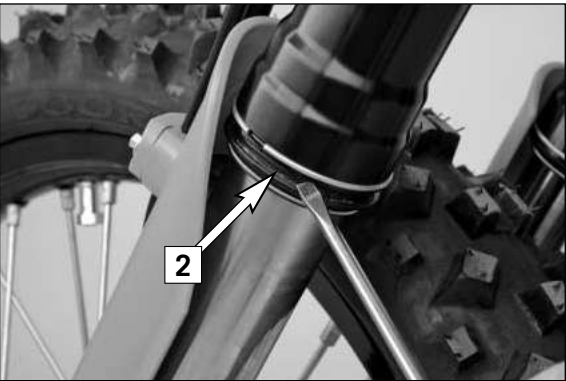


Tornillo de sangrado de la horquilla

Después de 5 horas de uso en competición aflojar los tonillos de sangrado [1] para dejar escapar el exceso de presión del interior de la horquilla. Para ello coloque la motocicleta sobre un caballete de modo que la rueda delantera no toque suelo. Si la motocicleta es utilizada principalmente en carretera será bastante con realizar esta operación en la revisión periódica.

! AVISO

Una presión demasiado alta en el interior de la horquilla puede causar permeabilidades en la horquilla. Si la horquilla tiene fugas, debe aflojar primero los tornillos de sangrado antes de cambiar los elementos de la junta.



Limpiar los fuelles antipolvo de las horquillas telescópicas

Los fuelles antipolvo [2] sirven para desprender el polvo y la suciedad más gruesa de la barra de la horquilla. Pero con el tiempo, la suciedad puede llegar también a acumularse detrás de los fuelles antipolvo. Si no se limpia, es posible que los anillos de empaquetadura de aceite situados detrás ya no cierren. Sacar los fuelles antipolvo de los tubos exteriores apalancando con un desatornillador y empujándolos hacia abajo.

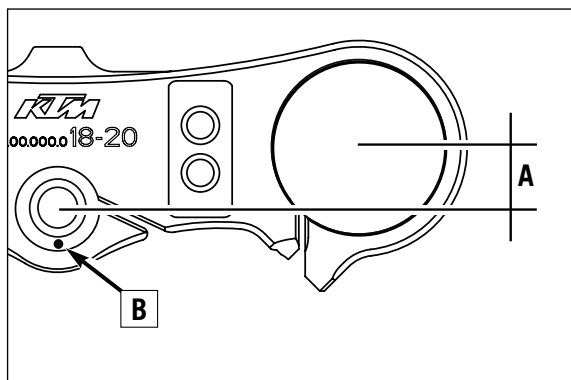


Limpiar cuidadosamente los fuelles, los tubos exteriores y las barras de la horquilla y lubricarlos bien con un spray de aceite universal (Motorex Joker 440) o con aceite para motor. Finalmente, apretar bien los fuelles antipolvo en los tubos exteriores con la mano.

⚠ ATENCION

Aceite no puede alcanzar de ningún modo el neumático delantero o el disco de freno porque con ello la adherencia al suelo del neumático y el efecto de frenado del freno de la rueda delantera se reducirían drásticamente.

TRABAJOS DE MANTENIMIENTO EN CHASIS Y MOTOR »



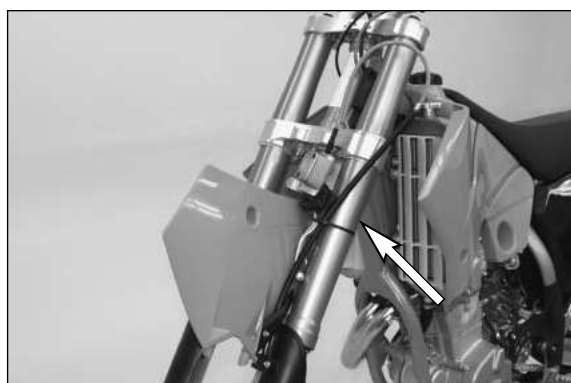
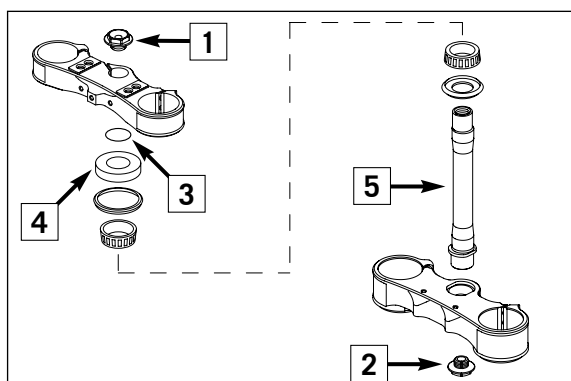
Cambiar el avance de la horquilla XC/EXC Six Days *

En los modelos XC/EXC Six Days se puede ajustar opcionalmente el avance [A] de la horquilla (centro de las botellas de la horquilla - centro del cojinete de la pipa de dirección) opcionalmente a 18 y/o 20 mm. Con ésto el comportamiento se puede ajustar aún mejor a las pistas de competencia.

Quitando el tornillo de cierre se puede ver el avance que está ajustado [1]. Si la marcación [B] está adelante, el avance es de 18 mm. Con este ajuste obtiene mejor estabilidad de marcha en pistas de competencia rápidas.

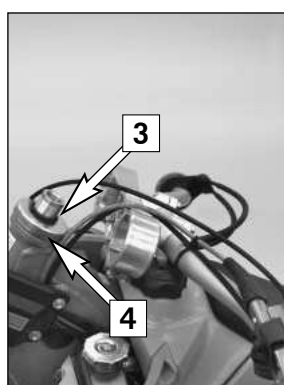
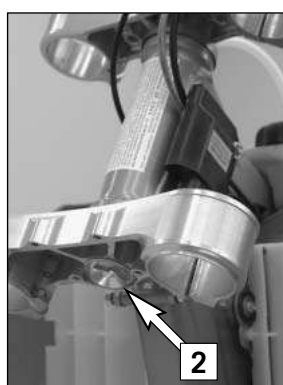
Si la marcación [B] está atrás como se indica, el avance es de 20 mm. Con esta selección obtiene un mejor comportamiento en las curvas.

En el estado de suministro el avance está en el ajuste de 20 mm.



Para modificar el avance, desmontar la rueda delantera y quitar el guardafangos de la rueda delantera.

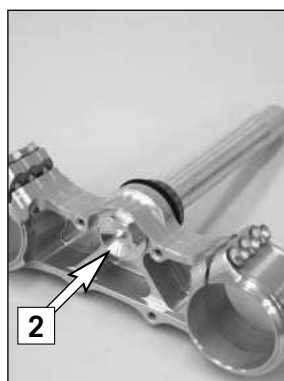
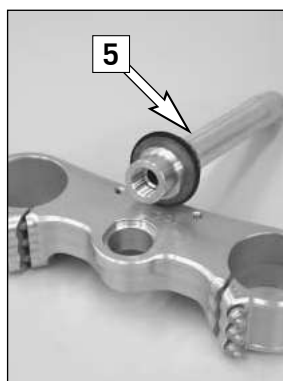
Quitar el tornillo de la placa del número de competencia. Quitar los tornillos de fijación del cilindro del freno de mano y fijar el cilindro del freno de mano con un cable o algo similar en la botella de la horquilla izquierda para no doblar el latiguillo de freno (véase ilustración).



Soltar los tornillos de fijación y quitar las botellas de la horquilla de las tijas. Aflojar 2 giros el tornillo collar [2] de la tija inferior.

Quitar el tornillo de cierre [1] en la tija superior, aflojar el tornillo de fijación y poner la tija superior sobre el asiento. Quitar el aro tórico [3] y el anillo de seguridad [4].

Golpear ligeramente con un martillo de goma sobre la tija inferior para mover la tija de la horquilla [5] del alojamiento del rodamiento. Quitar la tija inferior con la tija de la horquilla de la pipa de dirección.

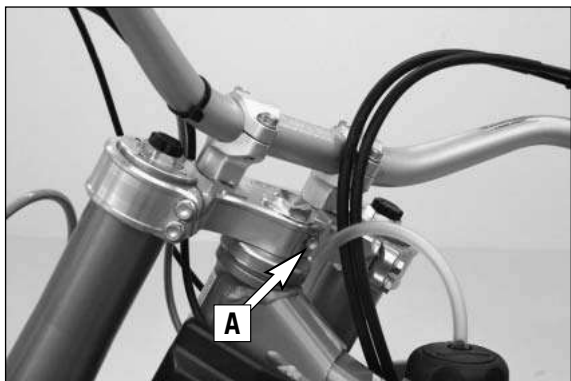


Quitar el tornillo collar en la tija inferior y tirar hacia fuera la tija de la horquilla. Limpiar todas las piezas minuciosamente. Meter en la tija el fuste de la horquilla girado 180°, asegurar el tornillo collar [2] con Loctite 243 y girarlo hasta el tope.

⚠ ATENCION

Asegurar en todo caso el tornillo collar [2] con Loctite 243.

TRABAJOS DE MANTENIMIENTO EN CHASIS Y MOTOR »



Montar la tija inferior, el cojinete de la pipa de dirección superior, el anillo de seguridad, el aro tórico, la tija superior y el tornillo de cierre.
Apretar el tornillo collar de la tija inferior con 60 Nm.
Montar las botellas de las horquillas y atornillar los tornillos de fijación de la tija inferior en 3 pasos con 12 Nm.

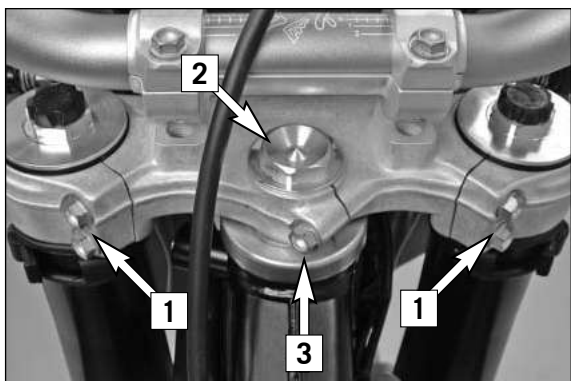
Ajustar el cojinete de la pipa de dirección sin juego (véase la sección Examinar y reajustar el asiento de la pipa de dirección). El tornillo medio de fijación [A] se debe asegurar con Loctite 243. Apretar los tornillos de fijación de la tija superior en 3 fases con 20 Nm.

! AVISO

El tornillo medio de fijación [A] se debe asegurar con Loctite 243.



Montar el guardafangos de la rueda delantera y apretar los tornillos con 10 Nm.
Montar el cilindro del freno de mano y apretar los tornillos con 10 Nm.
Montar la placa del número de competencia.
Montar la rueda delantera (véase capítulo desmontar y montar la rueda delantera).



Verificación y reglaje de los rodamientos de dirección *

Controlar periódicamente el juego del rodamiento de dirección. Para ello, colocar la rueda delantera de modo que no toque el suelo. Ahora intente mover la horquilla hacia delante y hacia atrás. Para su reajuste aflojar los 5 tornillos de fijación [1] y [3] de la tija superior y girar el tornillo terminal [2] hasta que no haya más juego. No apretar fuertemente la tuerca de la dirección para que los rodamientos no se vean dañados. Con un martillo de plástico golpear ligeramente la tija superior y seguidamente reapretar los 5 tornillos.

XC, EXC Six Days. 17 Nm (tornillo de fijación 1)
XC, EXC Six Days Loctite 243 + 17 Nm (tornillo de fijación 3)
XC-W, EXC 20 Nm (tornillo de fijación 1 + 3)

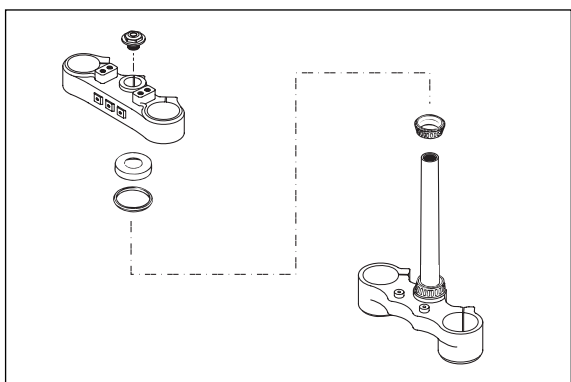
⚠ ATENCION

- Si los rodamientos de dirección presentan juego la conducción se verá afectada y puede llevar a la pérdida de control del vehículo.
- XC, EXC Six Days: asegurar el tornillo de fijación [3] con Loctite 243

! AVISO

Conducir por largos períodos con juego en los rodamientos de dirección provoca la destrucción de éstos y de los asientos de los mismos.

Los rodamientos de la dirección deberían engrasarse al menos una vez al año (por ejemplo con grasa Motorex Long Term 2000).

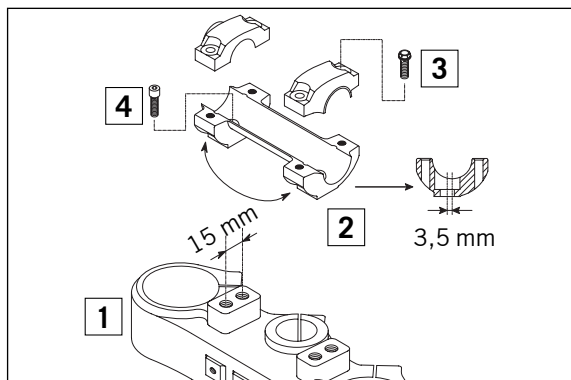




Modificar la posición del manillar

La posición del manillar puede modificarse por 22 mm. Así se tiene la posibilidad de poner el manillar en la posición que a Ud. le resulte más agradable.

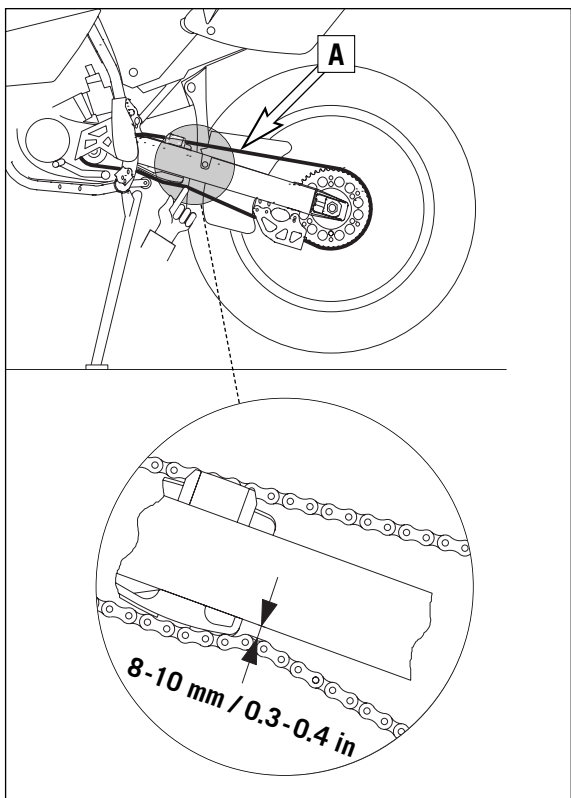
En la parte superior [1] hay 2 perforaciones a 15 mm de distancia. En el asiento del manillar [2], las perforaciones están situadas a 3,5 mm del centro. Por ello se tiene la posibilidad de montar el manillar en 4 posiciones diferentes.



Para ello, quitar los tornillos [3] de las bridas del manillar y los tornillos [4] del asiento del manillar, colocar el asiento del manillar y apretar los tornillos [4] a 40 Nm. Montar el manillar y las bridas del manillar y apretar los tornillos [3] a 20 Nm. La hendidura entre el asiento del manillar y la brida del manillar debe ser igual por atrás y por delante.

⚠ ATENCION

Tornillos [4] se debe asegurar con Loctite 243.



Tension de la cadena

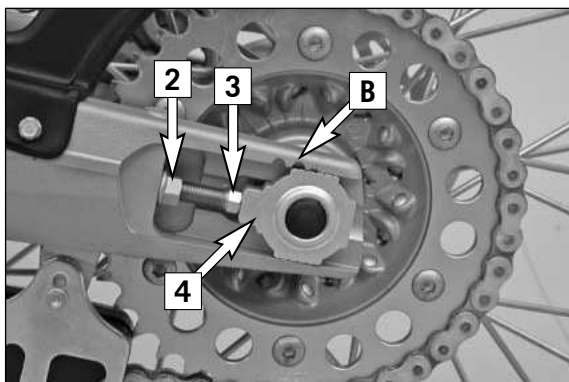
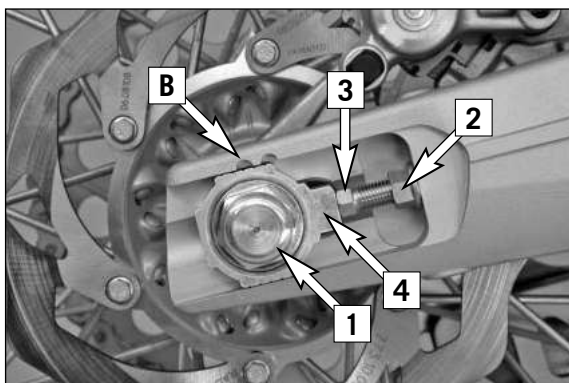
Para comprobar la tensión de la cadena, apoye la moto en un caballete bajo el chasis con el fin de que la rueda trasera no toque el suelo.

Presione la cadena hacia arriba, contra la guía protectora de ésta. La distancia entre la cadena y el basculante debe ser de aproxim. 8 - 10 mm. El tramo superior de la cadena [A] debe estar tensado. (mirar dibujo)

Si es necesario, regule la tensión.

⚠ ATENCION

- Si la cadena está demasiado tensa, los elementos de la transmisión secundaria, cadena, corona de la cadena, piñon, etc, son sometidos a una presión cuyo resultado es un desgaste prematuro e incluso la rotura de la misma.
- Si por el contrario la tensión es insuficiente, la cadena puede salirse de la corona y bloquear la rueda trasera o dañar el motor.
- En cualquiera de los dos casos se puede perder fácilmente el control de la motocicleta.



Ajuste de la tensión de la cadena

Afloje la tuerca [1], afloje las contratuercas [2], y gire a derecha y a izquierda de la misma manera los tornillos de ajuste [3].

Para que la rueda trasera quede ajustada correctamente hay que observar que las marcas en los tensores de cadenas a la izquierda y a la derecha estén en la misma posición frente a las marcas de referencia [B]. Apretar las contratuercas de los tornillos de ajuste. Apriete las contratuercas [2].

Antes de apretar la tuerca compruebe que los tensores de la cadena [4] están cerca de los tornillos de ajuste y que las ruedas están alineadas.

Apriete la tuerca [1] a 80 Nm.

⚠ ATENCION

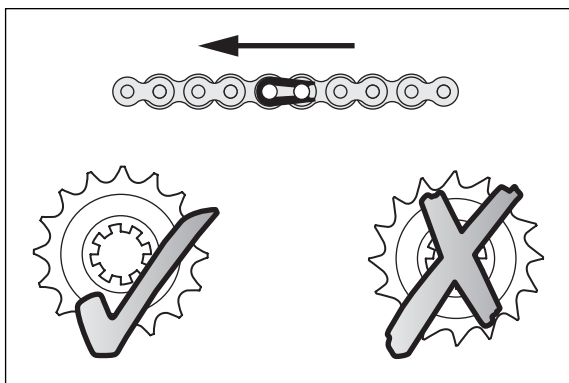
- Si no disponen de una llave dinamométrica para el montaje hagan corregir el par de arranque por un taller especializado KTM lo más pronto posible. Un eje de quita y pon flojo puede traer consigo una falta de estabilidad en la conducción de su motocicleta.
- Apriete la tuerca a su adecuado par de apriete. Si el eje no está bien fijado provoca inestabilidad en la conducción.

INDICACIÓN

Debido a la gran gama de ajuste de los tensores de cadenas (32 mm), es posible utilizar diferentes transmisiones secundarias con el mismo largo de cadenas. Los tensores de cadenas [4] pueden girarse en 180°.

! AVISO

Montar los tensores de la cadena siempre alineados igualmente.



Mantenimiento de la cadena

Las cadenas con „aros tóricos“ se limpian simplemente con agua. Después de dejarla secar se pueden utilizar productos específicos para lubricar este tipo de cadenas (Motorex Chainlube 622).

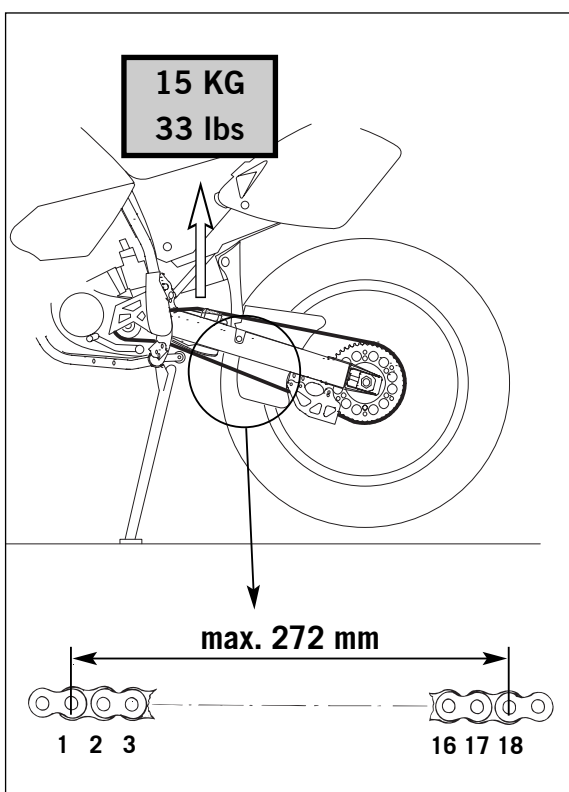
⚠ ATENCION

Haga la lubricación de la cadena de modo que no toque el neumático ni el disco de freno, ya que podría verse afectada la adherencia al suelo del mismo y verse notablemente reducida la acción del freno.

! AVISO

Cuando monte el enganche de cadena, el lado cerrado ha de ir montado en el sentido de la marcha.

Controle también el estado de los piñones, de la corona y de la guía de la corona, sustituyéndolas si es necesario.



Desgaste de la cadena

Para controlar el grado de desgaste de la cadena, siga las siguientes instrucciones: Ponga el motor al ralentí y tire de la parte superior de la cadena hacia arriba con una fuerza de aprox. 10 - 15 kg. (mirar dibujo) Ahora mida la longitud de los 18 eslabones del tramo inferior de la cadena. La cadena debe ser cambiada como muy tarde cuando la longitud sea de un máximo de 272 mm. La cadena no se desgasta de un modo regular, por este motivo es necesario repetir la operación en diversos puntos de la misma.

NOTA:

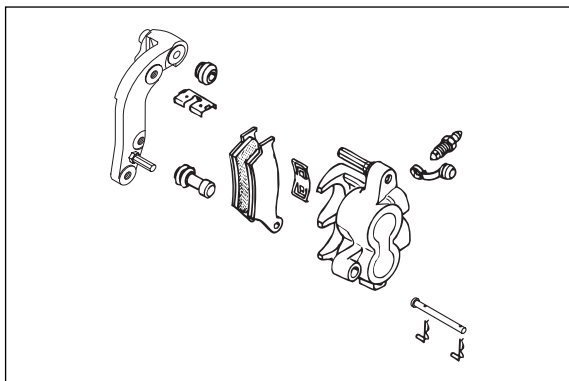
Si se monta una cadena nueva, se debe cambiar también piñon y corona.

! AVISO

Untar los tornillos de la corona en la rueda trasera con Loctite y apretarlos en cruz.

Par de apriete en las tuercas: 35 Nm

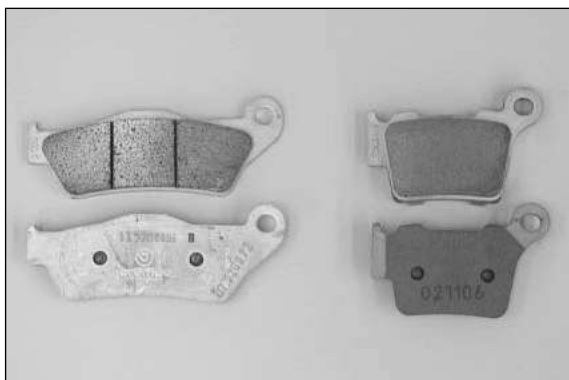
Par de apriete en los tornillos: 50 Nm



Información general sobre los frenos de disco KTM

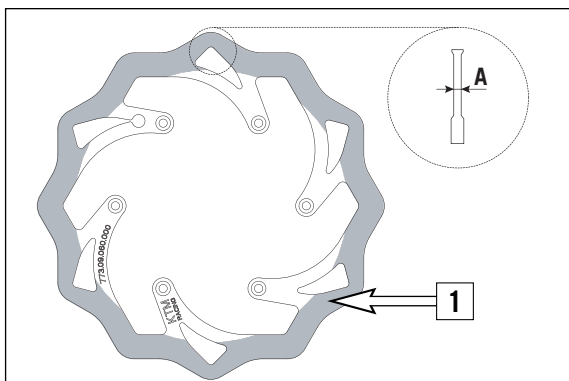
PINZA DE FRENO:

La pinza montada en los nuevos tipos de freno es de tipo flotante. Esto quiere decir que no se encuentra rígidamente montada en el soporte de la pinza. Ello favorece un óptimo contacto entre las pastillas y el disco.



PASTILLAS DE FRENO:

Delante, las pastillas de freno tienen forros sinterizados TOSHIBA TT 2701 HHB y detrás forros sinterizados TOYO B 143 FF. Tales forros aseguran la mejor combinación de dosaje, potencia de frenado y vida. El tipo de forros está indicado en el lado trasero de las pastillas de freno y está también registrado en los papeles de homologación.

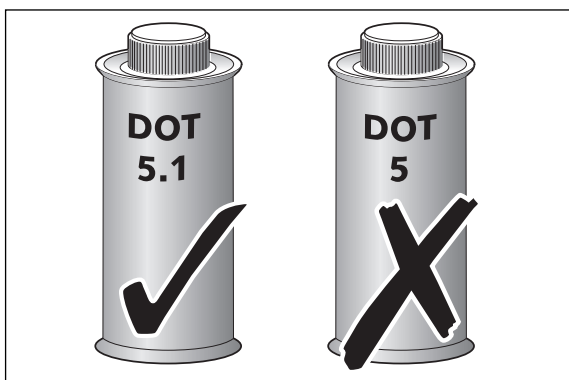


DISCOS DE FRENO:

Debido al desgaste del espesor del disco de freno se reduce la superficie [1] de unión a las pastillas de freno. El espesor del disco de frenos debe ser de 2,50 mm (delantero) / 3,50 mm (trasero) como mínimo en el punto más débil [A]. Controle el espesor del disco de frenos en varios puntos.

⚠ ATENCION

- Un espesor del disco de frenos por debajo de 2,50 mm (delantero) / 3,50 mm (trasero) representa un riesgo de seguridad. Alcanzado el límite de desgaste, sustituya inmediatamente el disco del freno.
- Haga efectuar todas las reparaciones en el sistema de frenos en un taller especializado de KTM.



DEPOSITOS DE LIQUIDO DE FRENOS:

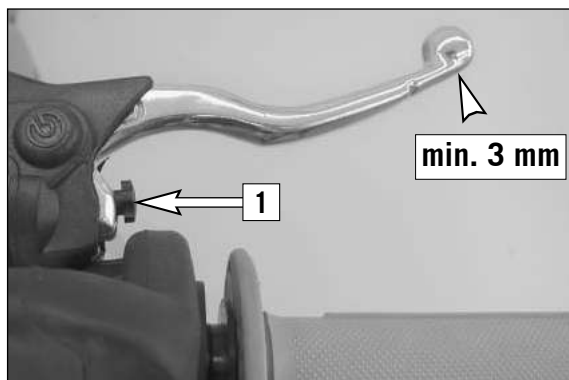
Los depósitos del líquido de frenos delantero y trasero han sido diseñados de tal forma que no necesitan ser rellenados ni siquiera con las pastillas de freno gastadas. Si el nivel del líquido de frenos desciende por debajo del mínimo esto indica un fallo en el sistema de frenos o el completo desgaste de las pastillas.

LIQUIDO DE FRENOS:

KTM llena el sistema de frenado con el líquido de frenos „Motorex Brake Fluid DOT 5.1“, uno de los productos de mayor calidad que se consigue actualmente en el mercado. Le recomendamos seguir usándolo. DOT 5.1 es de color ámbar y está hecho a base de éter glicólico. Si no dispone de DOT 5.1 podrá rellenarlo con líquido de frenos DOT 4, que deberá sustituir tan pronto como sea posible por DOT 5.1 – No utilice nunca DOT 5. Se trata de un líquido de color púrpura hecho a base de aceite de silicona. Juntas y latiguillo de freno deben estar especialmente preparados para él.

⚠ ATENCION

Cambiar el líquido de freno por lo menos una vez por año. Si se lava el motor con más frecuencia, también debería cambiarse el líquido más frecuentemente. El líquido de freno absorbe el agua. En un líquido de freno „viejo“ pueden formarse burbujas de vapor a bajas temperaturas y el sistema de frenado falla.

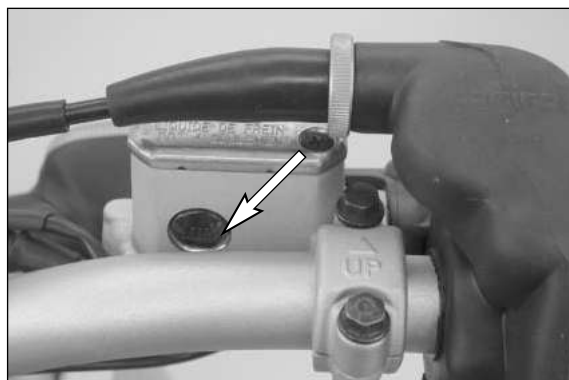


Ajuste el libre de la maneta de freno

El libre juego de la maneta de freno puede ser regulado por medio del tornillo de ajuste [1]. De este modo el punto de presión (la resistencia percibida en la maneta de freno cuando las pastillas entran en contacto con el disco de freno) puede ser regulado en función del tamaño de la mano. Cuando se presiona la maneta del freno de mano hacia adelante, debe existir como mínimo un tramo libre de 3 mm. En caso de ser necesario, girar adecuadamente el tornillo de ajuste [1].

! AVISO

El juego de la maneta de freno deberá ser siempre al menos de 3 mm. Sólo en este caso podrá moverse el pistón en el cilindro maestro. Si dicho juego no se respeta, se establece una presión en el sistema de frenos pudiendo causar un fallo en el freno delantero debido al sobrecalentamiento.

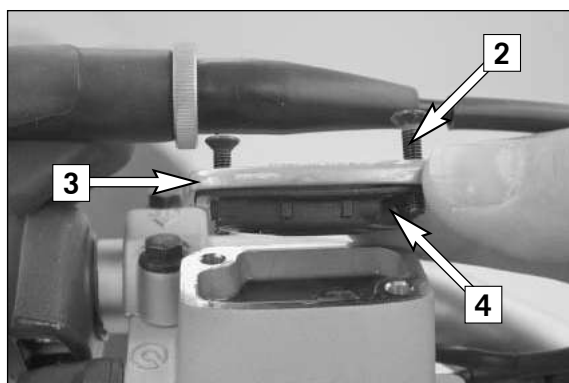


Comprobación del nivel del líquido del freno delantero

El depósito del líquido de frenos está unido a la bomba del freno y colocado en el manillar. Está provisto de una mirilla de plástico. Con el depósito en posición horizontal, el nivel del líquido de frenos no debe descender nunca por debajo del mínimo señalado. Para un mejor funcionamiento, el depósito del líquido de frenos debe estar siempre completamente lleno.

! ATENCION

Si el nivel del líquido para frenos hidráulicos cae bajo el valor mínimo esto indica una fuga en el sistema de frenos o el desgaste total de las zapatas de freno. En este caso se ruega dirigirse inmediatamente a un taller especializado KTM.



Llenado del deposito de freno delantero *

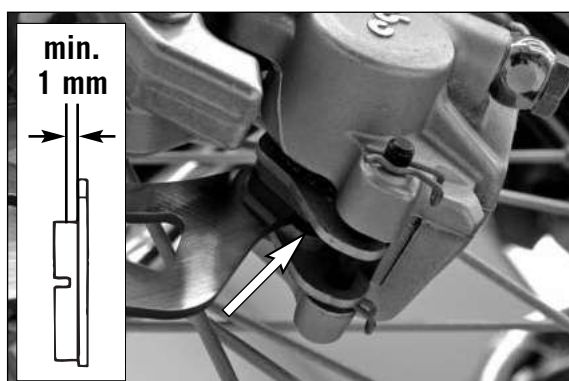
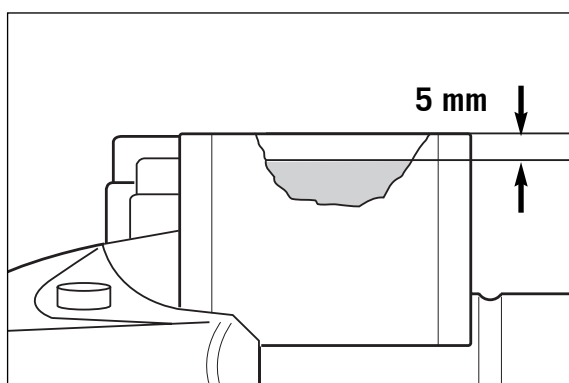
Quitar los tornillos [2] y levantar la tapa [3] y la membrana [4]. Colocar la bomba de freno en posición horizontal y llenar el depósito 5 mm. por debajo del borde superior del mismo (Motorex Brake Fluid DOT 5.1). Volver a colocar membrana y tapa. Atornillar la tapa y si algo de líquido ha sido derramado lavarlo con agua.

! ATENCION

- No utilice nunca DOT 5. Se trata de un líquido de color púrpura hecho a base de aceite de silicona. Juntas y latiguillo de freno deben estar especialmente preparados para él.
- Almacenar el líquido para frenos hidráulicos fuera del alcance de los niños.
- El líquido para frenos hidráulicos puede causar irritaciones de la piel. No poner en contacto con la piel o con los ojos. Si el líquido para frenos hidráulicos salpica a los ojos, lavar con abundante agua y consultar el médico.

! AVISO

- El líquido de frenos actúa como un potente disolvente.
- Utilicen sólo un líquido para frenos hidráulicos limpio de un recipiente impermeable y bien cerrado.



Control de las pastillas de freno delantero

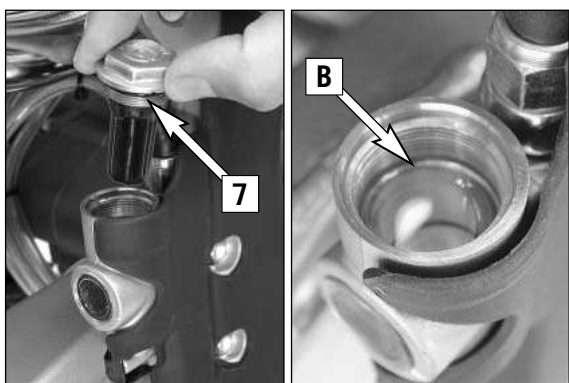
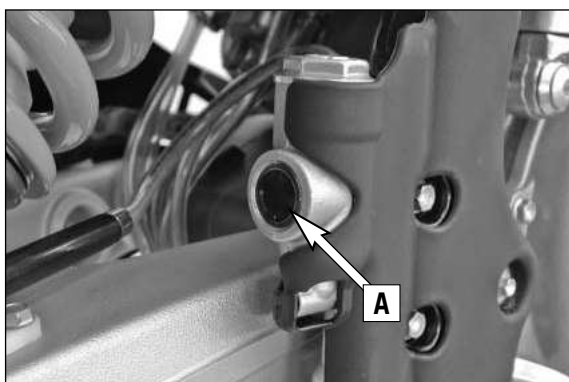
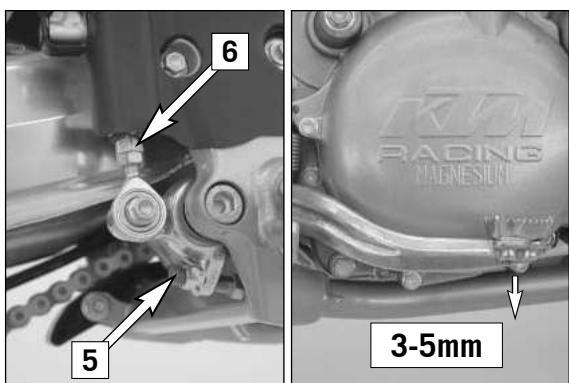
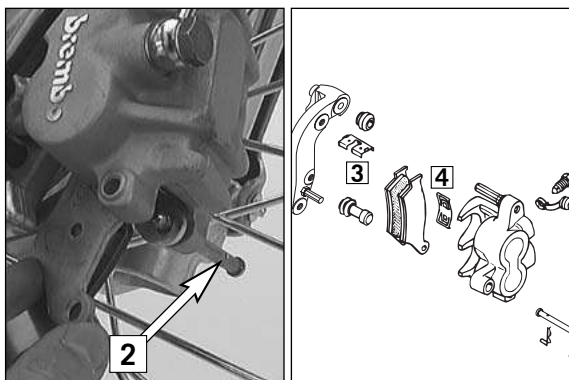
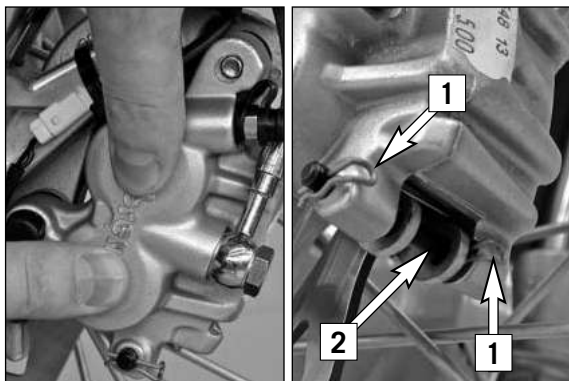
Las pastillas del freno delantero se controlan desde abajo. El espesor de éstas no debe ser nunca inferior a 1 mm.

! ATENCION

El espesor del forro de las zapatas no debe ser inferior a 1 mm en el lugar más débil de las mismas, de no ser así hay el riesgo de un fallo de los frenos. En el interés de su propia seguridad se ruega renovar a tiempo las zapatas.

! AVISO

Si las pastillas de freno se cambian cuando están parcial o totalmente gastadas, los componentes de acero de las pastillas rozarán contra el disco de freno, disminuyendo el efecto de la frenada y destruyendo el disco.



Sustitución de las pastillas de freno delantero *

Presionar la pinza contra el disco de freno, para poner el pistón del freno en su posición original. Quitar los seguros [1], sacar el perno [2] y extraer las pastillas de la pinza del freno. Limpiar la pinza y su soporte con aire comprimido. Comprobar que los casquillos de los pernos de guía no se encuentren dañados, y engrasar los pernos si es necesario. Montar la pastilla derecha y fijarla con el perno, después montar la izquierda e insertar el perno hasta el tope. Montar los seguros.

Asegurarse durante el montaje de las pastillas, que la guía [3] del soporte de pinza y el muelle [4] estén bien fijados.

⚠ ATENCION

- Mantenga siempre el disco de freno limpio de aceite o grasa. De lo contrario se vería reducido el efecto de la frenada.
- Después del montaje, compruebe que las agujas estén bien colocados.
- Después de instalar las ruedas o de manipular en el sistema de frenos, accione la maneta y el pedal para que las pastillas entren en contacto con el disco y alcanzar el punto correcto de presión.

Reglaje de la posición del pedal del freno *

La posición del pedal del freno puede ser ajustada mediante el tornillo de tope [5]. El juego del pedal de freno, debe ser ajustado entonces en relación con el vástago del émbolo [6]. El pedal del freno debe tener un juego de 3-5 mm. (medido desde el exterior), sólo así podrá el vástago mover el pistón en el cilindro maestro.

⚠ ATENCION

Si no hay este recorrido en vacío, una cierta presión se establece en el sistema de frenos. Por esto las zapatas empiezan a rozar. El sistema de frenos está sobrecalentado y, en casos extremos, puede fallecer.

Comprobación del nivel del líquido de freno trasero

El depósito para el freno de disco trasero se encuentra en el lado derecho del vehículo directamente en el cilindro de freno trasero.

En la mirilla [A] no debe aparecer ninguna burbuja de aire con el vehículo colocado verticalmente.

⚠ ATENCION

Si el nivel del líquido desciende por debajo del mínimo indica que existe un fallo en el sistema de frenos o un completo desgaste de las pastillas.

Llenado del depósito de freno trasero *

En cuanto aparezca una burbuja de aire en la mirilla [A], se debe rellenar con líquido de frenos. Para hacerlo, quite mejor el tornillo [7].

Llenar con el líquido de frenos DOT5.1 (por ej. Motorex Brake Fluid 5.1) hasta la marca [B] en el interior del depósito y montar el tornillo.

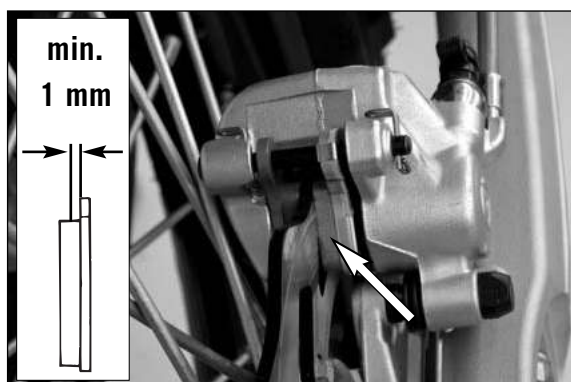
Si se ha rebosado o vertido el líquido, lavar con agua.

⚠ ATENCION

- No utilice nunca DOT 5. Se trata de un líquido de color púrpura hecho a base de aceite de silicona. Juntas y latiguillo de freno deben estar especialmente preparados para él.
- Almacenar el líquido para frenos hidráulicos fuera del alcance de los niños.
- El líquido para frenos hidráulicos puede causar irritaciones de la piel. No poner en contacto con la piel o con los ojos. Si el líquido para frenos hidráulicos salpica a los ojos, lavar con abundante agua y consultar al médico.

! AVISO

- El líquido de frenos actúa como un potente disolvente.
- Utilicen sólo un líquido para frenos hidráulicos limpio de un recipiente impermeable y bien cerrado.



Control de las pastillas de freno traseras

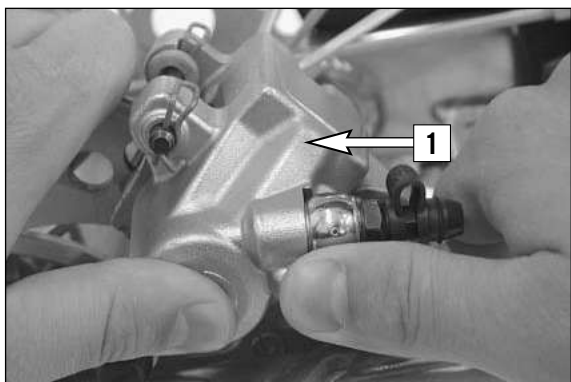
El estado de las pastillas de freno puede controlarse desde atrás. El espesor de éstas no debe ser inferior a 1 mm.

⚠ ATENCION

El espesor del forro de las zapatas no debe ser inferior a 1 mm en el lugar más débil de las mismas, de no ser así hay el riesgo de un fallo de los frenos. En el interés de su propia seguridad se ruega renovar a tiempo las zapatas.

! AVISO

Si las pastillas de freno se cambian cuando están parcial o totalmente gastadas, los componentes de acero de las pastillas rozarán contra el disco de freno, disminuyendo el efecto de la frenada y destruyendo el disco.



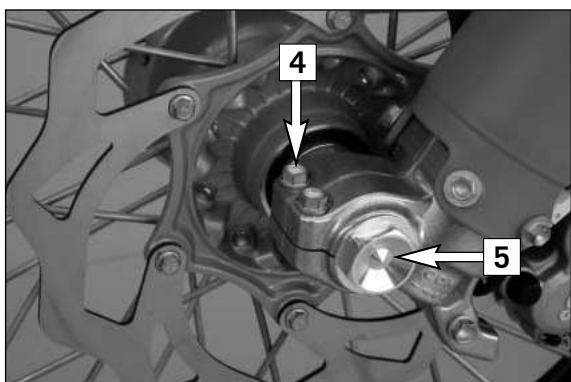
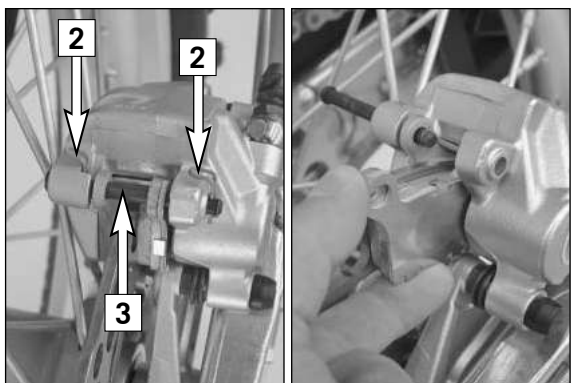
Sustitucion de las pastillas de freno trasero *

Empujar la pinza de freno [1] hacia la corona para que el pistón del freno llegue a su posición inicial, quitar los dispositivos de protección [2], sacar los bulones [3] y sacar las pastillas de freno. Purgar la pinza de freno cuidadosamente con aire comprimido y comprobar si hay deterioraciones en los muelles de los bulones de guía.

Introducir la pastilla de freno izquierda en la pinza de freno y fijarla con el pistón. Introducir la pastilla de freno derecha y empujar el bulón [3] en la pinza de freno hasta el tope. Montar los dispositivos de protección [2].

⚠ ATENCION

- Mantenga siempre el disco de freno limpio de aceite o grasa. De lo contrario se vería reducido el efecto de la frenada.
- Después del montaje, compruebe que el aguja estén bien colocados.
- Después de instalar las ruedas o de manipular la pinza de freno accione la maneta y el pedal para que las pastillas entren en contacto con el disco de freno y alcanzar el punto correcto de presión.



Desmontar y montar la rueda delantera

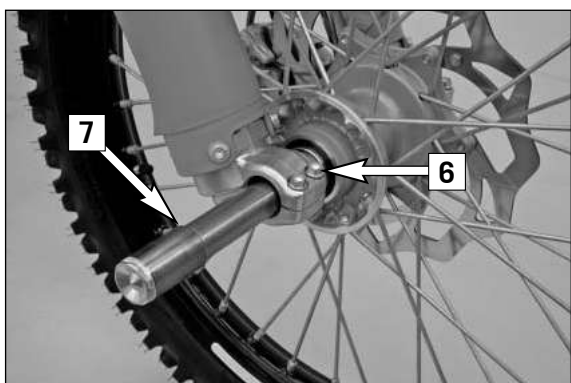
Levantar la motocicleta sobre tacos hasta que la rueda delantera no toque el suelo.

Aflojar ambos tornillos de fijación [4] en el cabezal de horquilla de la izquierda, aflojar la tuerca [5], aflojar sólo entonces los tornillos de fijación de la derecha [6], sostener la rueda delantera, sacar el eje de rueda [7].

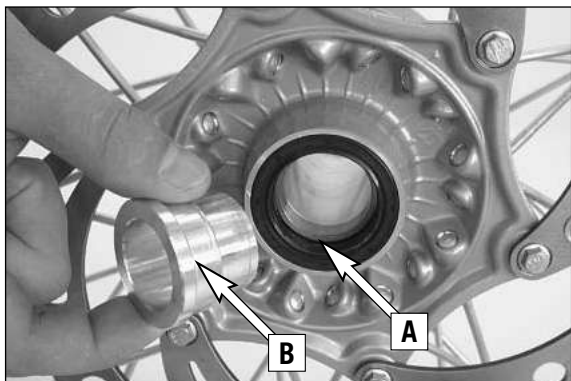
Quitar la rueda delantera cuidadosamente de la horquilla.

! AVISO

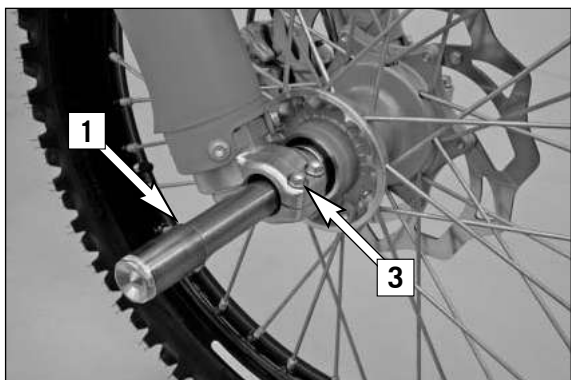
- No accione la maneta del freno con la rueda delantera desmontada.
- Poner la rueda siempre con el disco de freno hacia arriba, de lo contrario podría deteriorarse el disco de freno.



TRABAJOS DE MANTENIMIENTO EN CHASIS Y MOTOR »



Antes de instalar la rueda delantera, limpiar y engrasar los anillos retén [A] y la superficie de recorrido [B] de los casquillos distanciadores y montar los casquillos distanciadores.



Para montar la rueda delantera elevar ésta en la horquilla, colocarla y montar el eje de la rueda [1].

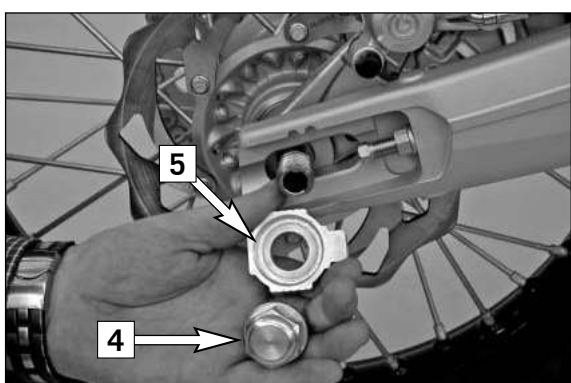
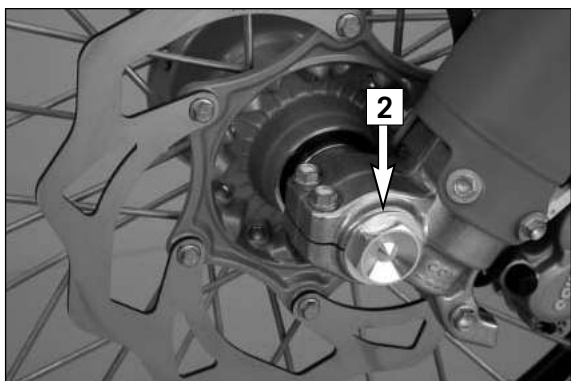
Montar la tuerca [2], apretar los tornillos de fijación [3] en el asiento del eje de la rueda derecho para evitar una torsión del eje de rueda y apretar la tuerca con 40 Nm.

Aflojar los tornillos de fijación situados en el alojamiento derecho del eje de horquilla. Quitar la motocicleta del soporte. Accionar el freno de la rueda delantera y comprimir el resorte de la horquilla varias veces de forma intensa para que se centren las botellas de la horquilla.

Posteriormente, apretar los tornillos de fijación en ambos alojamientos del eje de horquilla con 15 Nm.

⚠ ATENCION

- Si no disponen de una llave dinamométrica para el montaje hagan corregir el par de arranque por un taller especializado KTM lo más pronto posible. Un eje de quita y pon flojo puede traer consigo una falta de estabilidad en la conducción de su motocicleta.
- Después de instalar la rueda delantera accione la maneta de freno para que las pastillas entren en contacto con el disco y alcanzar el punto correcto de presión.
- Mantenga siempre el disco de freno limpio de aceite o grasa. De lo contrario se verá reducido el efecto de la frenada.



Desmontaje y montaje de la rueda trasera

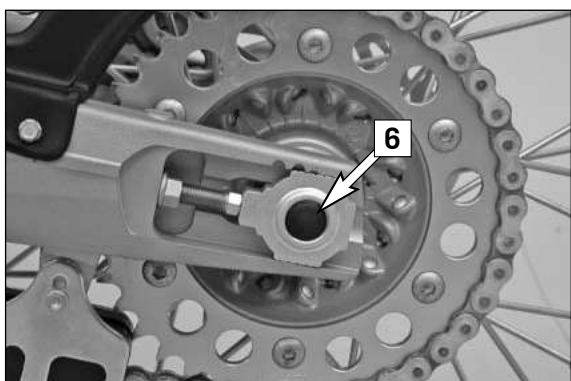
Apoye la moto en un caballete bajo el chasis con el fin de que la rueda trasera no toque el suelo.

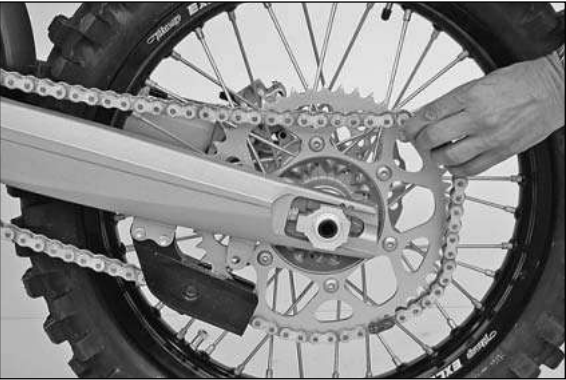
Desatornillar la tuerca collar [4], quitar el tensor de la cadena [5], sacar el eje de la rueda [6] hacia afuera de tal forma que la rueda trasera se deje empujar hacia adelante.

Retirar la cadena de la corona, sacar hacia afuera el eje de la rueda y sacar cuidadosamente la rueda trasera del basculante.

! AVISO

- No accione el pedal del freno con la rueda trasera desmontada.
- Poner la rueda siempre con el disco de freno hacia arriba, de lo contrario podría deteriorarse el disco de freno.
- Con el eje desmontado, limpie la rosca de éste y la tuerca cuidadosamente y engráselos para prevenir el gripaje de la rosca.





Para el montaje se procede en orden inverso. Antes de apretar la tuerca a 80 Nm empuje hacia delante la rueda posterior para que los tensores de cadena estén en contacto con los tornillos de ajuste.

- ⚠ ATENCION**
- Si no disponen de una llave dinamométrica para el montaje hagan corregir el par de arranque por un taller especializado KTM lo más pronto posible. Un eje de quita y pon flojo puede traer consigo una falta de estabilidad en la conducción de su motocicleta.
 - Después de instalar la rueda trasera accione el pedal de freno para que las pastillas entren en contacto con el disco y alcanzar el punto correcto de presión.
 - Mantenga siempre el freno de disco limpio de aceite o grasa. De lo contrario se verá reducido el efecto de la frenada.
 - Apriete la tuerca a su adecuado par de apriete. Si el eje no está bien fijado provoca inestabilidad en la conducción.

Neumáticos, presión

El tipo, el estado y la presión de los neumáticos condicionan el comportamiento de conducción de la motocicleta, debiendo ser comprobados cada vez que vaya a efectuar una salida.

- Las dimensiones de los neumáticos se pueden encontrar en los datos técnicos y en su certificado de homologación.
- El estado de los neumáticos debe ser controlado antes de cada salida. Comprobar que no presenten cortes, clavos u otros objetos punzantes que puedan incrustarse en ellos.
En cuanto a la profundidad mínima del perfil, atenerse a las normas vigentes del país. En cualquier caso, le recomendamos sustituir los neumáticos cuando el perfil mínimo es de 2 mm.
- Comprobar la presión con los neumáticos „fríos“. Una correcta presión garantiza la máxima comodidad de conducción y duración de los neumáticos.



PRESIÓN AIRE		
	delantero	trasero
offroad	1,0 bar	1,0 bar
calle solo	1,5 bar	2,0 bar

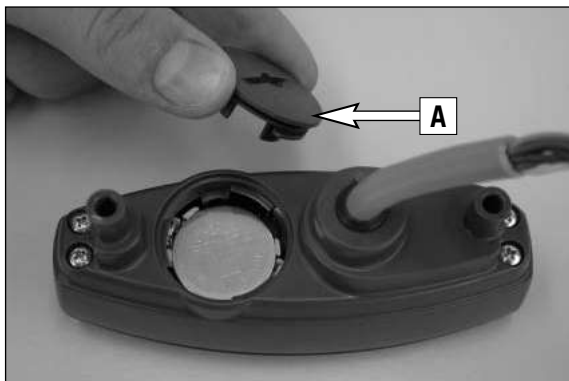
- ⚠ ATENCION**
- Utilice exclusivamente neumáticos autorizados por KTM. Otros neumáticos pueden influir negativamente en el comportamiento de la motocicleta.
 - La rueda delantera y la trasera deben llevar neumáticos del mismo perfil. Utilice exclusivamente neumáticos homologados.
 - Por su propia seguridad sustituya inmediatamente los neumáticos dañados.
 - Estos pueden resultar peligrosos sobre todo en superficies mojadas.
 - Una presión insuficiente causa un desgaste anormal y un sobrecalentamiento de los neumáticos.
 - En los modelos homologados pueden ser montados solamente los neumáticos autorizados por KTM (véase Datos técnicos Chasis). Con la utilización de otros tipos de neumáticos no se mantiene vigente la responsabilidad por el producto.

Controlar de la tension de los radios

La tensión correcta de los radios es es muy importante para la estabilidad de la rueda y, con ello, para la seguridad de marcha. Si un radio está flojo se descentra la rueda y, en poco tiempo, se aflojan también los demás radios. Controlar la tensión de los radios regularmente, especialmente si la moto es nueva. Para hacer el control se golpea brevemente con la punta de un destornillador en cada radio (véase ilustración) teniendo que sonar un tono claro. Sonidos sordos indican que el radio está flojo. Si es necesario, llevar la moto al taller para que aprieten los radios y centren la rueda.

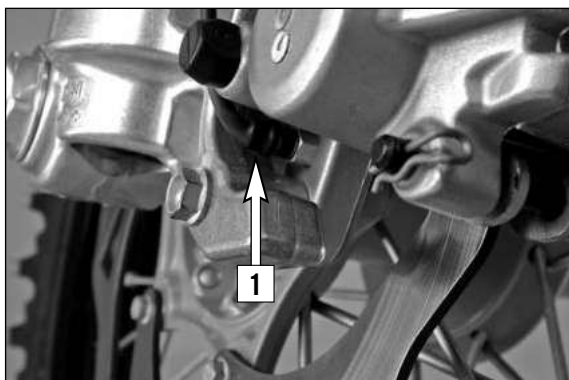
- ⚠ ATENCION**
- Los radios no suficientemente tensados pueden salirse y por consiguiente causar desestabilidad en la conducción de la motocicleta.
 - Radios con demasiada tensión pueden partirse a causa de un local exceso de rendimiento. Los radios deben tensarse con un par de apriete de 5 Nm.





Batería para el velocímetro digital

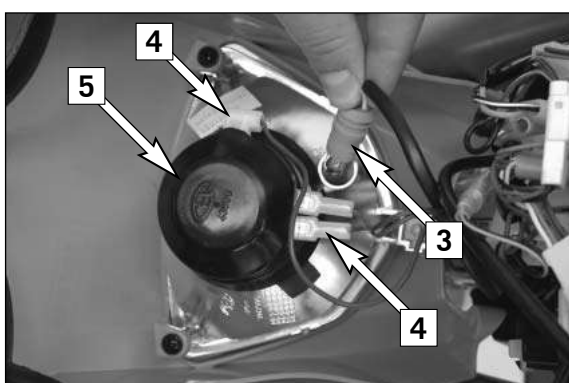
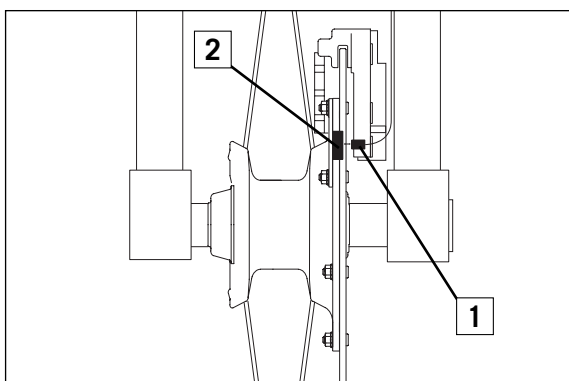
Para ello, quitar la placa del faro y desarmar el velocímetro electrónico. Quitar la atornilladura [A], insertar la batería (tipo Duracell CR 2430) con la leyenda hacia arriba y montar la atornilladura.



Verificar/ajustar la distancia del sensor imantado

La distancia entre el imán [2] y el sensor [1] debe ser de 2-4 mm; de lo contrario puede manifestarse un mal funcionamiento del velocímetro.

Esta distancia se puede corregir girando el sensor hacia dentro o hacia fuera [1].



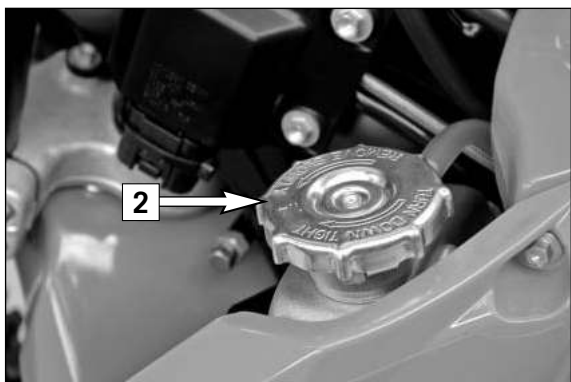
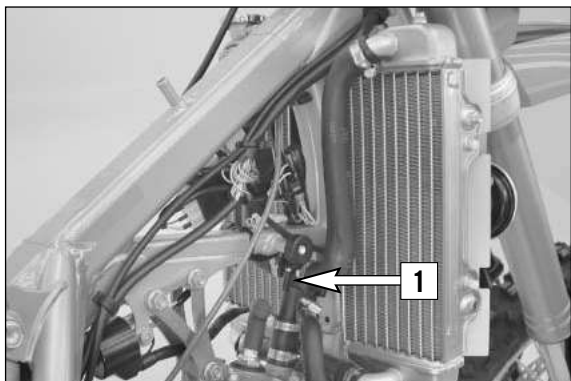
Cambiar la lámpara de faro/lámpara de luces de posición

Quitar ambas cintas de goma y sacar la placa del faro hacia adelante. Sacar cuidadosamente del portalámparas la lámpara de luces de posición con el casquillo [3]. Desenchufar el enchufe [4] de la lámpara de faro y quitar la tapa de caucho [5]. Desganchar el arco de sujeción y la bombilla del reflector. Para cambiar la lámpara de luces de posición hay que sacarla simplemente del portalámparas.



Empujar la lámpara incandescente ligeramente hacia adentro, girarla aprox. 30° en el sentido contrario de las agujas del reloj y sacarla de la boquilla.

El montaje se efectúa por orden contrario.



Circuito de refrigeración

La bomba del agua proporciona al motor una circulación forzada de líquido refrigerante, pero éste sólo puede circular bien si no hay pompas de aire en el circuito del líquido refrigerante.

Por ello es necesario purgar el aire del sistema refrigerador si:

- a) se echa más de 0,25 litros de líquido refrigerante y
- b) se llena de nuevo el sistema refrigerador

(véase purgar el sistema refrigerador).

En algunos modelos se ha montado un termostato [1] para que el motor alcance antes su temperatura de servicio. Con el motor frío, el líquido refrigerante circula por el cilindro y la culata. Al alcanzar el líquido una temperatura de unos 55°C se abre el termostato y el líquido refrigerante es bombeado a los dos radiadores de aluminio.

La refrigeración se consigue a través del viento de marcha: cuanto más reducida sea la velocidad menor será el efecto refrigerante del viento. Radiadores sucios disminuyen también el efecto refrigerante.

⚠ ATENCION

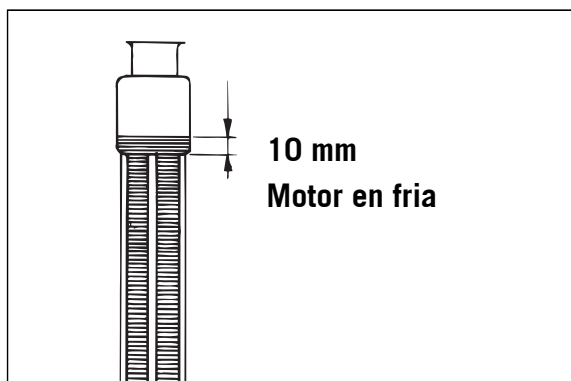
- Si se retira el tapón del radiador [2] con el motor en caliente, el líquido de refrigeración puede salir a presión y causar graves quemaduras. Atención - riesgo de quemaduras!
- No desabridar nunca las mangueras del radiador con el motor caliente. El líquido refrigerante y el vapor saliente pueden causar graves quemaduras.
- En caso de quemaduras, poner la parte quemada debajo de una corriente de agua fría.
- El líquido refrigerante es tóxico! Almacenar el líquido refrigerante fuera del alcance de los niños.
- Si se ha ingerido líquido refrigerante, consultar inmediatamente a un médico.
- Si el líquido refrigerante ha entrado en contacto con los ojos, lavarse los ojos inmediatamente con agua y consultar a un médico.

Como líquido refrigerante se utiliza una mezcla compuesta de un 50% de agente anticongelante y un 50% de agua destilada. No obstante la protección anticongelante debe tener por lo menos 25°C. Esta mezcla ofrece, junto a la protección anticongelante, también una buena protección anticorrosiva y por esta causa no debería ser reemplazada por pura agua.

! AVISO

Utilice siempre anticongelantes de calidad y marcas (Motorex Anti- Freeze) conocidas para evitar la corrosión y la formación de espuma.

La presión producida por la elevada temperatura del circuito de refrigeración se regula por medio de la válvula del tapón del radiador [2]. La temperatura puede aumentar hasta los 120°C sin afectar a su buen funcionamiento.



Control del nivel del líquido de refrigeración

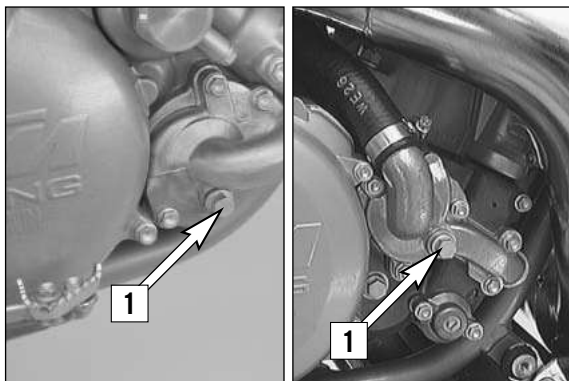
Con el motor en frío, el líquido debe cubrir alrededor de 10 mm. las láminas del radiador (ver ilustración). En caso de vaciado, rellene inmediatamente y proceda al sangrado del sistema.

⚠ ATENCION

Es preferible siempre controlar el nivel del líquido de refrigeración con el motor en frío. No abra el tapón del radiador con el motor caliente. Si ha de hacerlo utilice un trapo para cubrir el tapón y hágalo lentamente para dejar escapar la presión.

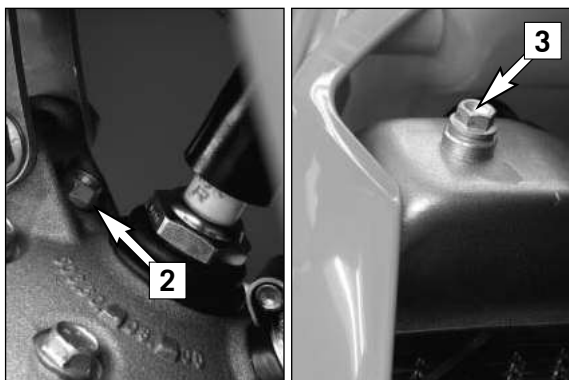
! AVISO

Es necesario purgar el aire del sistema refrigerador si se ha vaciado líquido o si se echa más de 0,25 litros de líquido refrigerante



Sangrado del sistema de refrigeración

Si se ha vaciado líquido o se ha echado más de 0,25 litros de líquido refrigerante se procede como sigue para purgar el aire del sistema de refrigerado. Asegúrese de que el tornillo de vaciado [1] está apretado. Introduzca 0,5 litro aproxm. de líquido en el circuito.

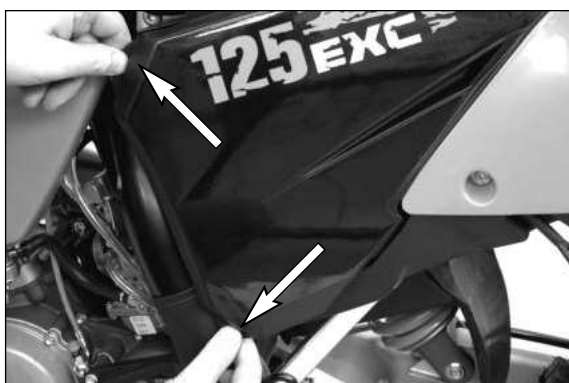


Quitar el tornillo [2] de la culata y volver a montarlo en el momento en que salga líquido sin pompas de aire (sólo en motores 125/200).

Quite el tornillo [3] del radiador derecho.

Echar ahora líquido refrigerante hasta que éste salga sin pompas de aire por el radiador derecho y poner inmediatamente el tornillo para que no pueda entrar aire al radiador.

Llene el radiador izquierdo 10 mm. por encima de las láminas. Compruebe el nivel del líquido después de una breve salida.



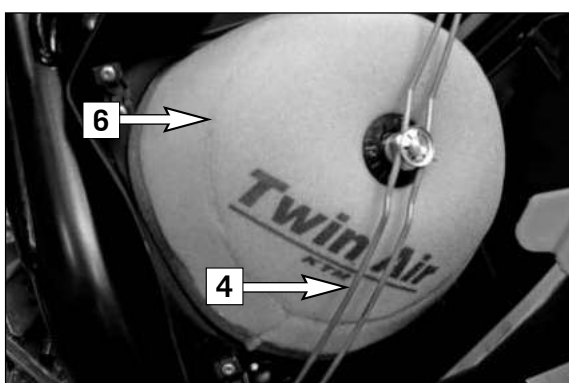
Limpieza del filtro del aire *

El filtro de aire se debe limpiar antes de cada uso en carrera; por lo demás, según la acumulación de polvo. Para ello alzar la tapa de la caja de filtro (véase fig.) y girarla hacia adelante.

Descolgar el estribo de soporte del filtro [4] por debajo, girar hacia el lado y quitar la tapa de reducción [5] junto con el filtro de aire [6] y el soporte del filtro [7] de la caja de filtros.

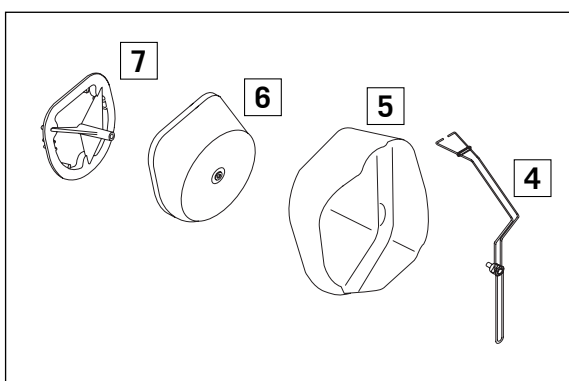
! AVISO

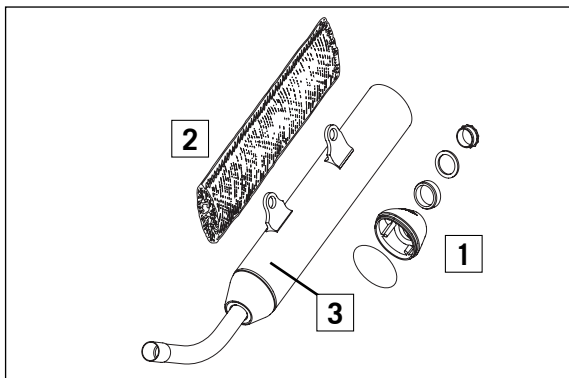
- No limpie la espuma del filtro con gasolina o petróleo ya que la pueden corroer. Para su correcto mantenimiento KTM recomienda el uso de productos de la marca „Motorex” (Bio Dirt Remover y Liquid Bio Power)
- No ponga nunca en marcha la motocicleta sin filtro de aire. el polvo y las impurezas que penetran pueden causar deterioraciones y un mayor desgaste.
- Si el filtro de aire no está correctamente montado, el motor podría llenarse de polvo e impurezas y provocar daños.



Lave con cuidado el filtro con el detergente especial (Motorex Bio Dirt Remover) y déjelo secar bien. Escúrralo solamente, no debe retorcerlo. Engráselo con productos específicos (Motorex Liquid Bio Power). Limpie también la caja del filtro. Compruebe el estado del conducto del carburador y su correcta posición.

Montar el filtro de aire sobre el soporte del filtro. Colocar el filtro de aire junto con el soporte del filtro en la tapa de reducción y montarla en la caja de filtros, al mismo tiempo tener cuidado con el centraje y fijar con el estribo de soporte del filtro.





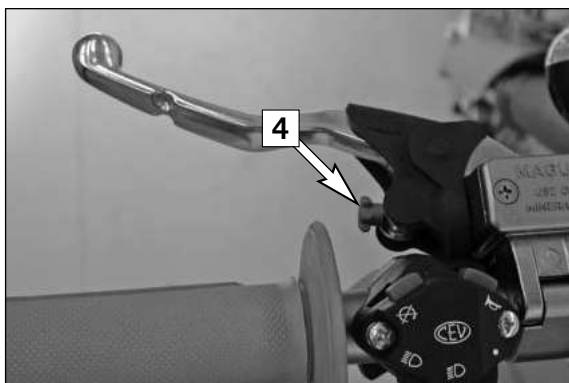
Sistema de escape *

Los silenciadores en los cuales se deja quitar la tapa de escape [1], están rellenos con hilo de fibra de vidrio. Haga examinar periódicamente este relleno en un taller especializado KTM (véase Tabla de lubricación y mantenimiento). Con el paso del tiempo se evaporan al aire libre las fibras del material antiacústico sobre los agujeros del tubo perforado, entonces el silenciador “se incendia”. Junto a un aumento del nivel de ruido, también se modifican con ello las características de rendimiento. En los talleres especializados KTM está a su disposición el correspondiente material antiacústico adecuado para el silenciador.

Para el cambio del paquete de hilo de fibra de vidrio [2], quitar la tapa de escape y retirar el tubo exterior [3]. Fijar el nuevo paquete de hilo de fibra de vidrio con una cinta adhesiva en el interior del tubo y empujar por encima el tubo exterior. Montar la tapa de escape. Respecto a las tapas, se hace indispensable atender a una firme atornilladura. El silenciador debe ser montado sin tensiones antes de ser apretados todos los tornillos de fijación.

⚠ ATENCION

El sistema de escape se calienta mucho cuando la motocicleta está en funcionamiento. No comience a trabajar en él hasta que se haya enfriado.



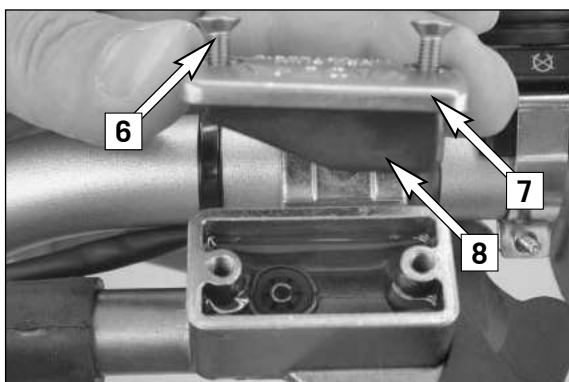
Cambiar la posición básica de la palanca del embrague

Con el tornillos de ajuste [4] se puede regular individualmente la posición de la palanca del embrague, lo que permite adaptar de forma ideal la posición de la palanca al tamaño personal de la mano.

Si se gira el tornillo de ajuste en el sentido contrario a las manecillas del reloj, la maneta del embrague se aproxima al manillar. Si se gira el tornillo de ajuste en el sentido de las manecillas del reloj, la maneta del embrague se aleja del manillar.

! AVISO

La gama de ajuste es limitada. Girar el tornillo sólo con la mano sin aplicar ningún tipo de fuerza.



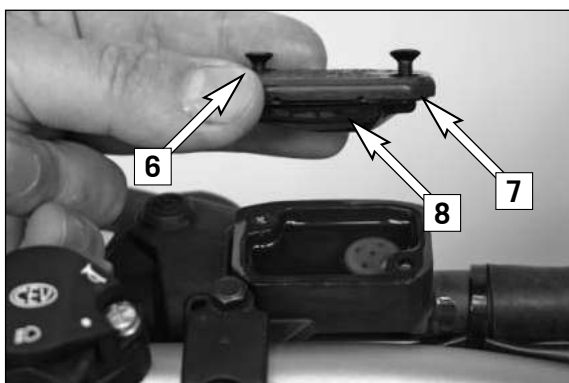
Controlar el nivel de aceite del embrague hidráulico 125/200

Para comprobar el nivel de aceite del cilindro maestro del embrague se tiene que quitar la tapa. Quitar para ello los tornillos [6] y la tapa [7] junto con la goma protectora [8]. El nivel del aceite debería estar, con el cilindro maestro horizontal, a 4 mm del borde superior.

En caso de que sea necesario, rellenar con aceite hidráulico biodegradable SAE 10 (Motorex Kupplungsfluid 75), el cual se puede adquirir en su taller especializado KTM

! AVISO

KTM utiliza para el accionamiento del embrague en los modelos 125/200 aceite hidráulico mineral biodegradable. este aceite no puede ser mezclado con ningún otro aceite hidráulico. utilice siempre el aceite hidráulico ktm original (adquirible en su taller especializado ktm autorizado), sólo de esta forma puede ser alcanzado un funcionamiento óptimo del accionamiento del embrague. por ningún motivo rellenar con líquido de frenos.



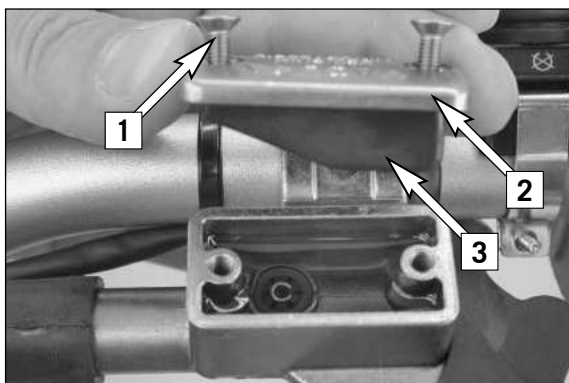
Controlar el nivel de aceite del embrague hidráulico 250/300

Para comprobar el nivel de aceite del cilindro maestro del embrague se tiene que quitar la tapa. Quitar para ello los tornillos [6] y la tapa [7] junto con la goma protectora [8]. El nivel del aceite debería estar, con el cilindro maestro horizontal, a 4 mm del borde superior.

En caso de que sea necesario, rellenar con líquido de frenos DOT 5.1 (Motorex Brake Fluid 5.1).

! AVISO

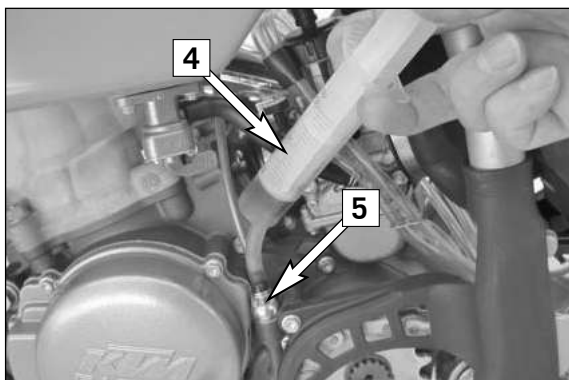
En los modelos 250/300 están montadas guarniciones de embrague de la empresa Brembo, las cuales están llenadas con líquido de frenos dot 5.1. estos dispositivos no se pueden en ningún caso rellenar con aceite hidráulico. sólo de esta forma puede ser alcanzado un funcionamiento óptimo del accionamiento del embrague (el líquido apropiado se encuentra a su disposición en su taller especializado ktm autorizado).



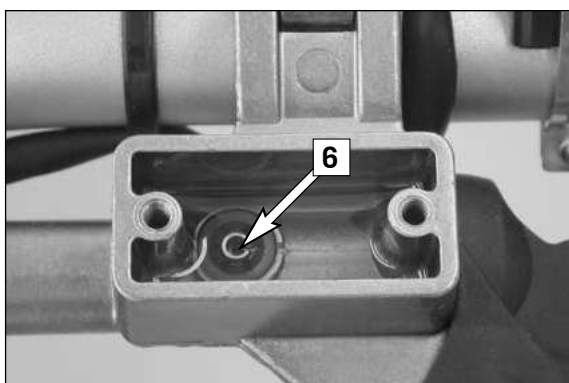
Purgar el embrague hidráulico *

Si siente en la maneta del embrague la resistencia flácida, se debe purgar el accionamiento del embrague. Usted necesita además para ello una jeringa de sangrado (herramienta especial). Tenga en cuenta que para los modelos 125/200 se debe llenar con líquido de embrague Motorex 75, y que para los modelos 250/300 con líquido de frenos Motorex DOT 5.1. Ambos se encuentran a su disposición en su concesionario KTM.

Girar el manillar de tal forma que el cilindro maestro se encuentre en posición horizontal, retirar los tornillos [1] y quitar la tapa [2] junto con el fuelle de goma [3].



Llenar la jeringa de sangrado [4] con el líquido adecuado (véase Datos técnicos del motor). Quitar el tornillo de sangrado [5] en el cilindro receptor y montar la jeringa de sangrado.



Ahora presionar el líquido en el sistema tanto tiempo, hasta que salga por el orificio [6] del cilindro maestro sin burbujas. Entretanto, absorber el líquido del depósito de reserva del cilindro maestro para impedir que se derrame.

Después del sangrado retirar la jeringa de sangrado, montar el tornillo de sangrado, ajustar el nivel en el depósito de reserva y montar la tapa (véase arriba).

Reglaje del carburador *

Reglaje original del carburador

El reglaje original del carburador corresponde a una altura de 500 m. sobre el nivel del mar y una temperatura ambiente de 20 C. Ha sido realizada principalmente para su utilización en todo-terreno y con el empleo de super - carburante disponible en Europa (índice de octanos 95) mezclado con aceite para motores de dos tiempos.

Proporción de la mezcla: **1:40 – 1:60**

Información para la modificación del reglaje

Hay que partir siempre del ajuste original del carburador (el ajuste original se regula en fábrica para hacer el rodaje de la motocicleta. Después del rodaje hay que ajustar el carburador según la hoja del carburador - véase anexo).

Filtro de aire perfectamente limpio, sistema de escape y carburador en perfecto estado. La experiencia aconseja modificarlo ajustando solo el chicle principal, el chicle de ralentí y la aguja del carburador. Otras modificaciones no afectan de manera importante.

REGLA GENERAL: temperatura o altitud elevada > empobrecer mezcla
temperatura o altitud poco elevada > enriquecer mezcla

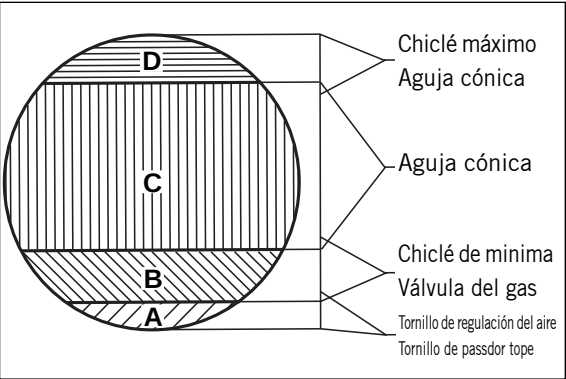
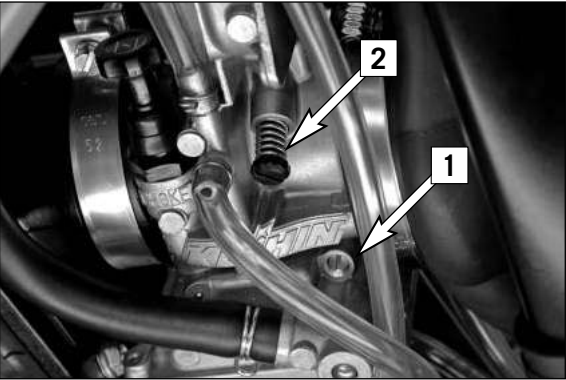
⚠ ATENCION

- Use exclusivamente gasolina super (95 octanos) mezclada con aceite de alta calidad para motores de dos tiempos.
- Utilice solamente aceites de marcas conocidas (por ejemplo Motorex Cross Power 2T).
- La falta de aceite puede provocar un desgaste prematuro del pistón. El tener demasiado aceite causa demasiado humo y cubre de hollín la bujía y el control de escape.
- Si se ha optado por una mezcla pobre, actuar con precaución bajando siempre el chicle de uno en uno para evitar el sobrecalentamiento y el gripaje del pistón.

INDICACIÓN: Si a pesar de la modificación en el reglaje, el motor no funciona correctamente, buscar fallos mecánicos y comprobar el sistema de encendido.

Fundamentos para el desgaste del carburador

La válvula de gas, la aguja del chicle, la válvula de la aguja del nivel y el chicle de agujas están sometidos a un elevado desgaste mediante la vibración del motor. Por medio de la abrasión se presentan fallas de funcionamiento en el carburador (por ej. sobrelubricación). Por ello estas partes deberían ser renovadas después de 100 horas de funcionamiento. El cuerpo del carburador, el portachicle y el soporte del flotador deberían ser renovados después de 200 horas.



Definiciones:

Mezcla demasiado rica:
Gasolina en exceso con respecto al aire.

Mezcla demasiado pobre:
Poca gasolina con respecto al aire.

Ralenti A

Funcionamiento con la válvula del gas cerrada. El régimen es controlado por el tornillo de regulación del aire [1] y por el tornillo de pasador tope [2]. Efectuar la regulación sólo con el motor en caliente. Girando el tornillo de pasador tope, aumentar ligeramente el régimen de vueltas. Girando en sentido horario se incrementa el régimen de vueltas y en sentido contrario a las agujas del reloj disminuye. Con el tornillo de regulación del aire, se consigue un funcionamiento del motor lo más regular y constante posible (reglaje original = abierto a 1,5 giros). Girando de nuevo el tornillo pasador tope, ajustar al correcto régimen de vueltas.

Apertura de la valvula B

Funcionamiento con la válvula del gas en fase de apertura. El régimen es controlado por el chicle de ralenti y por la forma de la válvula. Si a pesar de la correcta regulación del chicle de ralenti y de la carga parcial cuando se abre la válvula el motor es irregular, emite humo y llega a la potencia de golpe significa que la carburación es demasiado rica, que el nivel del carburante es demasiado alto o que la válvula del flotador está defectuosa.

Carga parcial C

Funcionamiento con la válvula del gas parcialmente abierta. El régimen es controlado sólo por la aguja cónica (forma y posición). Está influenciado en bajo régimen por el chicle de ralenti y en alto régimen por el chicle principal. Si la subida de régimen hasta medio gas lleva un ritmo de cuatro tiempos o una pérdida de potencia, hace falta bajar un punto la aguja. Si el motor pica en la aceleración, particularmente a régimen de máxima potencia, hace falta subir la aguja.

Si los síntomas descritos aparecen a bajo régimen hace falta una mezcla más pobre en caso de ritmo de cuatro tiempos y una mezcla más rica en caso de picado.

Maxima apertura D

Funcionamiento con la válvula del gas totalmente abierta. El régimen es controlado por el chicle máximo y por la aguja cónica. Si el aislante de una bujía nueva está muy claro o blanco después de que el motor funciona unos momentos a régimen máximo o si el motor pica hace falta poner un chicle más grande. Si por el contrario está oscuro o engrasado hace falta poner un chicle más pequeño.

AGUJA TIPO	GAMMA DE RENDIMIENTO	
	MÁS RICA	MÁS POBRE
N8RG	←→	
N8RH	←→	
N8RW	←→	
N8RJ	←→	

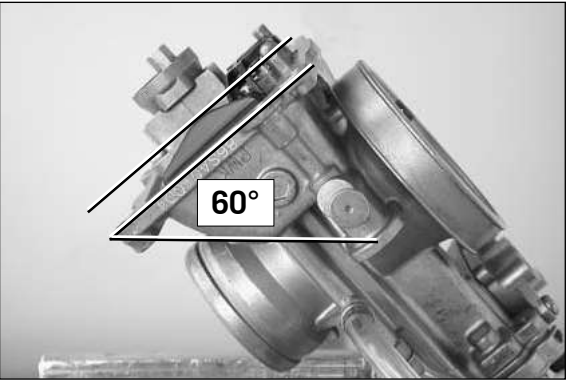
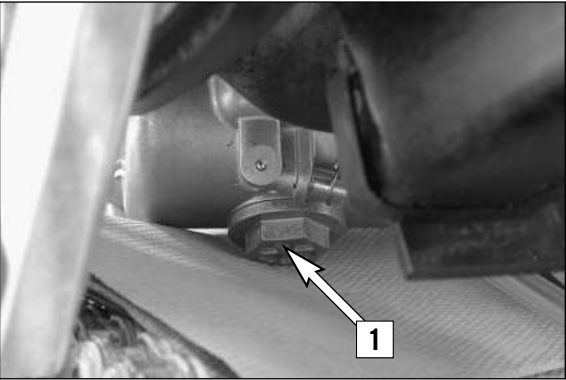
AGUJA TIPO	GAMMA DE RENDIMIENTO	
	MÁS RICA	MÁS POBRE
NOZD	←→	
NOZE	←→	
NOZF	←→	
NOZG	←→	
NOZH	←→	
NOZI	←→	

Explicación de la tabla - ejemplo

La aguja NOZI es más pobre que la aguja NOZG en la zona con la válvula de gas cerrada hasta 1/4. En los otros casos no hay ninguna diferencia.

! AVISO

Durante el cambio de la aguja de carburador tenga cuidado de la adecuada designación de la aguja. Informaciones más precisas sobre el chicle del respectivo modelo puede usted tomar de la tabla de regulación del carburador.



Vaciar la caja del flotador del carburador

Después de cada limpieza por vía húmeda se debería vaciar la caja del flotador del carburador para eliminar el agua que haya podido entrar. La presencia de agua en la caja del flotador lleva a fallas de funcionamiento del motor. Efectuar este trabajo con el motor frío. Cerrar el grifo de gasolina y poner un trapo debajo del carburador para que pueda absorber el carburante que salga. Destornillar el tornillo de cierre [1] y limpiarlo con aire comprimido. Volver a poner luego el tornillo de cierre con la empaquetadura, abrir el grifo de gasolina y verificar la estanqueidad de la caja del flotador.

⚠ ATENCION

El carburante es tóxico y fácilmente inflamable. La manipulación con carburantes exige el máximo cuidado. No efectuar nunca trabajos en el sistema de carburante cerca de llamas o de cigarrillos encendidos, observar siempre que el motor esté frío antes de comenzar con los trabajos. Eliminar inmediatamente el carburante derramado. Los materiales impregnados de carburante son también fácilmente inflamables. Si se ingiere carburante o si éste ha entrado en contacto con los ojos, hay que consultar inmediatamente a un médico. Evacuar el carburante según los reglamentos en vigor.

Control del nivel de la cuba *

Inclinar el carburador unos 60° de modo que el muelle de la válvula de la aguja no esté comprimido. En esta posición el borde del flotador debe de estar paralelo al plano de la junta de la cuba. (ver ilustración)



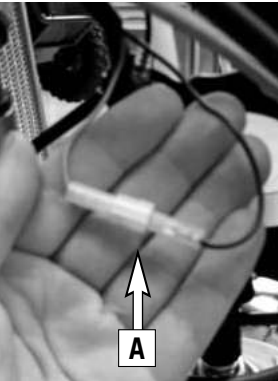
Regular la característica del motor a través de la curva de encendido (125-300)

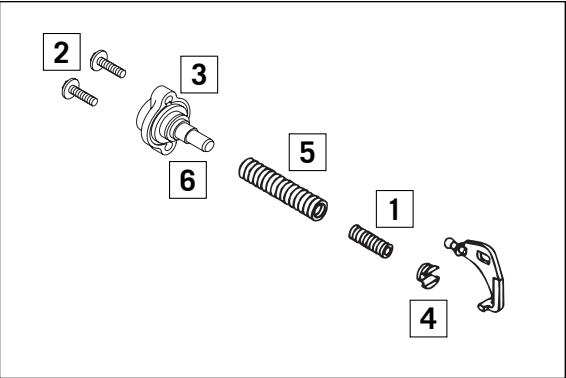
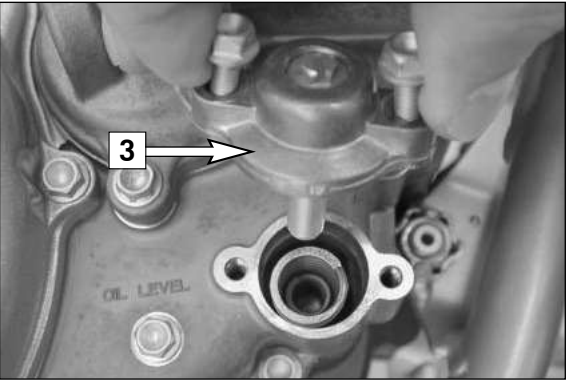
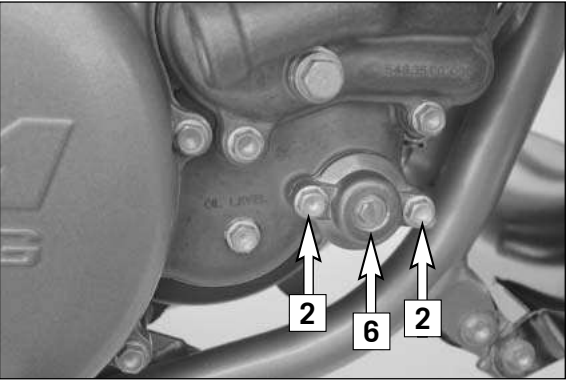
En la caja digital están memorizadas 2 curvas de encendido (PERFORMANCE y SOFT). En el estado de suministro la curva de encendido PERFORMANCE se encuentra activada. Mediante la separación de una conexión de enchufe debajo del depósito de gasolina, la curva de encendido SOFT puede ser activada de manera sencilla.

- A) PERFORMANCE (alto rendimiento del motor)
- B) SOFT (mejor movilidad)

- conexión de enchufe cerrada
- conexión de enchufe interrumpida

La variación de la curva de encendido es posible también durante el recorrido por medio del interruptor del manillar (Power Parts).





Regular la característica del motor a través del muelle compensador 250/300

La característica del motor se puede cambiar por medio de los varios espesores de muelle del muelle auxiliar [1]. En el estado de suministro está montado un muelle auxiliar diseñado para una „buena viabilidad“ (uso suave de potencia). Si prefiere un „rendimiento de funcionamiento más suave“ o una „característica de motor agresiva“, se puede montar uno de los muelles auxiliares adjuntos.

Muelle auxiliar para una buena viabilidad (montado en el estado de suministro)
Número de pieza de recambio 546.37.072.300, marcación de color AMARILLO

Muelle auxiliar para rendimiento de funcionamiento más suave (paquete adjunto)
Número de la pieza de cambio 548.37.072.100, marcación de color VERDE

Muelle auxiliar para característica agresiva del motor (paquete adjunto)
Número de pieza de recambio 548.37.072.000, marcación de color ROJO

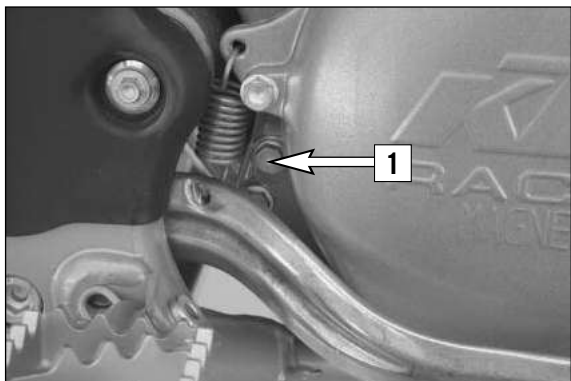
Para hacer ésto, inclinar la motocicleta aprox. 45° hacia la izquierda, quitar los dos tornillos [2], quitar la tapa de cierre [3] y quitar los muelles junto con la pieza insertada del muelle [4] de la tapa de embrague. Sacar ambos muelles de la pieza insertada del muelle, montar el muelle compensador [1] deseado y el muelle de ajuste [5] y empujarlos conjuntamente en la tapa del embrague de tal manera que el escote de la pieza insertada [4] engrane en la palanca angular. Controlar el aro tórico en la tapa de cierre y montar tapa de cierre de manera tal que el tornillo de apoyo del muelle [6] engrane en el muelle auxiliar.

! AVISO

El tornillo del apoyo del muelle [6] no debe ser girado por ningún motivo, de lo contrario la característica del motor se deteriora.

La característica del motor puede ser variada adicionalmente en acción combinada de la curva de encendido, el muelle compensador (solamente para las 250/300) y el escape. La tabla que aparece más abajo muestra ejemplos de combinaciones. Combinaciones suplementarias son ajustables discrecionalmente según los requerimientos del recorrido.

250/300 XC/XC-W/EXC-Six Days/EXC					
Rendimiento del motor	— —	—	Ajuste estándar	+	+ +
Movilidad	+ +	+	Ajuste estándar	—	— —
Curva de encendido	soft	soft	performance	performance	performance
Muelle compensador (250/300)	Verde	amarillo	amarillo	amarillo	rojo
Escape	EXC estándar	EXC estándar	EXC estándar	250 SX	250 SXS
Ejemplos de aplicación	Condiciones de recorrido muy difíciles: muy selectivo, muy duro, muy poca tracción, muy fatigoso	Condiciones de recorrido difíciles: selectivo, poca tracción, fatigoso	Condiciones de recorrido corrientes	Condiciones de recorrido sencillas: antideslizante, bien preparado, examen especial MX	Condiciones de recorrido especiales: arena profunda, dirección de recorrido muy rápido, recorrido muy bien preparado

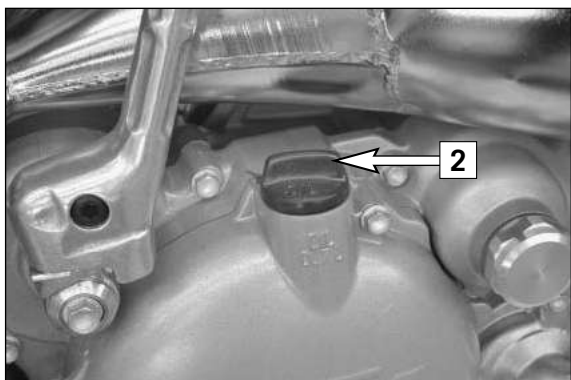


Control del nivel del aceite del cambio (125/200)

Para controlar el nivel del aceite del cambio, quite el tornillo [1], colocado en la tapa del embrague: Con la moto en posición recta el aceite debe escaparse por la abertura de control. Si es necesario, saque el tapón [2] y llene con aceite (p.eje. Motorex Top Speed 4T 15W50).

! AVISO

Poco aceite o aceite de baja calidad provocan un desgaste prematuro del cambio y del embrague. Utilice exclusivamente aceites de marcas conocidas (p. EJE. Motorex Top Speed 4T 15W50).

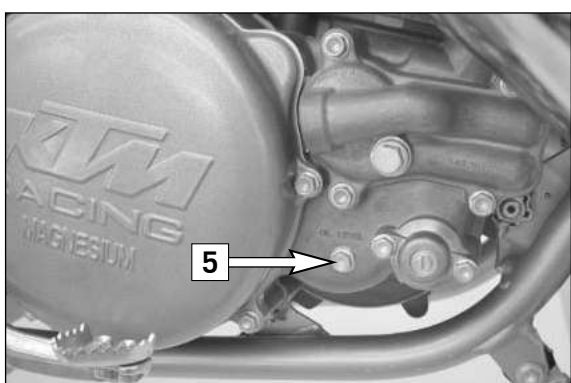
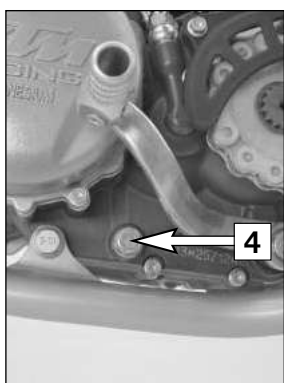
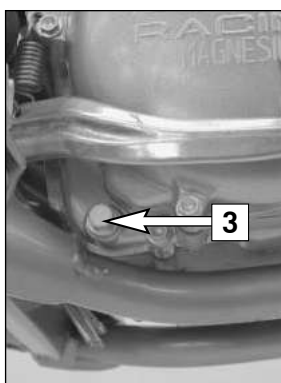


Sustitucion del aceite del cambio (125/200) *

Para cambiar el aceite del cambio se deberá dar una vuelta con la moto hasta que el motor esté caliente dejando luego el vehículo sobre una superficie plana. Quitar el tapón de salida del aceite [3] y [4] y dejar que salga el aceite usado dejándolo caer en un recipiente. Limpiar los imanes de los tapones de salida del aceite y montarlos con juntas. Echar 0,7 litros de aceite (p.eje. Motorex Top Speed 4T 15W50), cerrar el tapón [2] y controlar la estanqueidad del motor.

! AVISO

Un desgaste prematuro del cambio y del embrague es la consecuencia de poco aceite o aceite de mala calidad. Utilice exclusivamente aceites de marcas conocidas (p. EJE. Motorex Top Speed 4T 15W50).

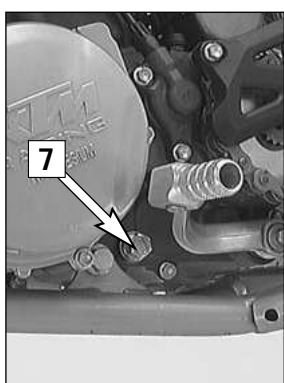
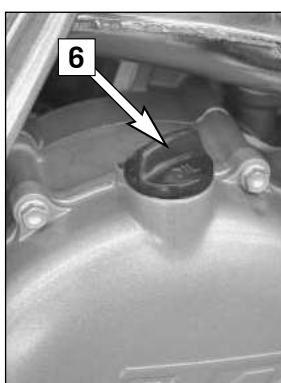


Control del nivel del aceite del cambio (250/300)

Para controlar el nivel del aceite del cambio, quite el tornillo [5], colocado en la tapa del embrague: Con la moto en posición recta el aceite debe escaparse por la abertura de control. Si es necesario, saque el tapón [6] y llene con aceite (p.eje. Motorex Top Speed 4T 15W50).

! AVISO

Poco aceite o aceite de baja calidad provocan un desgaste prematuro del cambio y del embrague. Utilice exclusivamente aceites de marcas conocidas (p. EJE. Motorex Top Speed 4T 15W50).



Sustitucion del aceite del cambio (250/300) *

Para sustituir el aceite del cambio, hágalo siempre con el motor en caliente y coloque la motocicleta sobre una superficie plana. Quite el tornillo de drenaje del aceite [7] y vacíe el aceite viejo en un recipiente. Limpie el imán del tornillo de drenaje y vuelva a montarlo. Vierta 0,7l de aceite (p.eje. Motorex Top Speed 4T 15W50), vuelva a colocar el tapón [6] y compruebe que no haya pérdida de aceite.

! AVISO

Un desgaste prematuro del cambio y del embrague es la consecuencia de poco aceite o aceite de mala calidad. Utilice exclusivamente aceites de marcas conocidas (p. EJE. Motorex Top Speed 4T 15W50).

LIMPIEZA »

Limpie con regularidad su motocicleta para mantener brillantes y en buenas condiciones sus partes plásticas. Para ello se aconseja utilizar agua caliente mezclada con detergente ordinario y una esponja. La suciedad más difícil puede ser eliminada con la ayuda de un ligero chorro de agua.

! AVISO

Cuando utilice un aparato de limpieza de alta presión tenga cuidado de que el chorro no choque con alguna pieza eléctrica, conector de clavijas, cables, rodamiento, carburador, etc. debido a la alta presión, el agua logra llegar a estas partes y provoca disturbios y/o conduce a su destrucción prematura.

- Antes de cada lavado hay que tapar el tubo de escape para evitar la penetración de agua.
- Utilice detergentes ordinarios para la limpieza de su motocicleta. Para la suciedad difícil puede utilizar un pincel.
- Después de haber utilizado un ligero chorro de agua para el aclarado de la motocicleta, debería ser secada con aire a presión y la ayuda de un trapo. Seguidamente de un breve paseo para que el motor alcance su temperatura normal de funcionamiento y accione los frenos. De este modo se conseguirá la total evaporación del agua en los rincones de difícil acceso.
- Saque los capuchones de goma protectores de los mandos para que pueda evaporarse el agua que haya podido introducirse en ellos.
- Cuando la motocicleta se haya enfriado, es conveniente engrasar las superficies de deslizamiento y los rodamientos. Engrase también la cadena con spray especial.
- Para evitar fallos en el sistema eléctrico utilice spray anti-humedad en el contacto, el interruptor de cortocircuito, el botón de parada y mando de luces.

CONSERVACIÓN PARA EL SERVIVIO DE INVIERNO »

Si la motocicleta está utilizada también en invierno de manera tal que hay que contar con la sal echada en las carreteras hay que tomar medidas para proteger el vehículo contra la sal agresiva.

- Limpiar la motocicleta escrupulosamente y hacerla secar
- Tratar con anticorrosivos a base de cera el motor, el carburador, el brazo oscilante y todas las otras partes brillantes o galvanizadas (a excepción de los discos de frenos).

! ATENCION

El anticorrosivo no debe llegar a los discos de freno porque reduciría extremadamente la acción del freno.

! AVISO

Después de utilizar la motocicleta en carreteras tratadas con sal hay que limpiar el vehículo cuidadosamente con agua frío y secarlo bien.

ALMACENAMIENTO »

Si ud. no va a utilizar su motocicleta por un largo período de tiempo, deberá tomar las siguientes medidas:

- Limpie en profundidad la motocicleta (ver capítulo: LIMPIEZA)
- El aceite del cambio debe ser cambiado (el aceite viejo contiene impurezas corrosivas)
- Controle el anticongelante y el nivel del líquido refrigerante.
- Deje que el motor se caliente nuevamente, cierre el grifo de la gasolina y espere a que el motor se pare por si solo. De este modo evitará la corrosión de los chiclés del carburador debido al carburante viejo.
- Saque la bujía y vierta aprox. 5 cc. de aceite de motor en la abertura del cilindro. Accione el pedal de arranque unas 10 veces para que se distribuya el aceite en las paredes del cilindro y vuelva a montar la bujía.
- Vacíe el depósito de gasolina en un recipiente adecuado.
- Compruebe la presión de los neumáticos.
- Lubrifique los rodamientos de manetas, reposapiés etc... así como la cadena.
- El lugar de almacenamiento debe ser seco y no estar sometido a grandes cambios de temperatura.
- Cubra la motocicleta con una lona o un toldo transpirable. No utilice para ello materiales impermeables que no dejarían escapar la humedad y provocarían la corrosión.

! AVISO

No es en absoluto aconsejable poner el motor en funcionamiento por un período de tiempo insuficiente para su calentamiento ya que el vapor que se forma durante el proceso de combustión se condensaría provocando la oxidación de válvulas y escape.

PUESTA EN MARCHA DESPUES DEL ALMACENAMIENTO

- Llene el depósito con gasolina nueva.
- Efectúe los controles anteriores a cada puesta en marcha (ver instrucciones para la conducción)
- Efectúe una breve salida de prueba.

INDICACIÓN: Antes de la parada estacional de la motocicleta hay que verificar el funcionamiento y el desgaste de todas las piezas de la motocicleta. Si es necesario realizar trabajos de servicio técnico, de reparación o de modificación, estos deben hacerse durante el período de parada (menor trabajo en los talleres). Así se pueden evitar largos períodos de espera en los talleres a principios de temporada.

DATOS TECNICOS – CHASIS 125 EXC/SIX DAYS, 200 XC/XC-W/EXC 2007»

CHASIS	125 EXC SIX DAYS/EXC	200 XC/XC-W/EXC
Bastidor	Central en acero cromo moilbdeno	
Horquilla	WP Suspension – 4860 MXMA (WP – 4860 MXMA + PA: 200 XC, EXC 125 Six Days)	
Recorrido susp. del/tras.	300/335 mm	
Suspensión tras.	WP Suspension – 5018 PDS MCC (WP – 5018 PDS DCC: 200 XC, 125 EXC Six Days)	
Freno delantero	Freno de disco de acero al carbono Ø 260 mm pinza de freno flotante	
Freno trasero	Freno de disco de acero al carbono Ø 220 mm pinza de freno flotante	
Discos de freno	limité desgaste 2,50 mm (delantero) / 3,50 mm (trasero)	
Neumático delantero	90/90 - 21" Pirelli MT 83	200 XC/XC-W USA, XC-W ZA: 80/100 - 21" 51M M59, Bridgestone 200 EXC EU/AUS: 90/90 - 21" Pirelli MT 83
Presión aire offroad	1,0 bar	1,0 bar
Presión aire en carret.	1,5 bar	1,5 bar
Neumático trasero	120/90-18"; Pirelli MT83	200 XC/XC-W USA, XC-W ZA 100/100 - 18" 59M, M402, Bridgestone 200 EXC EU/AUS: 120/90-18"; Pirelli MT83
Presión aire offroad	1,0 bar	1,0 bar
Presión aire en carret.	2,0 bar	2,0 bar
Capacidad del depósito	8,5 litros (Reserva 1,3 litros)	EXC EU: 8,5 litros (Reserva 1,3 litros) EXC AUS: 10 litros (Reserva 1,3 litros) XC/XC-W: 11 litros (Reserva 1,7 litros)
Transmisión secundaria	14:42 (13:50)	EXC EU/AUS: 14:42 (14:48) XC/XC-W USA/EXC ZA: 14:48
Cadena	5/8 x 1/4 "	
Coronas traseras disp.	38, 40, 42, 45, 48, 49, 50, 51, 52	
Lampara (EXC, EXC Six Days)	Faro 12V 35/35W Bilux (portalámpara Ba20d) Luces de posición 12V 5W (portalámpara W2, 1x9,5d) Luz de freno-luz trasera 12V 21/5W (portalámpara BaY15d) Luz de intermitente 12V 10W (portalámpara Ba15s)	
Angulo de giro	63°	
Distancia entre ejes	1471 ± 10 mm	
Altura del asiento	925 mm	
Altura mínima	390 mm	
Peso (sin carburante)	98,6 kg	EXC EU/AUS: 99,8 kg EXC ZA: 98,4 kg XC-W USA: 97,4 kg XC USA: 97,2 kg

DATOS TECNICOS – CHASIS 125 EXC/SIX DAYS, 200 XC/XC-W/EXC 2007»

REGLAJE ESTANDAR – HORQUILLA 125/200 EXC/XC-W	
	WP 4860 MXMA
	14187C02
Ajuste compresión	20
Ajuste extensión	20
Muelle	4,0 N/mm
Cámara de compensación	110 mm
Aceite horquilla	SAE 5

REGLAJE ESTANDAR – AMORTIGUADOR 125/200 EXC, XC-W	
	WP 5018 PDS MCC
	12187C02
Ajuste compresión	17
Ajuste extensión	26
Muelle	72-250
Precarga del muelle	4 mm

REGLAJE ESTANDAR – HORQUILLA 125 EXC SIX DAYS, 200 XC	
	WP 4860 MXMA + PA
	14187C27
Ajuste compresión	18
Ajuste extensión	20
Muelle	4,2 N/mm
Preload Adjuster	2 giros
Cámara de compensación	110 mm
Aceite horquilla	SAE 5

REGLAJE ESTANDAR – AMORTIGUADOR 125 EXC SIX DAYS, 200 XC	
	WP 5018 PDS MCC
	12187C27
Ajuste compresión Low Speed	15 pasos
Ajuste compresión High Speed	1,25 giros
Ajuste extensión	24
Muelle	72-250
Precarga del muelle	5 mm

PAR DE APRIETE – CHASIS		
Tornillo del eje delantero	M24x1,5	40 Nm
Tornillos pinza del freno delantero	M8	Loctite 243 + 25 Nm
Tornillos disco de freno	M6	14 Nm
Tornillos pipa de dirección	M20x1,5	10 Nm
Tornillos pipa de dirección inferior	M20x1,5	Loctite 243 + 60 Nm
Tornillos fijación tija superior EXC SIX DAYS/XC)	M8	17 Nm
Tornillos fijación tija inferior EXC SIX DAYS/XC)	M8	12 Nm
Tornillos tija de la horquilla superior (EXC SIX DAYS/ XC)	M8	Loctite 243 + 17 Nm
Tornillos fijación tija superior (EXC/XC-W)	M8	20 Nm
Tornillos fijación tija inferior (EXC/XC-W)	M8	15 Nm
Tornillos fijación soporte semieje	M8	15 Nm
Tuerca del eje trasero	M20x1,5	80 Nm
Tuerca eje basculante	M16x1,5	100 Nm
Tornillos de las bridas del manillar	M8	20 Nm
Tornillos del asiento del manillar	M10	Loctite 243 + 40 Nm
Tornillo amortiguador superior	M12	Loctite 243 + 70 Nm
Tornillo amortiguador inferior	M12	Loctite 243 + 70 Nm
Tornillos corona trasero	M8	Loctite 243 + 35 Nm
Par esférico del pedal del freno	M6	10 Nm
Tornillo de fijación	M10	60 Nm
Puntal motor	M8	33 Nm
Tornillo fijación del anillo de ajuste de tensión previa del muelle (amortiguador)	M6	8 Nm
Tuerca de radio	M4,5 / M5	5 Nm
Otros tornillos chasis	M6	10 Nm
	M8	25 Nm
	M10	45 Nm
Otros tuercas chasis	M6	15 Nm
	M8	30 Nm
	M10	50 Nm

DATOS TECNICOS – MOTOR 125 EXC/EXC SIX DAYS, 200 XC/XC-W/EXC 2007»

MOTOR	125 EXC/EXC SIX DAYS	200 XC-W/EXC	200 XC
Tipo	Motor Otto monocilíndrico de dos tiempos con refrigeración por líquido con el sistema de control válvula de escape		
Cilindrada	124,8 cm ³	193 cm ³	
Diámetro / Carrera	54 / 54,5 mm	64 / 60 mm	
Gasolina	Super sin plomo, con índice de octanos mínimo de 95, mezclado con aceites de primera calidad para dos tiempos		
Proporción de mezcla	1:40 - 1:60 en caso de utilización de aceites para dos tiempos de primera calidad (Motorex Cross Power 2T). En caso de duda se ruega ponerse en contacto con su importador		
Soporte del cigüeñal	1 Rodamiento / 1 Rodamientos de rodillos cilíndricos		
Rodiamento de cabeza de biela	Jaula de agujas		
Casquillo del pie de biela	Jaula de agujas		
Pistón	pistón fundido		
Segmentos	2 segmentos R	2 segmentos R	
Media „X“ (borde superior del pistón borde superior del cilindro)	0,0 mm		
Avance de encendido	1,4 mm (16,5 °) ante PMS	1,6 mm (17 °) ante PMS	
Bujía	NGK BR9 EVX	NGK BR 8 EG	
Distancia entre electrodos	0,60 mm		
Media „Z“ (altura de la válvula control)	43,5 mm	47 mm	
Transmisión primaria	ruedas dentadas cilíndricas de engrana recto, transmisión primaria 23:73		
Embrague	Multidisco en baño de aceite, del sistema hidráulico (Motorex Hydraulic-Fluid 75)		
Cambio	6 velocidades	6 velocidades	
Desarrollo cambio			
1 a marcha	12 : 33 „1G33“	13 : 33 „1G33“	13 : 32 „1S32“
2 a marcha	„2S15“ 15 : 31 „2G31“	„2S15“ 15 : 31 „2G31“	„2S15“ 15 : 30 „2S30“
3 a marcha	„3S17H“ 17 : 28 „3S28H“	„3S17H“ 17 : 28 „3S28H“	„3S17H“ 17 : 28 „3S28H“
4 a marcha	„4S19H“ 19 : 26 „4S26“	„4S19H“ 19 : 26 „4S26“	„4S19H“ 19 : 26 „4S26H“
5 a marcha	„5S21“ 21 : 25 „5S25“	„5G17H“ 17 : 19 „5G19H“	„5S21“ 21 : 25 „5S25“
6 a marcha	„6G20“ 20 : 20 „6G20“	„6G22H“ 22 : 20 „6E20H“	„6G22“ 22 : 23 „6S23“
Engrase engranaje	0,7 l aceite de motor (Motorex Top Speed 4T 15W50)		
Piñones cadena disp.	13 / 14 por cadena 5/8 x 1/4"		
Líquido	1,2 litro, 50% anticongelante, 50% de agua destilada, al menos -25° C		
Encendido	KOKUSAN 2K-3 (EXC/EXC Six Days)	KOKUSAN 2K-3 (EXC)	
Generador	12V / 110 W	12V / 110 W	
Encendido	–	KOKUSAN 2K-2 (XC/XC-W)	
Generador	–	12V 40 W	
Carburador	carburador con corredera plana, ajuste véase tabla		
Filtro de aire	pieza intercalada filtro húmedo de aire de plástico celular		

DATOS TECNICOS – MOTOR 125 EXC/EXC SIX DAYS, 200 XC/XC-W/EXC 2007»

PAR DE APRIETE – MOTOR		
tornillos con collar – culata	M7	18 Nm
tuerca del cilindro	M8	35 Nm
tuerca volante	M12x1	60 Nm
tuerca eje primario (con filete a la izquierda)	M16x1,5	Loctite 243 + 130 Nm
tuerca del cubo del embrague	M18x1,5	130 Nm
tornillos cárter de motor y de tapa embrague	M6	10 Nm
tornillo de vaciado	M12x1,5	20 Nm
tornillo de vaciado	M10x1	15 Nm
tornillo de vaciado tapón de la bomba de agua	M10x1	15 Nm
tornillos de gollete tapón de la bomba de agua	M6	Loctite 243 + 10 Nm
turbina de bomba de agua	M5	Loctite 243 + 6 Nm
cárter del motor y tapa de embrague	M6	10 Nm
tornillos de gollete tapa de encendido	M5	5 Nm
tornillos de gollete brida de escape	M5	6 Nm
bujía	M14x1,25	25 Nm
tornillos de gollete sistema de encendido	M5	6 Nm
tornillo de gollete pedal de arranque	M8	Loctite 243 + 25 Nm
otros tornillos	M 6	10 Nm
	M 8	25 Nm
	M 10	45 Nm

REGLAJE ORIGINAL DEL CARBURADOR				
	125 EXC EU (4,2 KW)	125 EXC SIX-DAYS	200 XC USA 200 XC-W USA 200 EXC ZA	200 EXC AUS (7 KW) 200 EXC EU (7 KW)
Carburador	Keihin PWK 36S AG	Keihin PWK 36S AG	Keihin PWK 36S AG	Keihin PWK 36S AG
Número de identificación	8KTPC	FK0070	FK 0130	8KTUD
Chiclé de máxima	145 (168/170/172)	170 (168/172)	162 (160/165)	162 (160/165)
Chiclé de mínima	35 (45/48)	45	42	35 (42)
Chiclé de arranque	85	85	85	85
Aguja cónica	R1472N (NOZE/NOZF)	NOZE (NOZF)	NOZF (NOZG)	R1475J (NOZG/NOZF)
Posición aguja	5	4	4	3
Válvula del gas	7	7	7	7
Tornillo regulación mezcla	1,5	1	1	1
Reducción	–	–	–	pasador tope 38 mm

DATOS TECNICOS – CHASIS 250/300 XC/XC-W/EXC SIX DAYS/EXC 2007»

CHASIS	250/300 XC/XC-W	250/300 EXC SIX DAYS	250/300 EXC
Bastidor	Central en acero cromo moilbdeno		
Horquilla	WP Suspension – 4860 MXMA (-PA; 250/300 XC/EXC SIX DAYS)		
Recorrido susp. del/tras	300/335 mm		
Suspensión tras.	WP Suspension – 5018 PDS MCC		
Freno delantero	Freno de disco de acero al carbono Ø 260 mm pinza de freno flotante		
Freno trasero	Freno de disco de acero al carbono Ø 220 mm pinza de freno flotante		
Discos de freno	limité desgaste 2,50 mm (delantero) / 3,50 mm (trasero)		
Neumático del.	80/100 - 21" 51M, M59 Bridgestone	90/90 - 21" Pirelli MT 83	
Presión aire offroad	1,0 bar	1,0 bar	
Presión aire en carret.		1,5 bar	
Neumático tras.	110/100 - 18" 64M,M402 Bridgestone	140/80 - 18" Pirelli MT 83	
Presión aire offroad	1,0 bar	1,0 bar	
Presión aire en carret.		2,0 bar	
Capacidad dep gas.	250/300 EXC EU/EXC Six Days: 8,5 litros (Reserva 1,3 Liter) 250/300 EXC AUS: 10 litros (Reserva 1,3 Liter) 250/300 XC/XC-W: 11 litros (Reserva 1,7 Liter)		
Transmisión sec.	13:50 Z 14:50 (XC USA)	13:50 Z	13:40 Z (13:50) 250/300EXC EU/AUS 13:50 Z 250/300 EXC ZA
Cadena	5/8 x 1/4 "		
Coronas traseras disp.	38Z, 40Z, 42Z, 45Z, 48Z, 49Z, 50Z, 51Z, 52Z		
Lampara		Faro Luces de posición Luz de freno-luz trasera Luz de intermitente	12V 35/35W Bilux (portalámpara Ba20d) 12V 5W (portalámpara W2, 1x9,5d) 12V 21/5W (portalámpara BaY15d) 12V 10W (portalámpara Ba15s)
Angulo de giro	63,5°		
Distancia entre ejes	1475 ± 10 mm		
Altura del asiento	925 mm		
Altura mínima	385 mm		
Peso (sin carburante)	99,6 kg (250 XC, EU) 99,4 kg (250 XC, USA) 101,6 kg (250 XC-W USA) 99,8 kg (300 XC, USA) 100,4 kg (300 XC-W, USA)	102,6 kg EXC Six Days EU	102,6 kg (250/300 EXC EU/AUS) 100,6 kg (250/300 EXC ZA)

DATOS TECNICOS – CHASIS 250/300 XC/XC-W/EXC SIX DAYS/EXC 2007»

REGLAJE ESTANDAR – HORQUILLA 250/300 EXC/XC-W	
	WP 4860 MXMA
	14187C04
Ajuste compresión	20
Ajuste extensión	20
Muelle	4,0 N/mm
Cámara de compensación	110 mm
Aceite horquilla	SAE 5

REGLAJE ESTANDAR – AMORTIGUADOR 250/300 EXC/XC-W	
	WP 5018 PDS MCC
	14187C04
Ajuste compresión	15
Ajuste extensión	22
Muelle	76-250
Precarga del muelle	4 mm

REGLAJE ESTANDAR – HORQUILLA 250/300 XC/EXC SIX DAYS	
	WP 4860 MXMA + PA
	14187C28
Ajuste compresión	18
Ajuste extensión	20
Muelle	4,2 N/mm
Preload Adjuster	2 giros
Cámara de compensación	110 mm
Aceite horquilla	SAE 5

REGLAJE ESTANDAR – AMORTIGUADOR 250/300 XC/EXC SIX DAYS	
	WP 5018 PDS DCC
	14187C28
Ajuste compresión Low Speed	15
Ajuste compresión High Speed	1,0 giros
Ajuste extensión	24
Muelle	76-250
Precarga del muelle	4 mm

PAR DE APRIETE – CHASIS		
Tornillo del eje delantero	M24x1,5	40 Nm
Tornillos pinza del freno delantero	M8	Loctite 243 + 25 Nm
Tornillos disco de freno	M6	14 Nm
Tornillo pipa de dirección	M20x1,5	10 Nm
Tornillo pipa de dirección inferior	M20x1,5	Loctite 243 + 60 Nm
Tornillos fijación tija superior (EXC SIX DAYS/XC)	M8	17 Nm
Tornillos fijación tija inferior (EXC SIX DAYS/XC)	M8	12 Nm
Tornillos tija de la horquilla superior (EXC SIX DAYS/XC)	M8	Loctite 243 + 17 Nm
Tornillos fijación tija superior (EXC/XC-W)	M8	20 Nm
Tornillos fijación tija inferior (EXC/XC-W)	M8	15 Nm
Tornillos fijación soporte semieje	M8	15 Nm
Tuerca del eje trasero	M20x1,5	80 Nm
Tuerca eje basculante	M16x1,5	100 Nm
Tornillos de las bridas del manillar	M8	20 Nm
Tornillos del asiento del manillar	M10	Loctite 243 + 40 Nm
Tornillo amortiguador superior	M12	Loctite 243 + 70 Nm
Tornillo amortiguador inferior	M12	Loctite 243 + 70 Nm
Tornillos corona trasero	M8	Loctite 243 + 35 Nm
Par esférico del pedal del freno	M6	10 Nm
Tornillo de fijación	M10	60 Nm
Puntal motor	M8	33 Nm
Tornillo fijación del anillo de ajuste de tensión previa del muelle (amortiguador)	M6	8 Nm
Tuerca de radio	M4,5 / M5	5 Nm
Otros tornillos chasis	M6	10 Nm
	M8	25 Nm
	M10	45 Nm
Otros tuercas chasis	M6	15 Nm
	M8	30 Nm
	M10	50 Nm

DATOS TECNICOS – MOTOR 250/300 XC/XC-W/EXC SIX DAYS/EXC 2007»

MOTOR	250 XC	250 XC-W/EXC SIX DAYS/EXC	300 XC	300 XC-W/EXC SIX DAYS/EXC
Tipo	Motor Otto monocilíndrico de dos tiempos con refrigeración por líquido con el sistema de control válvula de escape KTM Twin Valve Control y KTM Torque Chamber			
Cilindrada	249 cm³		293,15 cm³	
Diámetro / Carrera	66,4 / 72 mm		72 / 72 mm	
Gasolina	Super, sin plomo, con índice de octanos mínimo de 95, melclado con aceites para dos tiempos (Motorex Cross Power 2T)			
Proporción de mezcla	1:40 - 1:60 en caso de utilización de aceites para dos tiempos de primera calidad. En caso de duda se ruega ponerse en contacto con su importador o utilizar por precaución una mezcla de 1:40			
Soporte del cigüeñal	1 Rodamiento / 1 Rodamientos de rodillos cilíndricos			
Rodiamiento de cabeza de biela	Jaula de agujas			
Casquillo del pié de biela	Jaula de agujas			
Pistón	pistón fundido			
Segmentos	2 segmentos R			
Media „X“ (borde superior del pistón borde superior del cilindro)	0 + 0,1 mm			
Avance de encendido	1,9 mm PMS			
Bujía	NGK BR 7 ES			
Elektrodenabstand	0,60 mm			
Maß „Z“ altura de la válvula control	47,5 mm		48,5 mm	
TVC inicio del ajuste	5500/min		5200/min	
TVC fin del ajuste	7000/min (muelle suplementario rojo), 7500/min (muelle suplementario amarillo), 7900/min (muelle suplementario verde)			
Transmisión primaria	ruedas dentadas cilíndricas de engrana recto, transmisión primaria 26:72			
Embrague	Multidisco en baño de aceite, del sistema hidráulico (Motorex líquido de frenos DOT 5.1)			
Cambio	5 velocidades			
Desarrollo cambio				
1a marcha	14 : 30	14 : 30	14 : 30	14 : 30
2a marcha	16 : 26	17 : 26	16 : 26	17 : 26
3a marcha	18 : 24	19 : 23	18 : 24	19 : 23
4a marcha	21 : 24	20 : 20	21 : 24	20 : 20
5a marcha	22 : 21	29 : 23	22 : 21	29 : 23
Engrase engranaje	0,7 l aceite de motor (Motorex Top Speed 4T 151W50)			
Piñones cadena disp.	13 / 14 por cadena 5/8 x 1/4"			
Líquido	1,2 litro, 50% anticongelante, 50% de agua destilada, al menos –25° C			
Encendido	KOKUSAN 2K-3 (EXC/EXC Six Days)		KOKUSAN 2K-3 (EXC/EXC Six Days)	
Generador	12V / 110 W (EXC/EXC Six Days)		12V / 110 W (EXC/EXC Six Days)	
Encendido	KOKUSAN 2K-2 (XC/XC-W)		KOKUSAN 2K-3 (XC/XC-W)	
Generador	12V 40 W (XC/XC-W)		12V / 110 W (XC/XC-W)	
Carburador	carburador con corredera plana, ajuste véase tabla			
Filtro de aire	pieza intercalada filtro húmedo de aire de plástico celular			

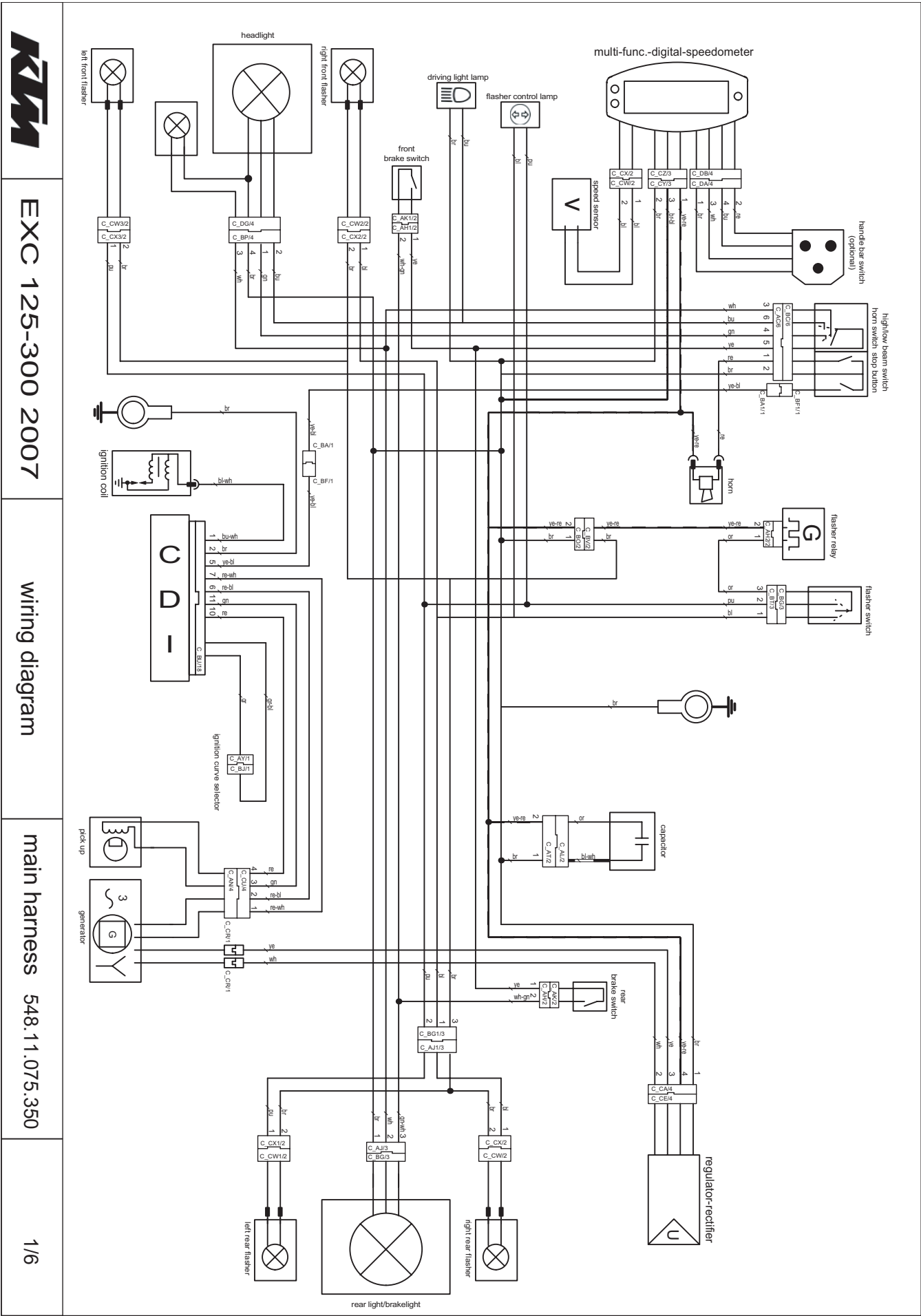
DATOS TECNICOS – MOTOR 250/300 XC/XC-W/EXC SIX DAYS/EXC 2007»

PAR DE APRIETE - MOTOR		
Tornillos con collar - culata	M 8	27 Nm
Tuerca del cilindro	M 10	35 Nm
Tuerca volante	M 12X1	60 Nm
Chapa de soporte del control de escape	M 5	Loctite243 7 Nm
Válvula de distribución del control de escape	M 6	Loctite243 10 Nm
Palanca angular del control de escape	M 5	Loctite243 6 Nm
Eje del selector - chapa de soporte del cojinete	M 6	Loctite243 10 Nm
Dispositivo de detención del cambio	M 6	Loctite243 10 Nm
Palanca de detención	M 5	Loctite243 6 Nm
Bulones del piñón intermedio	M 6	Loctite270 10 Nm
Chapa de desembrague del pedal de arranque	M 6	Loctite243 10 Nm
Tornillo collar de la pieza de tope (pedal de arranque)	M 6	Loctite243 10 Nm
Grillete del muelle	M 6	Loctite243 10 Nm
Tornillo de vaciado del aceite con imán	M 12X1,5	20 Nm
Turbina de la bomba de agua	M 5	Loctite243 6 Nm
Tornillo de vaciado del tapón de la bomba de agua	M 10	15 Nm
Tuerca eje primario (con filete a la izquierda)	M 18X1,5	Loctite270 150 Nm
Tuerca del cubo del embrague	M 18X1,5	Loctite270 100 Nm
Cárter del motor	M 6	10 Nm
Bujía	M 14X1,25	25 Nm
Palanca del pedal de arranque	M 8	Loctite243 25 Nm
Palanca de cambio	M 6	Loctite243 14 Nm
Tornillos de la tapa	M 5	6 Nm
Dispositivo de encendido / volante magnético	M 5	Loctite222 6 Nm
Otros tornillos	M 6	10 Nm
	M 8	25 Nm
	M 10	45 Nm

REGLAJE ORIGINAL DEL CARBURADOR			
	250 XC USA	250+300 EXC EU 300 EXC-E EU 250+300 EXC AUS	250+300 XC-W USA, 300 XC USA 250+300 EXC Six Days EU 250+300 EXC ZA
Carburador	Keihin PWK 36S AG	Keihin PWK 36S AG	Keihin PWK 36S AG
Número de identificación	FK0150	3600B	FK0140
Chiclé de máxima	168 (170)	160 (162,165)	162 (165)
Chiclé de mínima	35	35	35
Chiclé de arranque	85	85	85
Aguja cónica	N8RG (N8RH)	N3CJ (N8RH, N8RW)	N8RH (N8RW)
Posición aguja	IV	I	IV
Válvula del gas	7	7	7
Tornillo regulación mezcla	1	3,5	1
Reducción	-	pasador tope 38 mm	-

	Página
Activación y desactivación de los modos de indicación . . .	7
Advertencias generales y avisos para el arranque . . .	16
Ajuste básico del chasis al peso del motociclista . . .	25
Ajuste de la tensión de la cadena . . .	31
Ajuste el libre de la maneta de freno . . .	33
Almacenamiento . . .	47
Amortiguación del nivel de compresión del amortiguador . . .	14
Amortiguación del nivel de compresión del amortiguador . . .	15
Arranque con el motor en caliente . . .	18
Arranque con el motor en frío . . .	18
Batería para el velocímetro digital . . .	37
Bloqueo de dirección . . .	13
Caballote lateral . . .	13
Cambiar el avance de la horquilla . . .	28
Cambiar la lámpara de faro/lámpara de luces de posición . .	38
Cambiar la posición básica de la palanca del embrague . .	41
Cambiar la precarga del muelle de la horquilla telescópica . . .	26
Cambiar la precarga del muelle de la horquilla telescópica (modelos XC/EXC) . . .	26
Cambiar los muelles de la horquilla . . .	27
Cambio de marchas, conducción . . .	19
Característica del motor 250/300 . . .	45
Circuito de refrigeración . . .	39
Cojinete giratorio . . .	24
Comprobación del nivel del líquido de freno trasero . .	34
Comprobación del nivel del líquido del freno delantero . .	33
Conservación para el servicio de invierno . . .	47
Control de las pastillas de freno delantero . . .	33
Control de las pastillas de freno traseras . . .	35
Control del nivel de la cuba . . .	44
Control del nivel del aceite del cambio (125/200) . .	46
Control del nivel del aceite del cambio (250/300) . .	46
Control del nivel del líquido de refrigeración . . .	39
Controlar de la tensión de los radios . . .	37
Controlar el nivel de aceite del embrague hidráulico . .	41
Cubierta del radiador para la estación fría . . .	39
Datos técnicos – Chasis 125 / 200 . . .	48
Datos técnicos – Motor 125 / 200 . . .	50
Desgaste de la cadena . . .	31
Desmontaje y montaje de la rueda trasera . . .	36
Desmontar y montar la rueda delantera . . .	35
Elementos de mando . . .	5
Estarter . . .	12
Frenar . . .	19
Grifo de la gasolina . . .	12
Información general sobre los frenos de disco KTM . .	32
Instrucciones para la conducción . . .	17
Instrucciones para la primera puesta en marcha . . .	16
Intermitente . . .	11
Interruptor de luz (XC-W) . . .	11
Kilómetros o millas . . .	9
Limpiar los fuelles antipolvo de las horquillas telescópicas . . .	27
Limpieza . . .	47
Limpieza del filtro del aire . . .	40
Llave de luces (EXC) . . .	11
Llenado del depósito de freno delantero . . .	33

	Página
Llenado del depósito de freno trasero . . .	34
Luces de aviso . . .	10
Maneta del embrague . . .	5
Maneta del freno delantero . . .	5
Mantenimiento de la cadena . . .	31
Modificar la posición del manillar . . .	30
Modificar la tensión previa del muelle . . .	24
Neumáticos, presión . . .	37
Número del chasis . . .	5
Número del motor . . .	5
Parar y aparcar . . .	19
Partida . . .	18
Pedal de arranque . . .	13
Pedal de cambio . . .	12
Pedal de freno . . .	13
Poner la hora . . .	10
Posiciones de los números de serie . . .	5
Presentación . . .	2
Purgar el embrague hidráulico . . .	42
Que hacer cuando el motor está „ahogado“ . . .	18
Reglaje de compresión de la horquilla . . .	14
Reglaje de extensión de la horquilla . . .	14
Reglaje de extensión del amortiguador (XC, EXC) . . .	15
Reglaje de la posición del pedal del freno . . .	34
Reglaje del carburador . . .	43
Regular la característica del motor a través de la curva de encendido . . .	44
Regular la característica del motor a través del muelle compensador . . .	45
Rodaje . . .	16
Sangrado del sistema de refrigeración . . .	40
Síntesis de funciones del velocímetro electrónico . . .	10
Sistema de escape . . .	41
Sustitución de las pastillas de freno delantero . . .	34
Sustitución de las pastillas de freno trasero . . .	35
Sustitución del aceite del cambio (125/200) . . .	46
Sustitución del aceite del cambio (250/300) . . .	46
Tabla periódica de mantenimiento . . .	20
Tapón del depósito . . .	12
Tapón del depósito de gasolina (XC, XC-W) . . .	12
Tensión de la cadena . . .	30
Tornillo de sangrado de la horquilla . . .	27
Trabajos de mantenimiento en chasis y motor . . .	24
Vaciar la caja del flotador del carburador . . .	44
Velocímetro electrónico . . .	6
Verificación y reglaje de los rodamientos de dirección . .	29
Verificaciones antes de cada puesta en marcha . . .	17
Verificar/ajustar la distancia del sensor imantado . . .	38



horn switch

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 switch

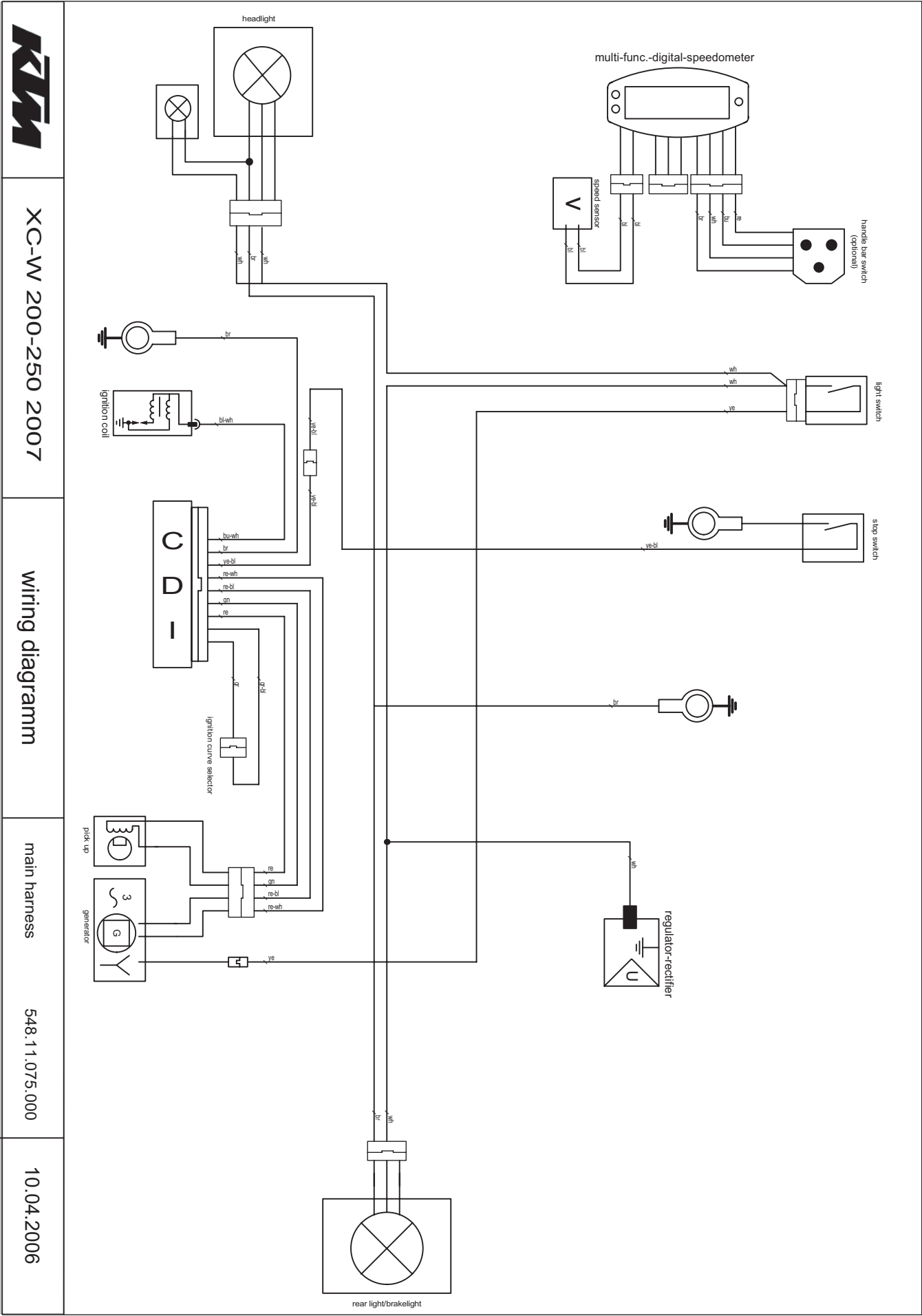
cable harness	gn- wh	ye
cable switch	bl	bl
pushed		
unpushed		

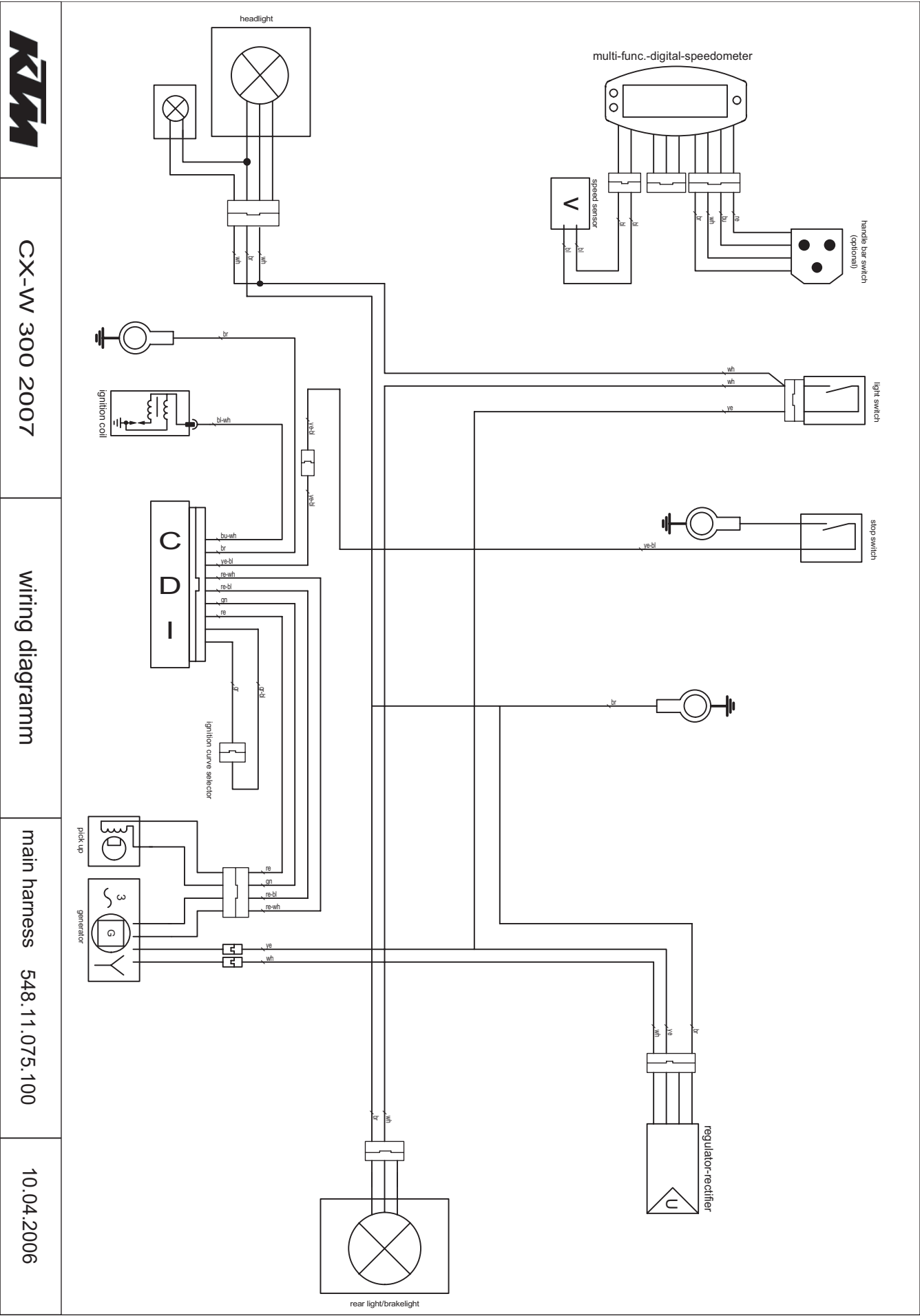
flasher switch

cable harness	or	pu	bl
TURN L 			
TURN R 			
OFF			

stop switch

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





KTM

CX-W 300 2007

wiring diagramm

main harness 548.11.075.100

10.04.2006

SCHALTPLAN » WIRING DIAGRAMM

ENGLISH	DEUTSCH	ITALIANO
Capacitor	Kondensator	Condensatore
CDI	CDI	CDI
Driving light lamp	Fernlichtkontrolle	Spia abbagliante
Flasher relay	Blinkerrelais	Relè indicatori
Flasher switch	Blinkerschalter	Deviatore indicatori di direzione
Front brake switch	vorderer Bremslichtschalter	Interruttore luce ant. di stop
Flasher control lamp	Blinkerkontrolle	spia lampeggiatori
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 switch	Hornscharter	Interruttore avvisatore acustico
Ignition coil	Zündspule	Bobina d'accensione
Left front flasher	linker vorderer Blinker	Indicatore ant. sx
Left rear flasher	linker hinterer Blinker	Indicatore post. sx
Multi-func.-digital-speedometer	Multifunktionsdigitaltacho	Tachimetro digitale multifunzione
Pick up	Impulsgeber	Pick up
Position light	Standlicht	luce di posizione
Rear brake 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
Stop switch	Stop schalter	Interruttore d'emergenza
CABLE COLOURS	KABELFARBEN	CAVO COLORATO
bl: black	bl: schwarz	bl: nero
ye: yellow	ye: gelb	ye: giallo
bu: blue	bu: blau	bu: blu
gr: green	gr: grün	gr: verde
re: red	re: rot	re: rosso
wh: white	wh: weiß	wh: bianco
br: brown	br: braun	br: marrone
or: orange	or: orange	or: arancione
pi: pink	pi: rosa	pi: rosa
gr: grey	gr: grau	gr: grigio
pu: purple	pu: violett	pu: violetto

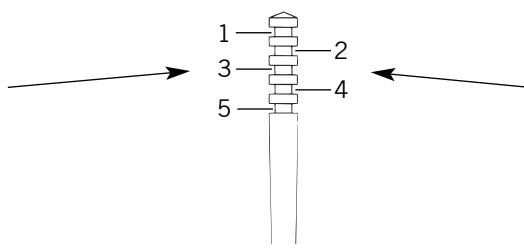
SCHALTPLAN » WIRING DIAGRAMM

ENGLISH	FRANCAIS	ESPANOL
Capacitor	Condensateur	Condensador
CDI	CDI	CDI
Driving light lamp	Temion feu route	Lampara aviso luces largas
Flasher relay	Relais de clignotants	Relé de la luz intermitente
Flasher switch	Bouton de clignotants	Interruptor de la luz intermitente
Front brake switch	Contacteur de frein avant	Interruptor de luz del freno delantero
Flasher control lamp	Temion de clignoteur	Lampara aviso intermitentes
Generator	Genrateur	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 switch	Bouton d'avertisseur sonore	Interruptor del cláxon
Ignition coil	Bobine d'allumage	Bobina de encendido
Left front flasher	Clignotant avant gauche	Luz intermitente izquierda delantera
Left rear flasher	Clignotant arrière gauche	Luz intermitente izquierda trasera
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 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
Stop switch	Contacteur stop	Interruptor parada
CABLE COLOURS	COULEUR DE CABLE	COLOR DE CABLE
bl: black	bl: noir	bl: negro
ye: yellow	ye: jaune	ye: amarillo
bu: blue	bu: bleu	bu: azul
gr: green	gr: vert	gr: verde
re: red	re: rouge	re: rojo
wh: white	wh: blanc	wh: blanco
br: brown	br: brun	br: marron
or: orange	or: orange	or: naranja
pi: pink	pi: rose	pi: rosado
gr: grey	gr: gris	gr: gris
pu: purple	pu: violet	pu: violeta

VERGASERTABELLE » CARBURETOR TABLE

VERGASERREGULIERUNG CARBURETOR SETTING KEIHIN PWK 36S AG		125 EXC SIX DAYS/EXC 2007						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 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
Kraftstoff: Super Bleifrei ROZ 95

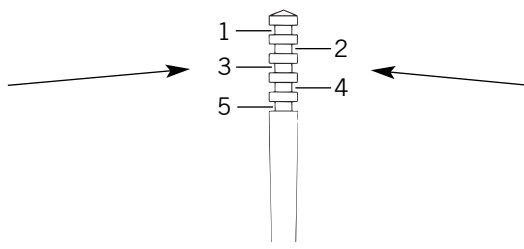
NOT FOR HIGHWAY USE
Fuel: unleaded fuel with at least RON 95
USA = Premium PON 91

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 PENALITÀ! INOLTRE DECADDE 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-W/XC USA, 200 EXC ZA 2007					
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 NOZF 4 162	1 42 NOZG 3 160	1,5 42 NOZH 3 158	1,5 40 NOZH 2 155	2 40 NOZI 2 152	
2300 m 7500 ft ↑ 1501 m 5001 ft	LSO ASO LD IJ NADEL NEEDLE POS POS HD MJ	1 45 NOZF 4 162	1 42 NOZF 4 162	1 42 NOZG 3 160	1,5 42 NOZH 3 158	1,5 40 NOZH 2 155	2 40 NOZI 2 152
1500 m 5000 ft ↑ 751 m 2501 ft	LSO ASO LD IJ NADEL NEEDLE POS POS HD MJ	1 48 NOZF 4 165	1 45 NOZF 4 162	1 42 NOZF 4 162	1 42 NOZG 3 160	1,5 42 NOZH 3 158	1,5 40 NOZH 2 155
750 m 2500 ft ↑ 301 m 1001 ft	LSO ASO LD IJ NADEL NEEDLE POS POS HD MJ	1 48 NOZE 4 168	1 48 NOZF 4 165	1 45 NOZF 4 162	1 42 NOZF 4 162	1 42 NOZG 3 160	1,5 42 NOZH 3 158
300 m 1000 ft ↑ Meeresniveau Sea level	LSO ASO LD IJ NADEL NEEDLE POS POS HD MJ	0,75 50 NOZE 5 170	1 48 NOZE 4 168	1 48 NOZF 4 165	1 45 NOZF 4 162	1 42 NOZF 4 162	1 42 NOZG 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
Kraftstoff: Super Bleifrei ROZ 95

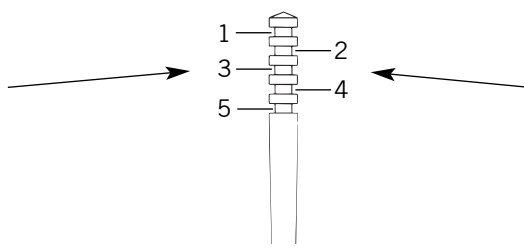
NOT FOR HIGHWAY USE
Fuel: unleaded fuel with at least RON 95
USA = Premium PON 91

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 potenziare. 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 PENALITÀ! INOLTRE DECADA 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 EXC, XC 2007						
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 NOZF 4 162	1 42 NOZG 3 160	1,5 42 NOZH 3 158	1,5 40 NOZH 2 155	2 40 NOZI 2 152		
2300 m 7500 ft ↑ 1501 m 5001 ft	LSO ASO LD IJ NADEL NEEDLE POS POS HD MJ	1 45 NOZF 4 162	1 42 NOZF 4 162	1 42 NOZG 3 160	1,5 42 NOZH 3 158	1,5 40 NOZH 2 155	2 40 NOZI 2 152	
1500 m 5000 ft ↑ 751 m 2501 ft	LSO ASO LD IJ NADEL NEEDLE POS POS HD MJ	1 48 NOZF 4 165	1 45 NOZF 4 162	1 42 NOZF 4 162	1 42 NOZG 3 160	1,5 42 NOZH 3 158	1,5 40 NOZH 2 155	
750 m 2500 ft ↑ 301 m 1001 ft	LSO ASO LD IJ NADEL NEEDLE POS POS HD MJ	1 48 NOZE 4 168	1 48 NOZF 4 165	1 45 NOZF 4 162	1 42 NOZF 4 162	1 42 NOZG 3 160	1,5 42 NOZH 3 158	
300 m 1000 ft ↑ Meeresniveau Sea level	LSO ASO LD IJ NADEL NEEDLE POS POS HD MJ	0,75 50 NOZE 5 170	1 48 NOZE 4 168	1 48 NOZF 4 165	1 45 NOZF 4 162	1 42 NOZF 4 162	1 42 NOZG 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

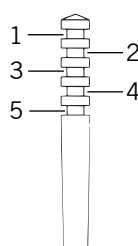
NICHT FÜR STRASSENBETRIEB
Kraftstoff: Super Bleifrei ROZ 95

NOT FOR HIGHWAY USE
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 potenziare. 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 PENALITÀ! INOLTRE DECADDE 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!

VERGASERREGULIERUNG CARBURETOR SETTING KEIHIN PWK 36S AG		250+300 XC-W USA, 300 XC USA, 250+300 EXC EU/AUS 250+300 EXC SIX DAYS, 250+300 EXC ZA 2007						
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 4 162	1 35 N8RH 3 162	1,5 35 N8RW 3 160	1,5 35 N8RW 2 158	2 35 N8RJ 2 155		
2300 m 7500 ft ↑ 1501 m 5001 ft	LSO ASO LD IJ NADEL NEEDLE POS POS HD MJ	1 35 N8RH 4 165	1 35 N8RH 4 162	1 35 N8RH 3 162	1,5 35 N8RW 3 160	1,5 35 N8RW 2 158	2 35 N8RJ 2 155	
1500 m 5000 ft ↑ 751 m 2501 ft	LSO ASO LD IJ NADEL NEEDLE POS POS HD MJ	1 35 N8RG 4 168	1 35 N8RH 4 165	1 35 N8RH 4 162	1 35 N8RH 3 162	1,5 35 N8RW 3 160	1,5 35 N8RW 2 158	
750 m 2500 ft ↑ 301 m 1001 ft	LSO ASO LD IJ NADEL NEEDLE POS POS HD MJ	1 38 N8RG 5 170	1 35 N8RG 4 168	1 35 N8RH 4 165	1 35 N8RH 4 162	1 35 N8RH 3 162	1,5 35 N8RW 3 160	
300 m 1000 ft ↑ Meeresniveau Sea level	LSO ASO LD IJ NADEL NEEDLE POS POS HD MJ	0,75 40 N8RG 5 172	1 38 N8RG 5 170	1 35 N8RG 4 168	1 35 N8RH 4 165	1 35 N8RH 4 162	1 35 N8RH 3 162	

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

Kraftstoff: Super Bleifrei ROZ 95

NOT FOR HIGHWAY USE

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 PENALITÀ! INOLTRE DECADDE 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.

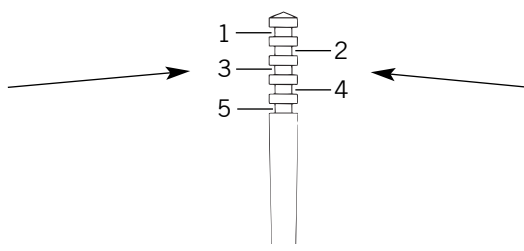
Modelos EXC: Los reglajes del carburador arriba indicados son válidos solamente para motocicletas sin reducción. Para alcanzar la potencia plena del motor, además de la regulación del carburador son necesarias también otras medidas. Su distribuidor KTM le ayudará con todo gusto.

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 USA/EU 2007						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 N8RG 4 168	1 35 N8RG 3 168	1,5 35 N8RH 3 165	1,75 35 N8RH 2 162	2 35 N8RW 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 N8RG 4 168	1 35 N8RG 3 168	1,5 35 N8RH 3 165	1,75 35 N8RH 2 162	2 35 N8RW 2 160	
1500 m 5000 ft ↑ 751 m 2501 ft	LSO ASO LD IJ NADEL NEEDLE POS POS HD MJ	1 35 N8RF 4 172	1 35 N8RG 4 170	1 35 N8RG 4 168	1 35 N8RG 3 168	1,5 35 N8RH 3 165	1,75 35 N8RH 2 162	
750 m 2500 ft ↑ 301 m 1001 ft	LSO ASO LD IJ NADEL NEEDLE POS POS HD MJ	1 38 N8RF 5 175	1 35 N8RF 4 172	1 35 N8RG 4 170	1 35 N8RG 4 168	1 35 N8RG 3 168	1 35 N8RH 3 165	
300 m 1000 ft ↑ Meeresniveau Sea level	LSO ASO LD IJ NADEL NEEDLE POS POS HD MJ	0,75 40 N8RF 5 178	1 38 N8RF 5 175	1 35 N8RF 4 172	1 35 N8RG 4 170	1 35 N8RG 4 168	1 35 N8RG 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
Kraftstoff: Super Bleifrei ROZ 95

NOT FOR HIGHWAY USE
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 PENALITÀ! INOLTRE DECADDE 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!



4/2006 FOTO: MITTERBAUER



KTM Group Partner



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