

MANUAL DE INSTRUCCIONES 2012

85 SX

3211713es



KTM

Ahora se ha convertido usted en el propietario de una motocicleta moderna que, con toda seguridad, le proporcionará a usted y a sus hijos mucha alegría si la cuida y mantiene como es debido.

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

Número del chasis

Número del motor

Sello 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.

© 2011 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 MINI 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.

MANUAL DE INSTRUCCIONES

Lean estas instrucciones para el servicio con exactitud y completamente antes de permitir a su hijo usar la motocicleta por primera vez; contiene muchas informaciones e indicaciones que les facilitarán, a usted y a su hijo/hija el manejo y el uso.

En interés de todos los interesados observen sobre todo las instrucciones caracterizadas como sigue

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.

En el manual que se le entrega con su nueva motocicleta KTM se dan informaciones importantes para el manejo y el mantenimiento. Al imprimirlo estaba al último estado de la técnica de esta serie de producción. Sin embargo, no se puede excluir que haya ligeras divergencias debido al continuo desarrollo constructivo de las motocicletas. Las instrucciones para el uso son un elemento importante de la motocicleta y en la reventa deben ser entregadas al nuevo propietario.

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.

Por favor, observe necesariamente los tiempos de rodaje prescritos así como los intervalos de la inspección y el mantenimiento. Su exacta observancia influye determinadamente en la vida útil de la motocicleta.

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.

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

MEDIOS DE FUNCIONAMIENTO

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

PIEZAS DE RECAMBIO, ACCESORIOS

Para la seguridad de su hijo use solamente piezas de cambio y accesorios aprobados por KTM. Para otros productos y los daños resultantes de ellos, la KTM no asume ninguna responsabilidad.

Si tiene deseos especiales, diríjase a un taller especializado de KTM ya que, en caso necesario, cuenta con el apoyo de KTM.

SEGURIDAD

Por favor, como padres tienen que saber que la seguridad de sus hijos depende de que ustedes se preocupen de encontrar un lugar seguro donde pueda manejar la motocicleta que, a su vez, tiene que mantenerse en un estado técnico perfecto. Por supuesto permanece una cierta posibilidad de riesgos con la motocicleta, común a todos los vehículos, por lo que tiene usted que asegurarse de que se observen las medidas de precaución básicas. Siga por ello las indicaciones para los padres para un uso seguro en la página 4.

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

Ir en moto fuera de las carreteras es un deporte maravilloso que esperamos puedan disfrutar plenamente usted y sus hijos. Sin embargo puede ser también una fuente de problemas para el medio ambiente y de conflictos con otras personas. Un comportamiento responsable al usar la motocicleta evita que surjan dichos problemas y conflictos. Para asegurar el deporte del motociclismo en el futuro, asegúrese de que usted y sus hijos utilizan la motocicleta dentro del marco legal con un comportamiento consciente frente al entorno y respetando los derechos de los demás.

En este sentido les deseamos a usted y a sus hijos que disfruten con la motocicleta y que tengan siempre buen viaje.

KTM-SPORTMOTORCYCLE AG
5230 MATTIGHOFEN, AUSTRIA



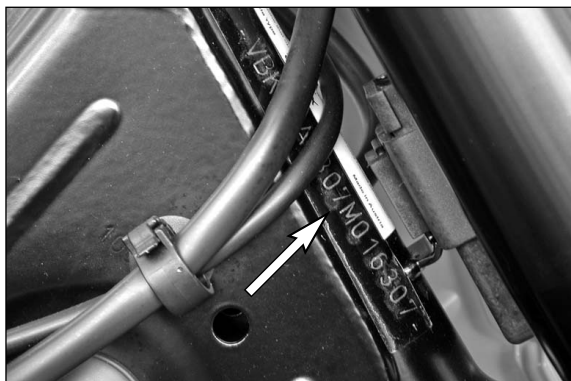
Las motocicletas 85 SX Mini han sido creadas para el uso Off-Road y para una sola persona. Está prohibido el uso de estas motocicletas en carreteras públicas.

Las dimensiones de la motocicletas y sus componentes están diseñados para niños en la edad de 10 hasta 15 años y de un peso corporal máximo de 75 kg.

- Equipen a su hijo con la ropa protectora apropiada antes de que use la motocicleta. Esta ropa protectora comprende el casco, las gafas protectoras, protección del tronco, brazos y piernas, así como guantes y botas. Si Uds. también utilizan una motocicleta, sean un ejemplo para su hijo llevando Uds. también ropa protectora.
- Antes del primer viaje expliquen a su hijo todos los elementos de maniobra y convézanse de que ha comprendido todas sus explicaciones. Deberían repasar con su hijo el manual de instrucciones punto por punto explicándole detalladamente las indicaciones de peligros y, en especial, las que están marcadas y adviertan del riesgo de traumatismos.
- Hablen con él también sobre la técnica de conducción y sobre las caídas, del efecto que tiene el desplazamiento del peso sobre el comportamiento del vehículo, etc.
- Antes de la primera puesta en marcha, controle si el ajuste básico de la horquilla y el amortiguador está adaptado al peso corporal de su hijo (véase capítulo Controlar ajuste básico del chasis).
- Antes de cada puesta en marcha verifiquen el funcionamiento de todos los componentes (véase la tabla de mantenimiento) e instruyan a su hijo para que efectue estas pruebas técnicas él mismo.
- Si van de paseo en motocicleta adapten su propia velocidad a la de su hijo y no al contrario.
- Su hijo debe comprender que las instrucciones o indicaciones que le dan Uds. u otra persona que esté al cuidado, deben ser observadas rigurosamente.
- Su hijo tiene que tener también capacidad física para conducir una motocicleta. Debe saber por lo menos montar en bicicleta, aunque también hay otros deportes favorables en los cuales se tiene que reaccionar con rapidez. Su hijo debe tener por lo menos fuerza suficiente para levantar la motocicleta después de una caída.
- No le exijan demasiado a su hijo. Concédanle suficiente tiempo para que se familiarice con la motocicleta y mejore su técnica de conducción. En competiciones no debería participar hasta que su condición física, su técnica de conducción y su motivación satisfagan las exigencias.
- Expliquen a su hijo que solo debe ir a la velocidad apropiada a las condiciones generales y a sus capacidades, porque de lo contrario, puede sufrir caídas con graves heridas. Muchas veces los niños no se dan cuenta debidamente de los peligros o no los reconocen. Sobre todo en pistas desconocidas hay que reducir la velocidad.
- No permitan nunca a su hijo usar la motocicleta sin una persona de vigilancia. Siempre debe haber un adulto presente.
- La motocicleta no está construida para el uso de dos personas. No se debe llevar a ningún acompañante.
- Si van de paseo juntos, deberían informar siempre a alguien para que sepa a donde han ido y por cuánto tiempo. Así se les puede ayudar más rápidamente en caso de problemas.

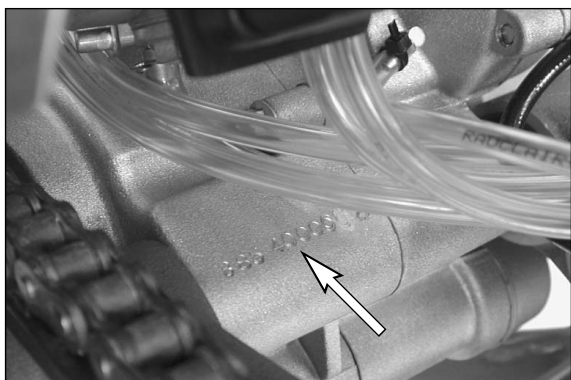
	Página		Página
INDICACIONES IMPORTANTES PARA LOS PADRES PARA LA CONDUCCIÓN SEGURA DE LA MOTOCICLETA	4	Ajustar el amortiguador y examinar el muelle	18
POSICIONES DE LOS NUMEROS DE SERIE	6	Determinar el pandeo estático del amortiguador	18
Numero del chasis	6	Determinar el pandeo de rodaje del amortiguador	18
Numero del motor	6	Vista general de los muelles del amortiguador	19
ELEMENTOS DE MANDO	6	Controlar el ajuste básico de las horquillas telescópicas	19
Maneta del embrague	6	Vista general de los muelles de las horquillas telescópicas	19
Maneta del freno delantero	6	Controlar la tensión de la cadena.	20
Boton de parada	7	Ajuste de la tension de la cadena	20
Tapon del deposito	7	Mantenimiento de la cadena	20
Grifo de la gasolina	7	Informacion general sobre los frenos de disco KTM	21
Estárter	7	Ajuste el libre de la maneta de freno	21
Pedal de cambio	7	Controlar el nivel de líquido de freno adelante /rellenado	22
Pedal de arranque	8	Control de las pastillas de freno delantero	22
Pedal de freno	8	Sustituir las pastillas del freno delantero	22
Caballote Plugin	8	Reglaje de la posicion del pedal del freno	23
Reglaje de compresion de la horquilla	8	Examinar el nivel del líquido de frenos atrás.	23
Reglaje de extension de la horquilla	8	Llenar el líquido de frenos atrás	23
Amortiguación del nivel de compresión del amortiguador	9	Control de las pastillas de freno traseras	23
Amortiguación de etapas de tiro	9	Renovar las pastillas de freno atrás	24
ADVERTENCIAS GENERALES Y AVISOS PARA EL ARRANQUE DE LA MOTOCICLETA	10	Desmontar y montar la rueda delantera	24
Indicaciones para la primera puesta en marcha	10	Desmontaje y montaje de la rueda trasera	25
Rodaje	10	Neumaticos, presion	25
Condiciones extremas	10	Controlar de la tension de los radios	25
INSTRUCCIONES PARA LA CONDUCCION	11	Limpieza del filtro del aire	26
Tareas de inspección y cuidado antes de cada puesta en servicio	11	Sistema de escape	26
Arranque con el motor en frio	12	Cambiar la posición básica de la palanca del embrague	27
Arranque con el motor en caliente	12	Controlar el nivel de aceite del embrague hidráulico	27
Que hacer cuando el motor esta “ahogado”	12	Sangrar el embrague hidráulico	27
Partida	12	Ajuste de cable de acelerador	27
Cambio de marchas, conduccion	12	Circuito de refrigeracion	28
Carburante	13	Control del nivel del líquido de refrigeracion	28
Frenar	13	Sangrado del sistema de refrigeracion	28
Parar	13	Reglaje del carburador	29
PROGRAMA DE SERVICIO	14	Vaciar la caja del flotador del carburador	30
TRABAJOS DE MANTENIMIENTO EN CHASIS Y MOTOR	16	Controlar el nivel del aceite del cambio	30
Verificacion y reglaje de los rodiamientos de direccion	16	Cambiar del aceite del engranaje	30
Tornillo de sangrado de la horquilla	16	FASQUEDA DE ERRORES	31
Limpiar los fuelles antipolvo de las horquillas telescópicas	17	LIMPIEZA	33
Modificar la posición del manillar	17	ALMACENAMIENTO	33
Modificar la tensión previa del muelle	17	Puesta en marcha despues del almacenamiento	33
Ajuste básico del chasis al peso del motociclista	18	DATOS TECNICOS - CHASIS	34
		DATOS TECNICOS – MOTOR	36
		DATOS CARBURADOR	37
		ÍNDICE ALFABETICO	38

POSICIONES DE LOS NUMEROS DE SERIE »



Numero del chasis

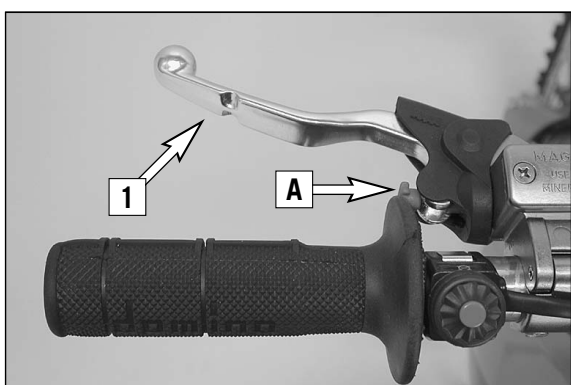
El número del chasis se encuentra grabado en el lado derecho de la pipa de dirección. Apunten este número en la página 1.



Numero del motor

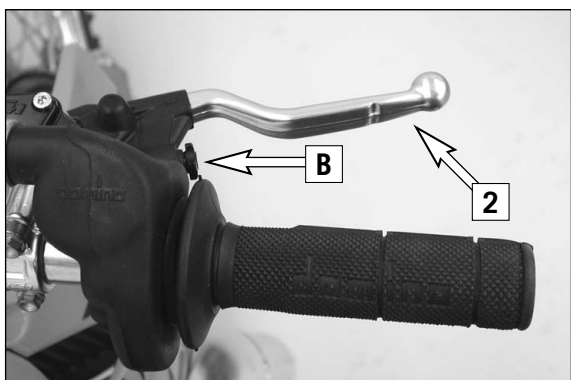
Número del motor está grabados en la parte izquierda del motor debajo del carburador. Apunten este número en la página 1.

ELEMENTOS DE MANDO »



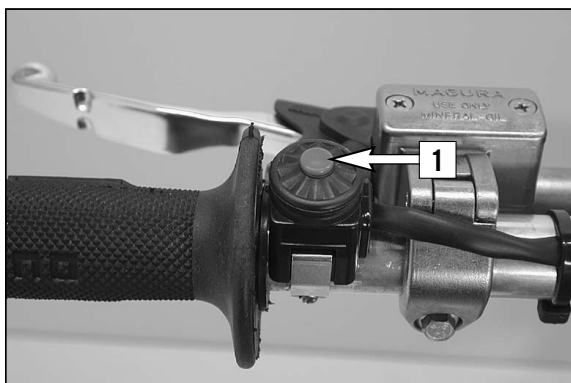
Maneta del embrague

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). El embrague se acciona hidráulicamente y se reajusta automáticamente.



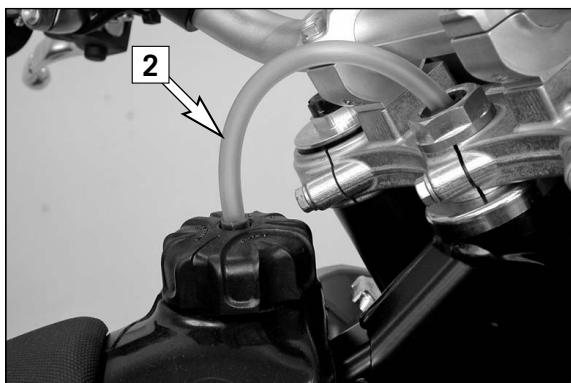
Maneta del freno delantero

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).



Boton de parada

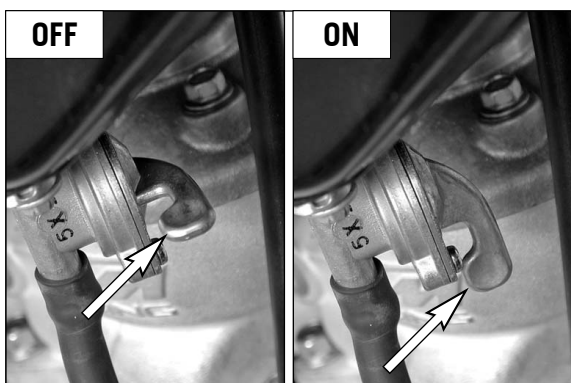
El botón de masa [1] permite parar el motor. Al ser accionado provoca un cortocircuito.



Tapon del deposito

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

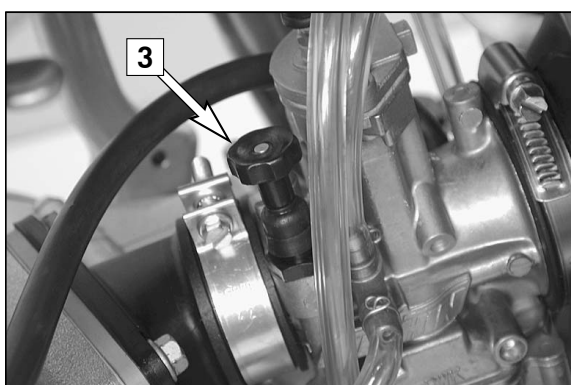
Cerrar: coloque el tapón y gire en sentido horario. Coloque el tubo de ventilación [2] del depósito sin doblarlo.



Grifo de la gasolina

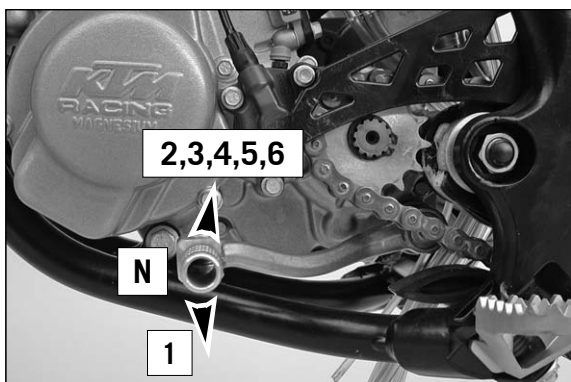
OFF En esta posición el grifo de la gasolina está cerrado. El gasolina no puede llegar al carburador.

ON Durante el uso de la motocicleta la manecilla giratoria debe ponerse en posición ON. Sólo ahora puede fluir combustible al carburador. En esta posición se vacía completamente el depósito.



Estárter

El botón del estárter [3] está montado en el carburador a la izquierda. Sacando el botón del estárter [3] hasta el tope, se libera una perforación en el carburador a través de la cual el motor puede aspirar gasolina adicional, lo que da una mezcla de aire y carburante más rica como la que se la necesita para el arranque en frío. Pulsando el botón del estárter hacia adentro se tapa la perforación en el carburador.



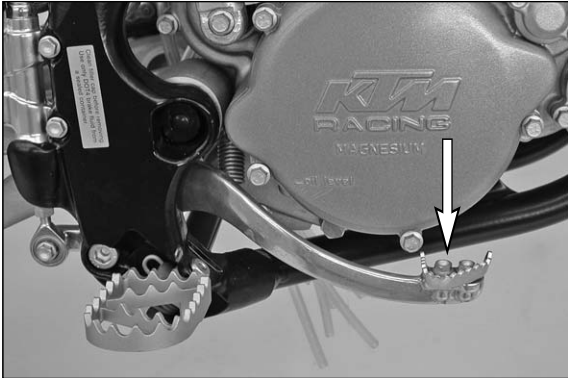
Pedal de cambio

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.



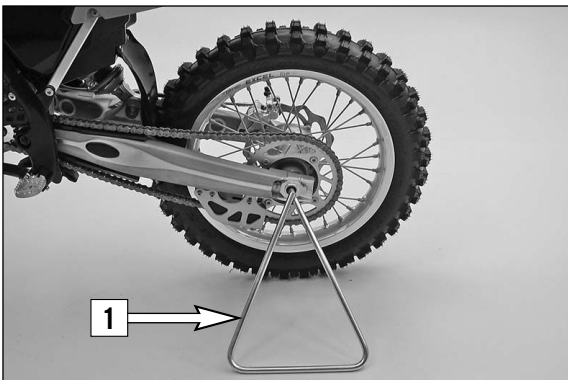
Pedal de arranque

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



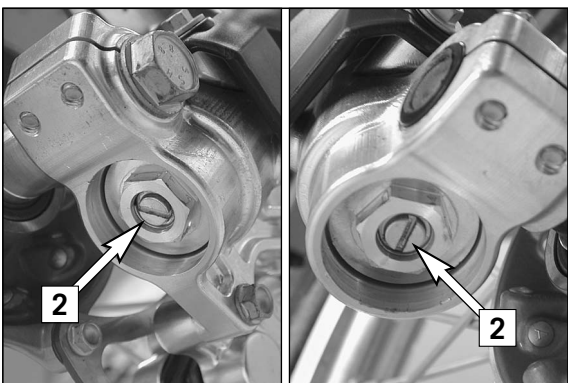
Pedal de freno

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 Plugin

En el lado izquierdo del vehículo, al final del basculante, se puede meter el caballote Plugin [1] suministrado.



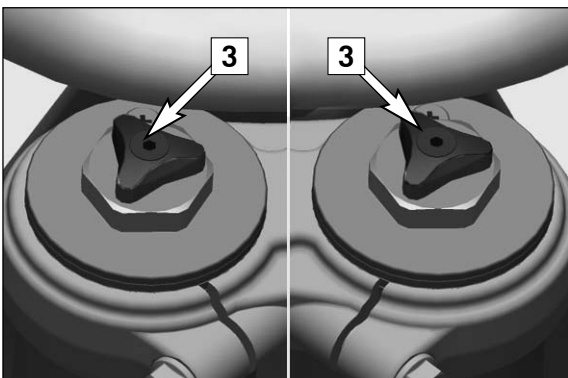
Reglaje de compresion de la horquilla

La amortiguación hidráulica del nivel de compresión determina el comportamiento de la compresión de la horquilla. Quite el capuchón de protección. 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.

Tipo WP Suspension 05187L05 15 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.

Tipo WP Suspension 05187L05 15 pasos



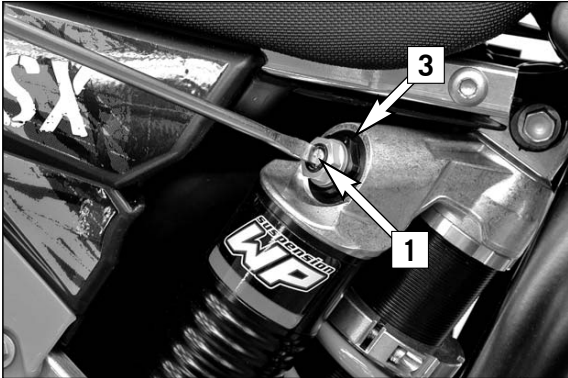
Amortiguación del nivel de compresión del amortiguador

El amortiguador de los modelos 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 [1] hasta el tope usando un destornillador.
- Girar atrás a la izquierda el número de clicks correspondiente al tipo de amortiguador.

Tipo WP Suspension 15187E02 15 pasos



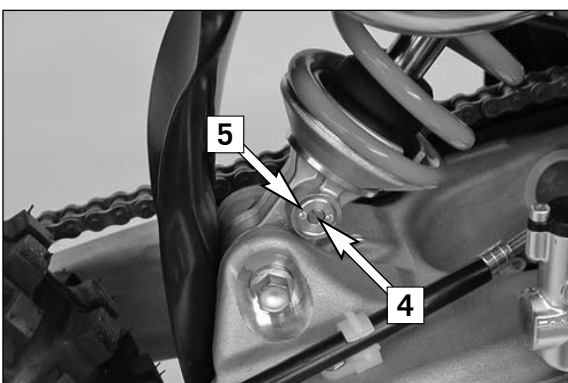
AJUSTE ESTÁNDAR HIGH SPEED:

- Girar a la izquierda el tornillo de ajuste [2] hasta el tope usando una llave de boca estrellada.
- Girar atrás a la derecha el número de giros correspondiente al tipo de amortiguador.

Tipo WP Suspension 15187E02 2 giros

⚠ 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).



Amortiguación de etapas de tiro

Mediante el tornillo [4] (REB) el grado de amortiguación durante la extensión puede ser regulado. Girando el tornillo hacia en sentido horario aumenta la amortiguación, girando hacia en sentido contrario 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.

Tipo WP Suspension 15187E02 22 pasos

⚠ ATENCION

Ortiguador 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).



Indicaciones 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.
- Antes del primer viaje expliquen a su hijo todos los elementos de maniobra y asegúrense de que ha comprendido verdaderamente sus explicaciones. Deberían repasar con su hijo.
- El manual de instrucciones punto por punto, explicándole detalladamente las indicaciones de peligros, especialmente las marcadas, y lo adviértanlo del riesgo de traumatismos.
- Ajuste la maneta de embrague, la maneta del freno de mano y el pedal de freno de manera tal que puedan ser operados óptimamente por su chico.
- Hagan las primeras pruebas de conducción con su hijo, preferentemente en un prado o en el jardín, para que su hijo no se haga daño si se cae. La superficie disponible debe ser bastante grande, claro está, para permitir diferentes maniobras de conducción. Presten atención para que no se produzcan colisiones con otros conductores.
- Para que su hijo adquiera una cierta sensibilidad para el accionamiento del freno de mano Uds. deberían empujar la motocicleta durante las primeras pruebas. El motor no se debería arrancar hasta que el niño sea capaz de dosificar correctamente la maniobra del freno de mano.
- Al principio el niño debería ir y venir entre dos personas que le ayuden a parar la motocicleta. Expliquen también el procedimiento de la parada autónoma.
- Para mejorar la técnica de conducción, su hijo debería tratar también de ir andando con la motocicleta entre los pies y lo más lentamente posible. Coloquen obstáculos que debe evitar, etc.
- 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 las primeras 30 minutos no se debe revolucionar el motor a su máxima potencia.
- El rodaje debe ser efectuado a bajo pero variado régimen.
- No conduzca a alto régimen durante las primeras 30 minutos.

⚠ ATENCION

- Equipen su hijo con la ropa protectora apropiada antes de usar la motocicleta. Esta ropa protectora comprende el casco protector, las gafas protectoras, protección del tronco, brazos y piernas así como guantes y botas. Si van Uds. también en motocicleta sean un ejemplo para su hijo llevando Uds. También ropa protectora.
- Utilicen solamente los componentes y accesorios autorizados por KTM.
- La rueda delantera y la trasera deben llevar neumáticos del mismo perfil. Utilice exclusivamente neumáticos homologados.
- Su hijo debería adaptar la velocidad siempre a sus capacidades de conducción y a las condiciones del terreno.
- No permiten nunca a su hijo ir en motocicleta sin vigilancia.
- 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 están contruidos y dimensionados para una sola persona. Está prohibido llevar a acompañantes.
- Estos modelos no son conformes a las disposiciones de la ley ni a las normas de seguridad. El uso en carreteras públicas está prohibido.
- Tengan siempre en cuenta que se puede molestar a otras personas por el ruido excesivo.

Condiciones extremas

El uso de la motocicleta bajo condiciones extremas puede provocar un desgaste excesivo de algunos componentes, como por ejemplo la cadena de transmisión y los frenos. En esos casos puede ser necesario realizar el mantenimiento o sustituir las piezas de desgaste antes de que se haya alcanzado el límite de desgaste indicado en el programa de servicio.

Se consideran condiciones extremas:

- Circular por tierra seca.
- Circular por tierra mojada.
- Circular por trayectos mojados y embarrados.
- Circular con alta temperatura y lentamente.
- Circular con bajas temperaturas o nieve.



Tareas de inspección y cuidado antes de cada puesta en servicio

INDICACIÓN:

Antes de empezar a circular, controlar el estado del vehículo y que sea seguro para conducir. No utilice nunca el vehículo si no se encuentra en un estado técnico impecable.

- Controlar el nivel de aceite en el cambio.
- Controlar el nivel de líquido de frenos en el freno delantero.
- Controlar el nivel de líquido de frenos en el freno trasero.
- Controlar las pastillas del freno de la rueda delantera.
- Controlar las pastillas del freno de la rueda trasera.
- Comprobar el funcionamiento del equipo de frenos.
- Controlar el nivel de líquido refrigerante.
- Controlar la suciedad de la cadena.
- Controlar la cadena y la corona, el piñón y la guía de la cadena.
- Controlar la tensión de la cadena.
- Controlar el estado de los neumáticos.
- Controlar la presión de inflado de los neumáticos.
- Limpiar los manguitos guardapolvo de las botellas de la horquilla.
- Purgar el aire de las botellas de la horquilla.
- Controlar el filtro de aire.
- Comprobar el reglaje y la viabilidad de todos los mandos.
- Comprobar periódicamente que están bien apretados todos los tornillos, las tuercas y las abrazaderas.
- Controlar la reserva de combustible.



Arranque con el motor en frío

- 1 Abra el grifo de la gasolina [1].
- 2 Ponga la marcha en punto muerto.
- 3 Accionar el estarter [2].
- 4 No abra el acelerador y accione vigorosamente el pedal de arranque.

⚠ ATENCION

- Para prevenir lesiones, use siempre botas de motocicleta cuando vaya a arrancar el motor. Podría resbalar el pié del pedal de arranque o puede haber un retroceso del motor si la patada no es suficientemente enérgica.
- 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 Ponga la marcha en punto muerto.
- 3 No abra el acelerador 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

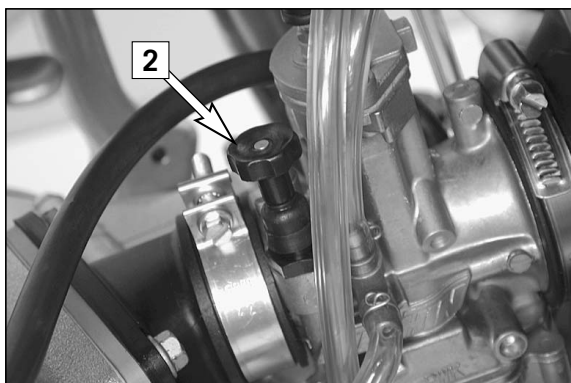
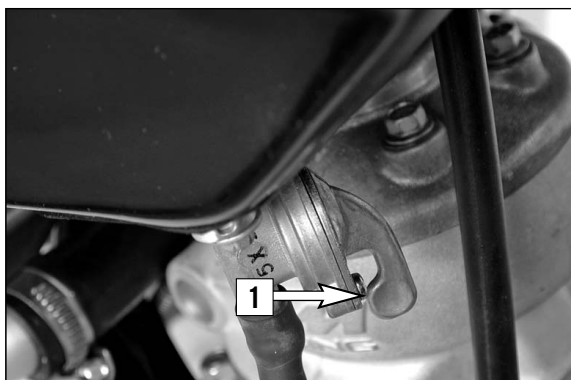
Apriete la maneta del embrague, ponga la primera marcha y suelte lentamente la maneta del embrague acelerando al mismo tiempo.

⚠ ATENCION

Antes de dejar viajar a su hijo controle siempre si el caballete lateral está girado hacia arriba hasta el tope y si se ha quitado el caballete Plugin. Si el caballete toca el suelo la motocicleta puede quedar fuera de control.

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 estarter, asegúrese de quitarlo una vez caliente el motor. 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 sobrerevoluciona 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

Cierre el gas y aplique el freno delantero y el trasero al mismo tiempo. Sobre terrenos arenosos, húmedos o resbaladizos utilice principalmente el freno trasero. Frene siempre con delicadeza, el bloqueo de las ruedas podría provocar la caída. Reduzca también de marcha en función de la velocidad.

⚠ 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.
- 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.

Parar

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.
- El caballete Plugin está hecho a la medida del peso de la motocicleta. Si su niño se sienta en la motocicleta y sobrecarga con ello el caballete Plugin, puede ocasionar daño al caballete Plugin o bien al basculante y la motocicleta se puede desplomar.

Carburante

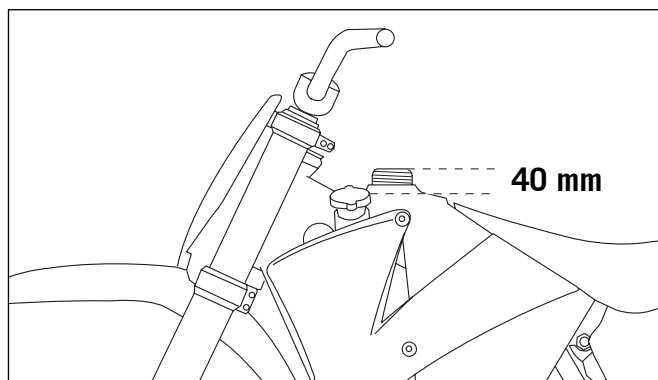
Super sin plomo, con índice de octanos de 98, mezclado con aceites para dos tiempos (Motorex Cross Power 2T). Proporción de mezcla 1:40

⚠ 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 (98 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.
- Utilizar solamente aceites de marcas conocidas (Motorex Cross Power 2T).
- La falta de aceite puede provocar un desgaste prematuro del pistón. Demasiado aceite provoca exceso de humo y el engrase de la bujía.
- La gasolina aumenta de volumen con la temperatura. No llenar el depósito hasta el borde (ver ilustración).



Programa de servicio

	S10A	S10N	S20A	S40A
Sustituir el aceite del cambio. 🛠️		•		•
Controlar el nivel de aceite en el cambio.			•	•
Controlar las pastillas del freno de la rueda delantera.		•	•	•
Controlar las pastillas del freno de la rueda trasera.		•	•	•
Controlar los discos de freno.		•	•	•
Controlar la integridad y la hermeticidad de los tubos del freno.		•	•	•
Sustituir los manguitos de hermetizado del cilindro del freno trasero. 🛠️			•	•
Controlar el nivel de líquido de frenos en el freno trasero.		•	•	•
Controlar la carrera en vacío del pedal del freno.		•	•	•
Controlar el chasis y el basculante. 🛠️			•	•
Controlar el cojinete del basculante. 🛠️			•	•
Controlar el cojinete giratorio superior e inferior del amortiguador. 🛠️			•	•
Realizar el mantenimiento de la horquilla. 🛠️				•
Realizar el mantenimiento del amortiguador. 🛠️				•
Controlar el estado de los neumáticos.		•	•	•
Controlar la presión de inflado de los neumáticos.		•	•	•
Controlar la holgura de los cojinetes de las ruedas. 🛠️			•	•
Controlar el cubo de la rueda. 🛠️			•	•
Controlar el alabeo de las llantas. 🛠️		•	•	•
Controlar la tensión de los radios.		•	•	•
Controlar la cadena y la corona, el piñón y la guía de la cadena.		•	•	•
Controlar la tensión de la cadena.		•	•	•
Lubricar y comprobar la suavidad de funcionamiento de todas las piezas móviles (p.ej. manetas, cadena, ...). 🛠️		•	•	•
Controlar el nivel de líquido del embrague hidráulico.		•	•	•
Controlar el nivel de líquido de frenos en el freno delantero.		•	•	•
Controlar la carrera en vacío de la maneta del freno de mano.		•	•	•
Controlar la holgura del cojinete de la pipa de la dirección.		•	•	•
Sustituir el pistón y controlar el cilindro. 🛠️			•	•
Sustituir el pistón y controlar el cilindro. (Bajo condiciones extremas) 🛠️	•		•	•
Sustituir la biela, el cojinete de la biela y el gorrón elevador. 🛠️				•
Sustituir la biela, el cojinete de la biela y el gorrón elevador. (Bajo condiciones extremas y para uso de competición) 🛠️			•	•
Sustituir el cojinete del cigüeñal. 🛠️				•
Controlar la caja de cambios y el cambio. 🛠️				•
Sustituir la bujía. 🛠️			•	•
Sustituir la pipa de la bujía. 🛠️				•
Controlar la membrana de admisión. 🛠️			•	•
Comprobar el funcionamiento y la suavidad de funcionamiento de la distribución de escape. 🛠️			•	•
Controlar el embrague. 🛠️			•	•
Controlar la presencia de deterioro, la hermeticidad y el tendido correcto de todas las mangueras (p.ej. de combustible, refrigerante, purga, drenaje, ...) y manguitos. 🛠️		•	•	•
Controlar el nivel de líquido refrigerante y la protección anticongelante.		•	•	•
Controlar la integridad y el tendido sin dobleces de los cables. 🛠️		•	•	•
Controlar la integridad, el ajuste y el tendido correcto y sin dobleces de los cables bowden.			•	•
Limpiar el filtro de aire y la caja del filtro de aire. 🛠️		•	•	•

PROGRAMA DE SERVICIO »

	S10A	S10N	S20A	S40A
Sustituir el relleno de fibra de vidrio del silenciador. 			•	•
Controlar que los tornillos y las tuercas estén apretados firmemente. 		•	•	•
Controlar el ralentí. 		•	•	•
Control final: controlar que el vehículo sea seguro para conducir y realizar un recorrido de prueba.		•	•	•
Agregar un registro de mantenimiento en KTM DEALER.NET y en el cuaderno de mantenimiento. 		•	•	•

S10A: cada 20 horas de servicio

S10N: una vez cada 10 horas de servicio

S20A: cada 20 horas de servicio / después de cada carrera

S40A: cada 40 horas de servicio

Mantenimiento (con una orden de taller adicional)

	S40A	S80A	J1A
Sustituir el líquido de frenos de la rueda delantera. 			•
Sustituir el líquido de frenos de la rueda trasera. 			•
Cambiar el líquido del embrague hidráulico. 			•
Engrasar el cojinete de la pipa de la dirección. 			•
Controlar/ajustar los componentes del carburador. 	•	•	•
Sustituir todos los cojinetes del motor. 		•	

S40A: cada 40 horas de servicio

S80A: cada 80 horas de servicio

J1A: anualmente

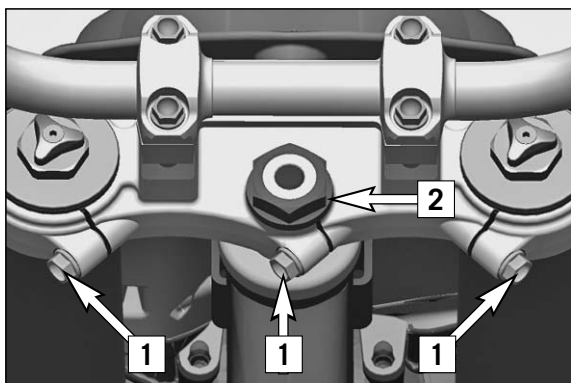
 Todas las tareas marcadas con este símbolo requieren conocimientos especiales y capacidad de comprensión técnica. Por la seguridad de su hijo, le aconsejamos que acuda a un taller especializado autorizado KTM para llevar a cabo estas tareas. Estos talleres cuentan con mecánicos que han recibido una instrucción específica y disponen de las herramientas especiales necesarias para realizar el mantenimiento ideal de su motocicleta.

⚠ 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! En el taller hay especialistas cualificados que se encargarán del mantenimiento de su motocicleta.

! AVISO

- Cuando lave su motocicleta, a ser posible, no lo haga a presión. El agua podría penetrar en los rodamientos, carburador, conexiones eléctricas etc...
- 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.
- Para prevenir quemaduras, deje enfriar su motocicleta antes de comenzar cualquier trabajo de mantenimiento.
- Aceites usados, grasas, 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.



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 reglarlo, aflojar los cinco tornillos [1] de la tija superior y girar la tuerca de la dirección [2] en sentido horario, hasta que no haya 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 3 tornillos (25 Nm).

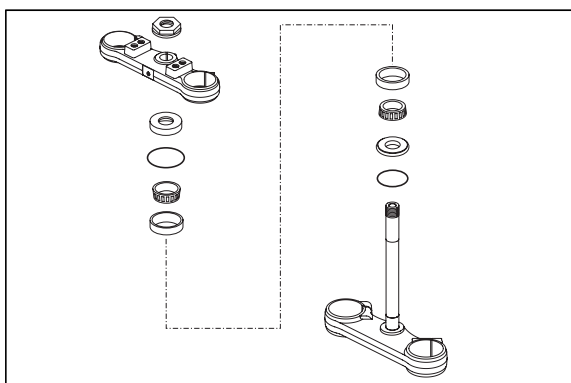
⚠ ATENCION

Si los rodamientos de dirección presentan juego la conducción se verá afectada y puede llevar a la pérdida de control del vehículo.

! 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 de alta viscosidad SKF LGHB 2).

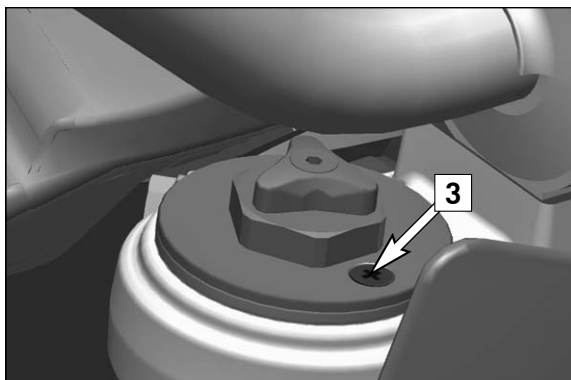


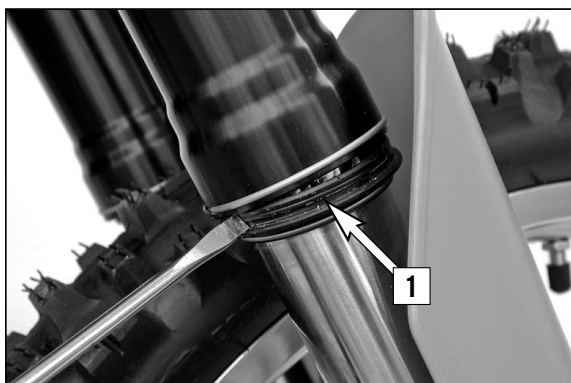
Tornillo de sangrado de la horquilla

Después de 5 horas de uso en competición aflojar los tornillos de sangrado [3] 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.

! 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

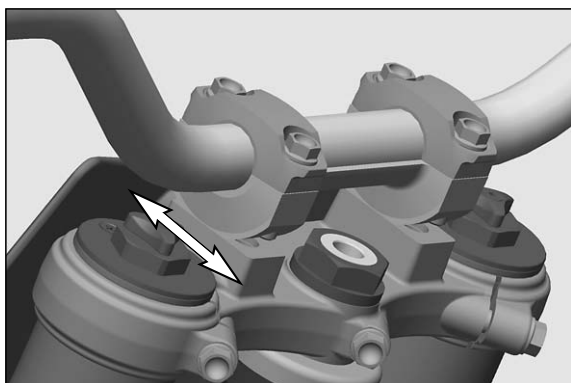
Los fuelles antipolvo [1] sirven para desprender el polvo y la suciedad más gruesa de la barra de la horquilla. Pero con el tiempo, la suciedad puede llegar también a acumularse detrás de los fuelles antipolvo. Si no se limpia, es posible que los anillos de empaquetadura de aceite situados detrás ya 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 (Motorex Joker 440) o con aceite para motor. Finalmente, apretar bien los fuelles antipolvo en los tubos exteriores con la mano.

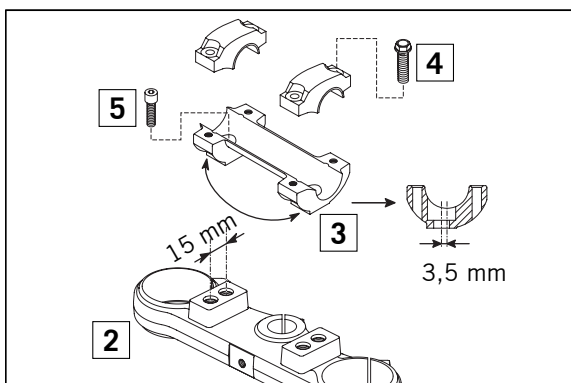
⚠ ATENCION

Aceite de 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.



Modificar la posición del manillar

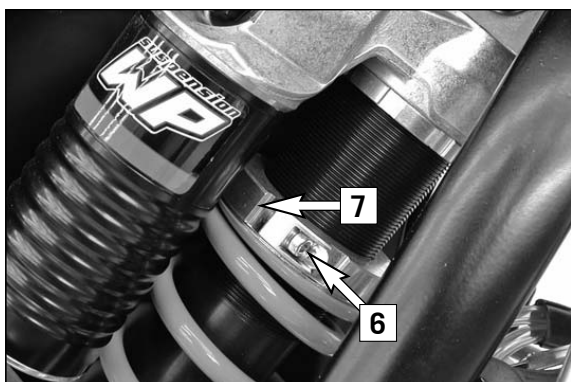
La posición del manillar puede modificarse por 22 mm. Así se tiene la posibilidad de poner el manillar en la posición que a Ud. le resulte más agradable. En la parte superior [2] hay 2 perforaciones a 15 mm de distancia. En el asiento del manillar [3], las perforaciones están situadas a 3,5 mm del centro. Por ello se tiene la posibilidad de montar el manillar en 4 posiciones diferentes.



Para ello, quitar los tornillos [4] de las bridas del manillar y los tornillos [5] del asiento del manillar, colocar el asiento del manillar y apretar los tornillos [5] a 40 Nm. Montar el manillar y las bridas del manillar y apretar los tornillos [4] 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 [5] se debe asegurar con Loctite 243.



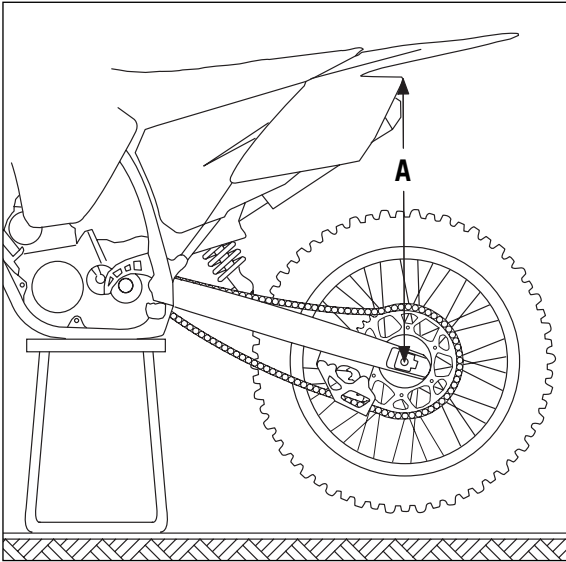
Modificar la tensión previa del muelle

La precarga del muelle puede modificarse girando el anillo de ajuste [7]. 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 [7] la tensión previa del muelle cambia en 1,75 mm.

Aflojar el tornillo de fijación [6] 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 [6] con 5 Nm.

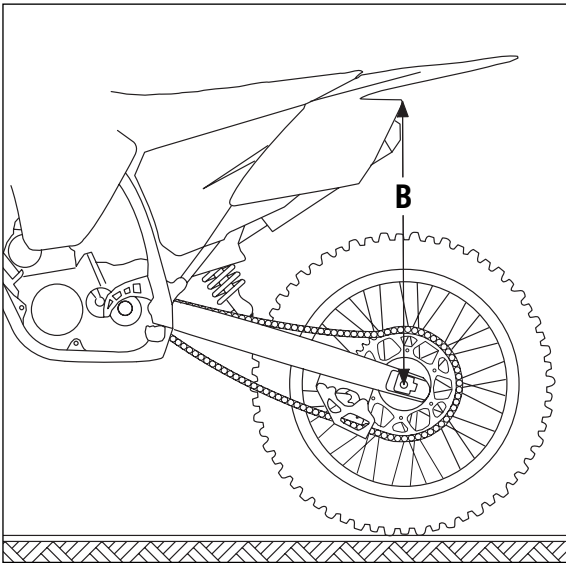


Ajuste básico del chasis al peso del motociclista

Para alcanzar unas propiedades óptimas de rodaje de la motocicleta y para evitar daños en la horquilla, el amortiguador, el basculante y el chasis, el ajuste básico de los componentes de amortiguación debe estar conforme con el peso de su hijo. En el estado de suministro la horquilla y el amortiguador están ajustados para un peso del motociclista (con vestido completo de protección) de 45 hasta 55 kg. Si el peso de su hijo está fuera de este ámbito, debe cambiar correspondientemente el ajuste básico de los componentes de amortiguación. Desviaciones menores de peso se pueden ajustar cambiando la pretensión del muelle en el amortiguador; con desviaciones mayores se deben montar los muelles correspondientes en la horquilla y en el amortiguador.

Ajustar el amortiguador y examinar el muelle

Usted puede observar a través del pandeo de rodaje si el muelle del amortiguador corresponde al peso de su hijo. Antes de determinar el pandeo de rodaje se debe ajustar correctamente de todas maneras el pandeo estático.



Determinar el pandeo estático del amortiguador

El pandeo estático debería ser de 30 - 35 mm. Desviaciones mayores pueden influenciar de manera considerable el comportamiento de rodaje de la motocicleta.

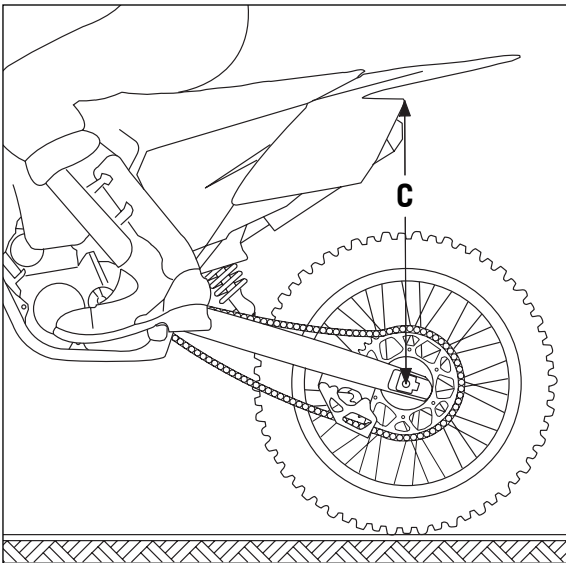
Procedimiento:

- 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

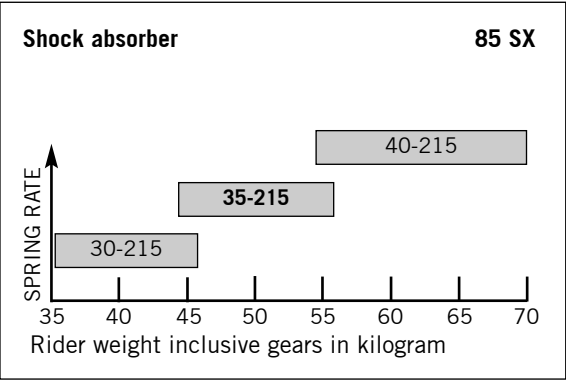
- Un asistente sostiene la motocicleta, ahora su hijo se sienta con el vestido de protección completo en posición normal de sentado (pies sobre los reposapiés) sobre la motocicleta y bascula algunas veces hacia arriba y hacia abajo para que se ajuste la suspensión de la rueda trasera.
- Con la motocicleta cargada mida ahora la distancia entre los mismos puntos de medición y anote 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.

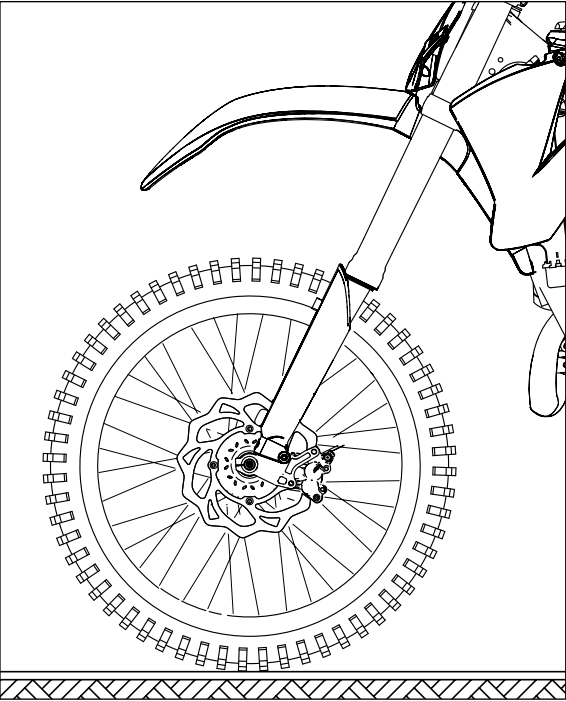
Si el pandeo de rodaje es menor de 95 mm, el muelle está demasiado duro (cuota de amortiguación demasiado alta). Si el pandeo de rodaje es mayor de 105 mm, el muelle está demasiado suave (cuota de amortiguación demasiado baja).



Vista general de los muelles del amortiguador

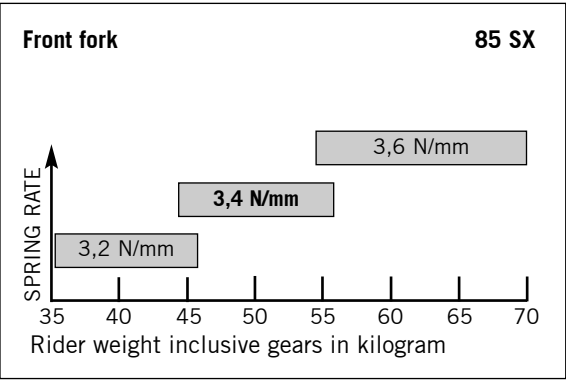
La dureza del muelle está indicada en el lado externo del muelle (por ej. 35-215). El número de tipo del amortiguador está impreso en la parte superior. Usted puede ver en el diagrama a la izquierda qué muelle se debe montar, el muelle estándar está indicado en "negrilla". Después del montaje de otro muelle se debe ajustar de nuevo el pandeo estático a 30-35 mm.

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.



Controlar el ajuste básico de las horquillas telescópicas

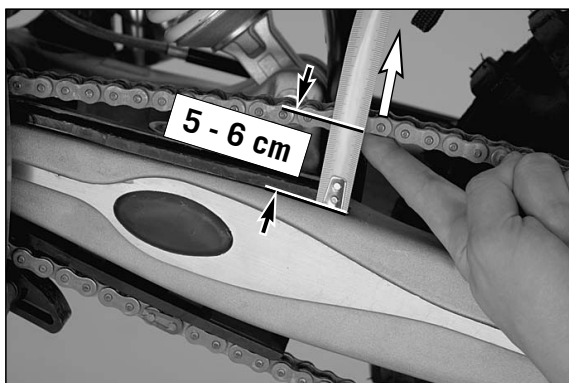
En las horquillas telescópicas no se puede determinar un pandeo de rodaje exacto por varios razones. Pero si sus horquillas telescópicas van a tope frecuentemente (tope final duro en la compresión) deben ser montados de todas maneras muelles de horquilla más duros para evitar daños en las horquillas telescópicas y en el chasis.



Vista general de los muelles de las horquillas telescópicas

Si el peso de su hijo está por debajo de 45 kg y/o por encima de 55 kg, Usted debería hacer montar horquillas adecuadas en su taller especializado KTM. La dureza del muelle correspondiente puede verla Usted en el diagrama a la izquierda. El muelle estándar está indicado en "negrilla". El número de tipo de las horquillas telescópicas está impreso en el lado interior del asiento de la horquilla.

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.

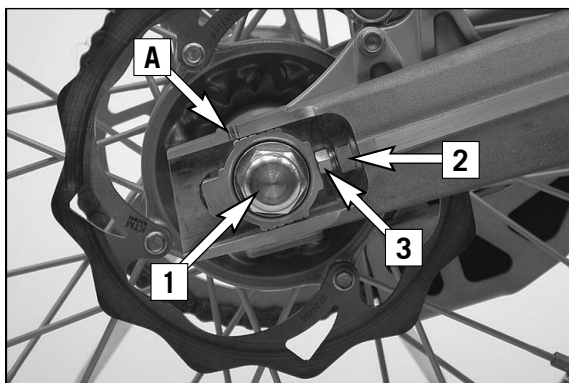


Controlar la tensión de la cadena.

Para comprobar la tensión de la cadena, apoye la moto sobre el caballete central o levántela del chasis para que la rueda trasera quede libre. Presione la cadena hacia arriba, contra la guía protectora de ésta. La distancia entre la cadena y el basculante debe ser de 5 - 6 cm. Al mismo tiempo la parte inferior de la cadena debe estar tensionada. 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.

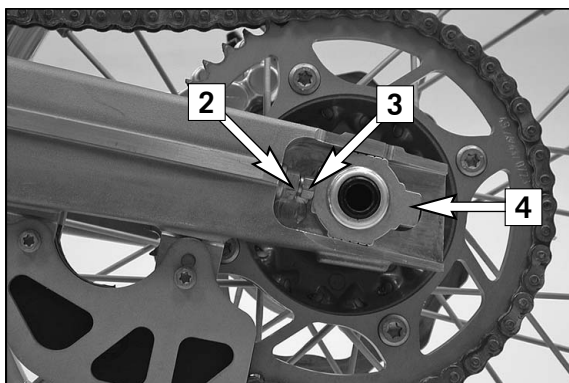


Ajuste de la tensión de la cadena

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 [A]. Apriete las contratuercas de los tornillos de ajuste. Apriete las contratuercas. 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 [2] 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.

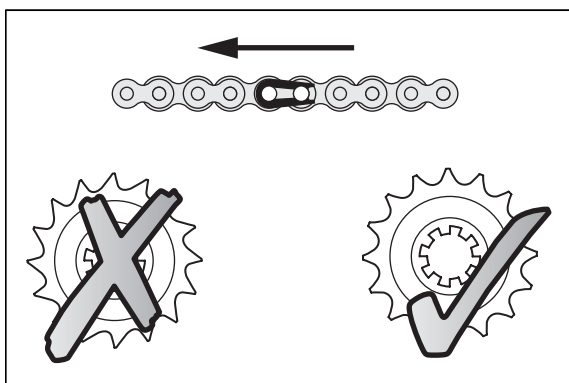


INDICACIÓN

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

Para una larga duración de la cadena, el mantenimiento es muy importante. Las cadenas sin aros tóricos deben ser limpiadas con petróleo y después lubricadas con productos especiales (Motorex Chainlube Offroad).

⚠ 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.



Información general sobre los frenos de disco KTM

PINZAS DEL FRENO:

Si se debe quitar la pinza del freno anterior, se deben fijar los tornillos con Loctite 243 durante el montaje y atornillarlos con 25 Nm.

DEPOSITOS DE LIQUIDO DE FRENOS:

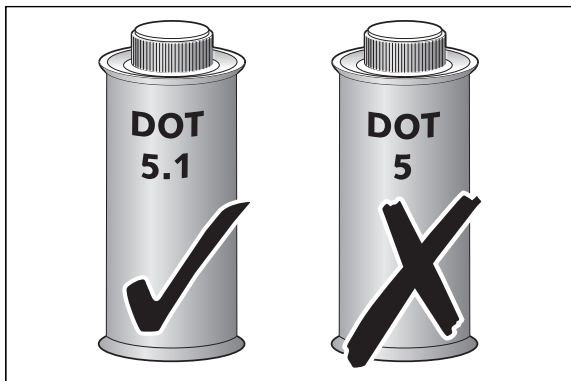
Los depósitos del líquido de frenos delantero y trasero han sido diseñados de tal forma que no necesitan ser rellenados ni siquiera con las pastillas de freno gastadas. Si el nivel del líquido de frenos desciende por debajo del mínimo esto indica un fallo en el sistema de frenos o el completo desgaste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

LIQUIDO DE FRENOS:

Recomendamos la utilización de Motorex Brake Fluid DOT 5.1 para rellenado y/o para el recambio del líquido de frenos. El líquido de frenos DOT 5.1 tiene un punto de ebullición en húmedo de 180°C (25°C más alto que el DOT 4) y con ello ofrece una mayor seguridad ante mayores exigencias. El líquido de frenos DOT 5.1 tiene como base éter glicólico, es de un color ámbar y puede ser mezclado con el líquido de frenos DOT 4. ¡En ningún caso utilice líquido de frenos DOT 5! Éste tiene como base aceite de silicona y tiene un color púrpura. Las juntas y los latiguillos de freno de las motocicletas KTM no están concebidos para el líquido de frenos DOT 5.

⚠ 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.

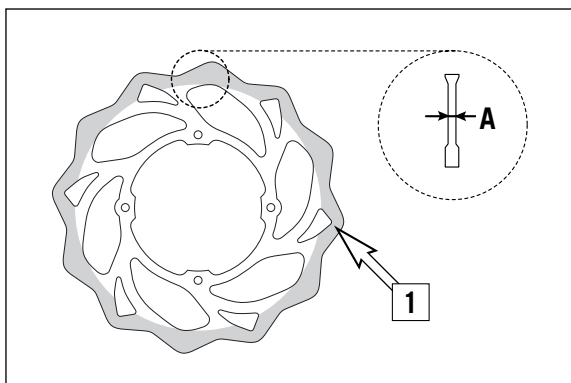


DISCOS DE FRENO:

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.

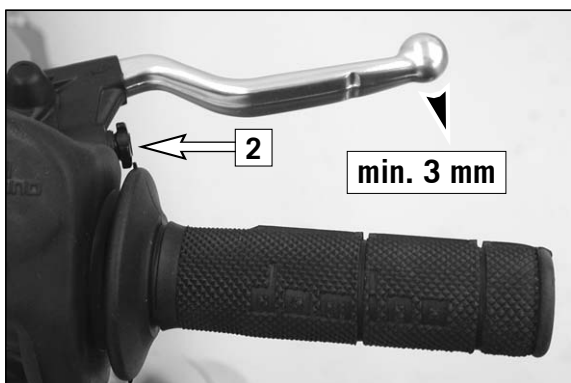


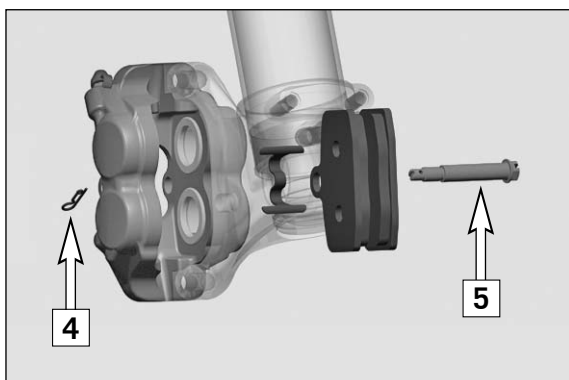
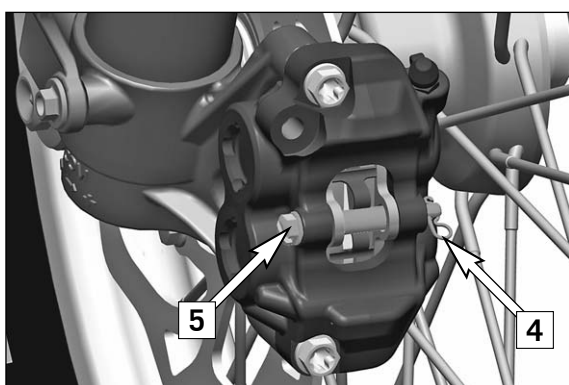
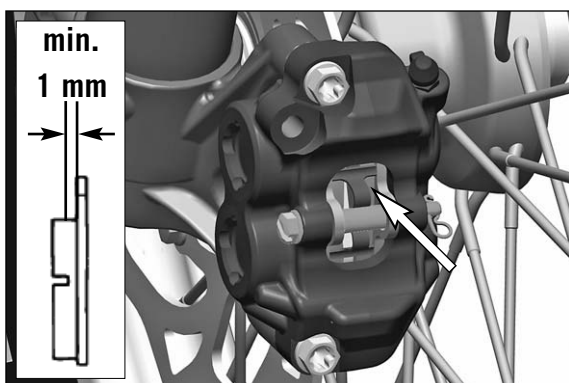
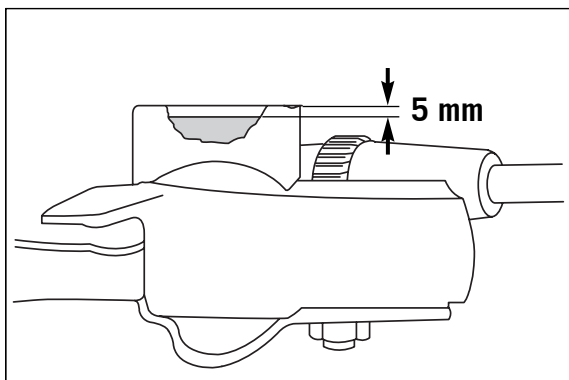
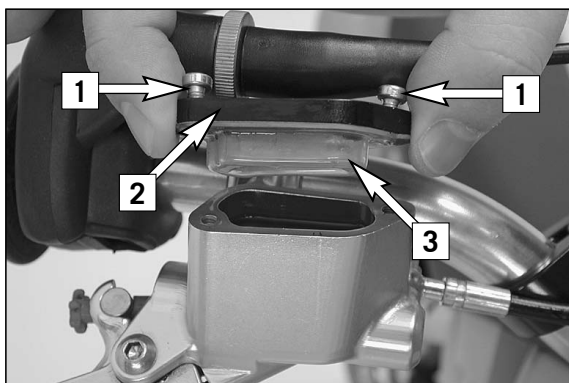
Ajuste el libre de la maneta de freno

El libre juego de la maneta de freno puede ser regulado por medio del tornillo de ajuste [2]. 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.

! 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.





Controlar el nivel de líquido de freno adelante /rellenado *

El depósito del líquido de freno está combinado con el cilindro de freno de mano en el manillar. Para examinar el nivel del líquido de frenos se deben presionar hacia atrás los pistones de freno de la pinza en su posición básica. Colocar el cilindro de freno de mano en posición horizontal, quitar los tornillos [1] y quitar la tapa [2] con la membrana [3]. El nivel del líquido de freno debe estar 5 mm por debajo del borde superior del depósito (véase dibujo), si fuera necesario, llenar con líquido de freno DOT 5.1 (por ej. Motorex Brake Fluid DOT 5.1) hasta 5 mm por debajo del borde superior del depósito. Montar de nuevo la membrana, la tapa y los tornillos y accionar la maneta de freno de mano hasta que esté presente de nuevo el punto de presión. Lavar con agua el líquido de freno rebosado o vertido.

⚠ ATENCION

- Accionar la maneta de freno de mano hasta que esté presente de nuevo el punto de presión.
- 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 delantero

Las pastillas del freno se examinan por detrás. 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.

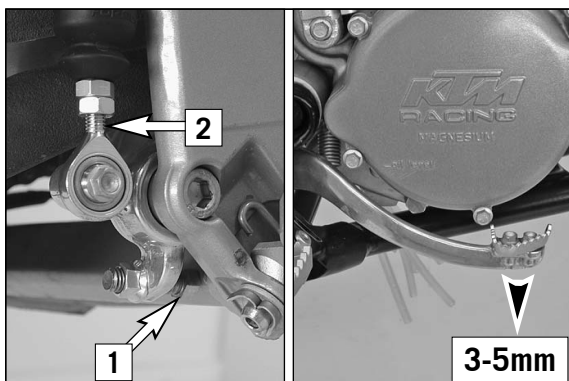
Sustituir las pastillas del freno delantero *

Desmontar la rueda delantera véase capítulo desmontar rueda delantera! Presionar separadamente las pastillas de freno con un destornillador para que los pistones de freno alcancen su posición inicial. Quitar el aseguramiento [4], sacar el bulón [5] y sacar las pastillas de freno y muelle de sujeción. Purgar la pinza de freno cuidadosamente con aire comprimido.

Empujar ambas pastillas de freno y muelle de sujeción en la pinza del freno y fijar con el bulón [5]. Apretar el bulón con 5 Nm. Montar el aseguramiento [4]. Ajustar las pastillas de freno, montar la rueda delantera (véase capítulo montar rueda delantera).

⚠ 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 los agujas estén bien colocados.
- No desatornillar por ningún caso otros tornillos de la pinza de freno. De ser así, se deberá ventilar el sistema de freno.
- Después de trabajos en la instalación del freno accione siempre la maneta de freno de mano para que las pastillas del freno toquen el disco del freno y exista punto de presión.

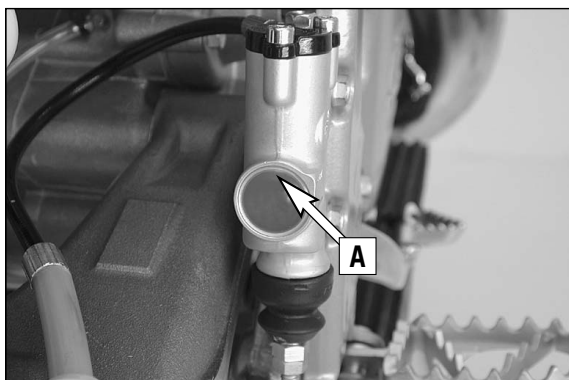


Reglaje de la posición del pedal del freno *

La posición del pedal del freno puede ser ajustada mediante el tornillo de tope [1]. El juego del pedal de freno, debe ser ajustado entonces en relación con el vástago del émbolo [2]. 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.

! AVISO

sistema de frenos. Por esto las zapatas empiezan a rozar. El sistema de frenos está sobrecalentado y, en casos extremos, puede fallecer.



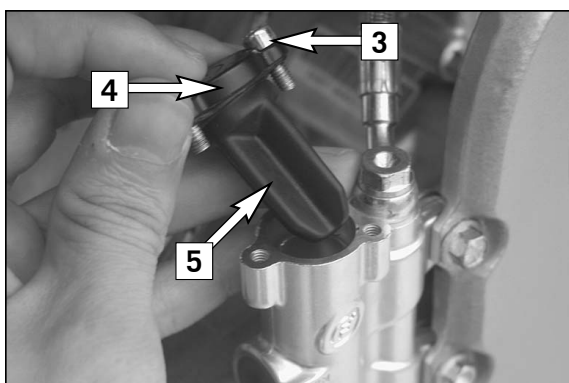
Examinar el nivel del líquido de frenos atrás.

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

El nivel del líquido de frenos, en posición horizontal del vehículo, no puede descender por debajo del borde superior de la mirilla [A].

⚠ ATENCION

En caso de que el líquido de frenos se encuentre por debajo del borde superior de la mirilla, ésto hace prever una permeabilidad en el sistema de frenos o bien pastillas de freno totalmente desgastadas.



Llenar el líquido de frenos atrás *

Retirar el tornillo [3] y quitar la tapa [4] con la membrana [5]. Se deben presionar hacia atrás los pistones de freno a su posición original. Llenar con líquido de frenos DOT 5.1 (por ej. Motorex Brake Fluid DOT 5.1) hasta 10 mm por debajo del borde superior del depósito de reserva.

Montar de nuevo la membrana, la tapa y los tornillos y accionar del pedal de freno hasta que esté presente de nuevo el punto de presión.

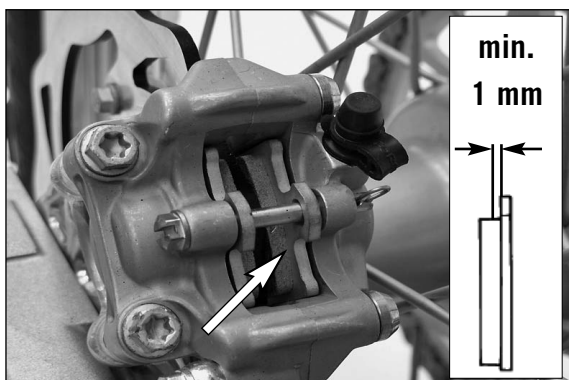
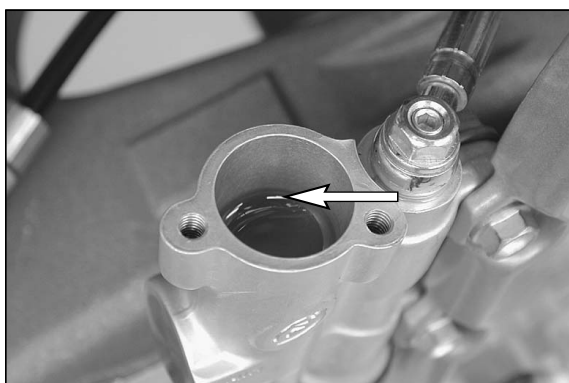
Lavar de inmediato con agua el líquido de frenos rebosado o vertido.

⚠ ATENCION

- Accionar del pedal de freno hasta que esté presente de nuevo el punto de presión.
- No utilice nunca DOT 5. Se trata de un líquido de color púrpura hecho-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 sálpica 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 traseras

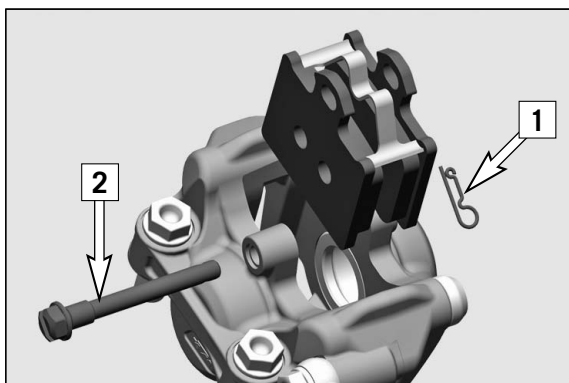
El estado de las pastillas de freno puede controlarse desde arriba. El espesor de éstas no debe ser inferior a 1 mm.

⚠ 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.



Renovar las pastillas de freno atrás *

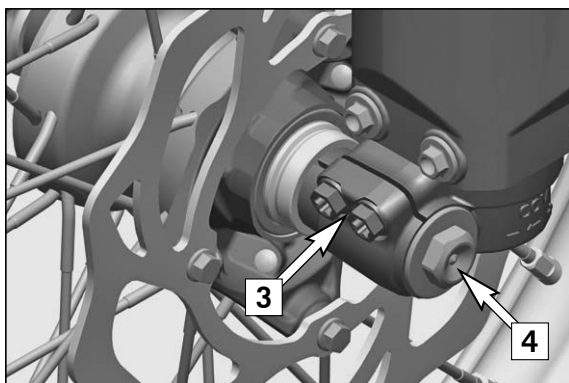
Desmontar la rueda trasera (véase Desmontar la rueda trasera). Presionar por separado las pastillas de freno con un destornillador apropiado, con ello las pastillas de freno alcanzan su posición original.

Quitar el aseguramiento [1], sacar el bulón [2] y sacar las pastillas de freno y muelle de sujeción. Purgar la pinza de freno cuidadosamente con aire comprimido.

Empujar ambas pastillas de freno y muelle de sujeción en la pinza del freno y fijar con el bulón [2]. Apretar el bulón con 5 Nm. Montar el aseguramiento [1].

⚠ 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 agujero 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 [3] en el cabezal de horquilla de la izquierda, aflojar el tornillo collar [4], aflojar sólo entonces los tornillos de fijación de la derecha [5], sostener la rueda delantera, sacar el eje de rueda [6].

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.

Antes de instalar la rueda delantera, limpiar y engrasar los anillos retén y la superficie de recorrido 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.

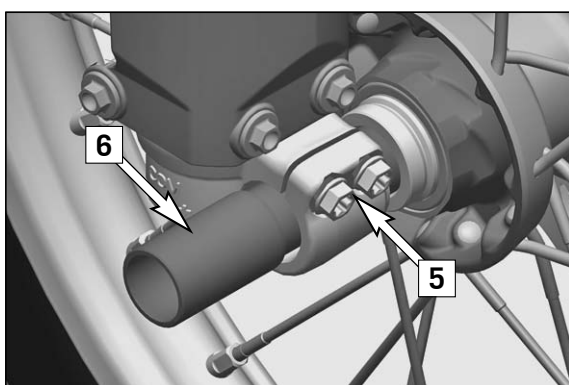
Montar el tornillo collar [4], apretar los tornillos de fijación [3] en el asiento del eje de la rueda derecho para evitar una torsión del eje de rueda y apretar el tornillo collar con 45 Nm.

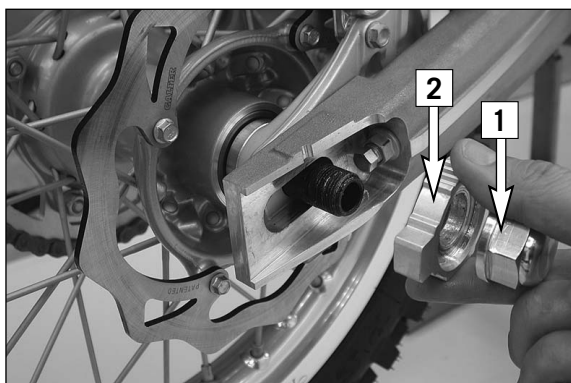
Aflojar los tornillos de fijación situados en el alojamiento derecho del eje de horquilla. Quitar la motocicleta del soporte. Accionar el freno de la rueda delantera y comprimir el resorte de la horquilla varias veces de forma intensa para que se centren las botellas de la horquilla.

Posteriormente, apretar los tornillos de fijación en ambos alojamientos del eje de horquilla con 10 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.
- Apriete la tuerca a su adecuado par de apriete. Si el eje no está bien fijado provoca inestabilidad en la conducción.



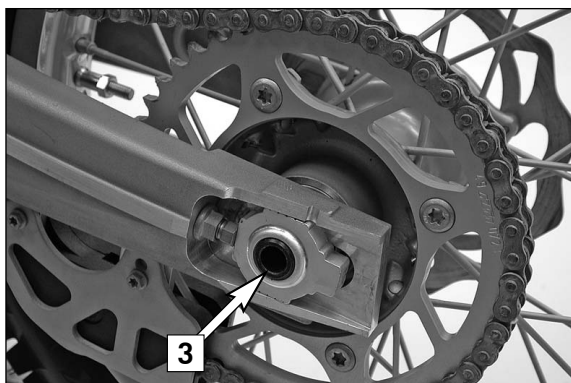


Desmontaje y montaje de la rueda trasera

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 [1], quitar el tensor de la cadena [2], sacar el eje de la rueda [3] hacia afuera de tal forma que la rueda trasera se deje empujar hacia adelante. Empuje al máximo la rueda hacia delante, saque la cadena de la corona y retire con cuidado la rueda 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 correr 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.

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. Comprobar la presión con los neumáticos "fríos". Una correcta presión (1,0 bar) garantiza la máxima comodidad de conducción y duración de los neumáticos.

⚠ ATENCION

- 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.



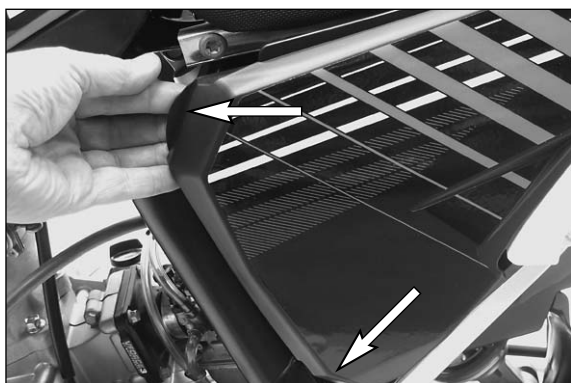
Controlar de la tensión de los radios

La tensión correcta de los radios 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.



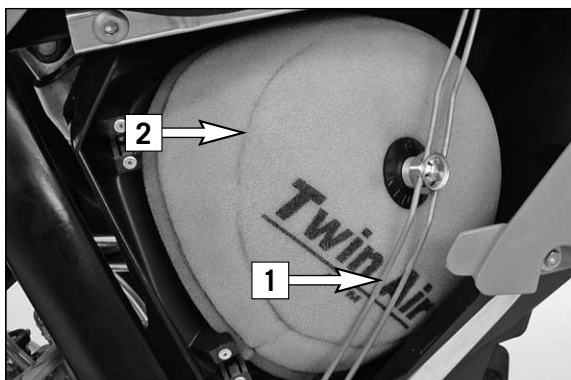


Limpieza del filtro del aire *

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. Desenganchar por debajo el estribo de fijación del filtro [1], girarlo al lado y sacar de la caja del filtro el filtro de aire [2] junto con el soporte de filtro [3].

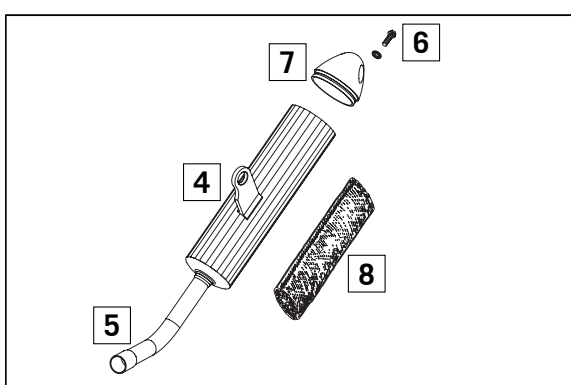
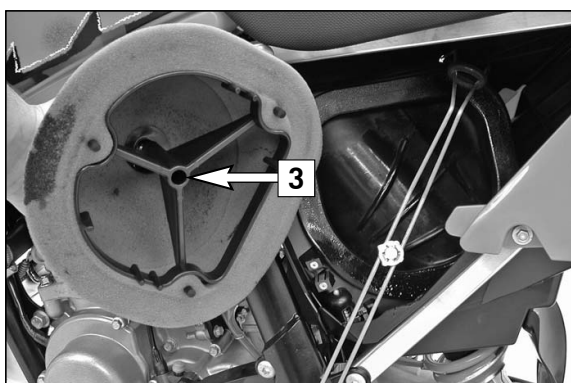
! AVISO

- 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) para la limpieza y para el engrase.
- 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.



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

Montar el filtro en el soporte. Untar con grasa la parte frontal del filtro para mejorar la estanqueidad. Montar el filtro junto con su soporte en la carcasa, observando que quede centrado, y fijarlo con la brida de sujeción.



Sistema de escape *

Los silenciadores están rellenos de hilo de fibra de vidrio para la amortiguación. Durante el funcionamiento la empaquetadura de hilo de fibra de vidrio se afloja y coquiza con carbón oleaginoso. Esto puede conducir a una pérdida de rendimiento y la amortiguación del silenciador se reduce. La empaquetadura de hilo de fibra de vidrio se puede renovar con pocas maniobras. Quite el silenciador desde el vehículo y marque la posición del tubo exterior [4] hacia el tubo interior [5]. Quite los tornillos [6] y la tapa de escape [7]. Quite el tubo exterior y la empaquetadura antigua del hilo de fibra de vidrio [8] desde el tubo interior. Limpie minuciosamente todas las piezas.

Durante el ensamble montar la nueva empaquetadura del hilo de fibra de vidrio sobre el tubo interior (véase figura) y empujar el tubo exterior.

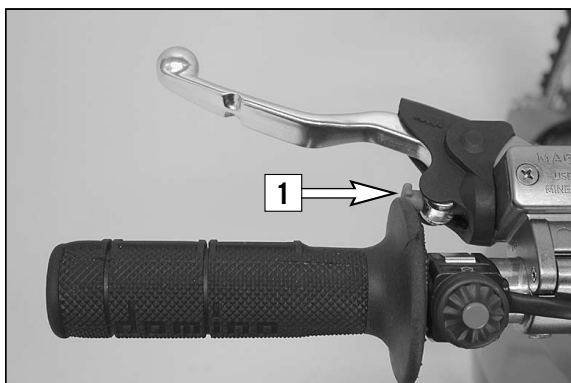
Colocar la tapa de escape y fijar con los tornillos [6]. Antes de apretar los tornillos girar el tubo exterior de manera tal que se cubran las marcas hechas por Usted. Montar el silenciador y controlar la impermeabilidad en el sistema de escape.

INDICACIÓN: las empaquetaduras de hilo de fibra de vidrio están disponibles en su taller especializado KTM.

⚠ ATENCION

El sistema de escape se calienta mucho durante el funcionamiento de la motocicleta. Iniciar los trabajos en el sistema de escape solamente después de enfriarse éste para evitar quemaduras.





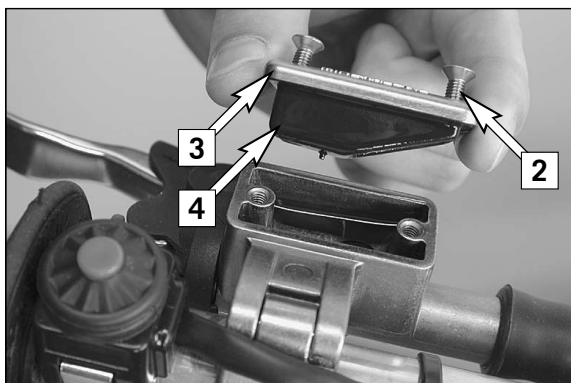
Cambiar la posición básica de la palanca del embrague

Con el tornillos de ajuste [1] 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.



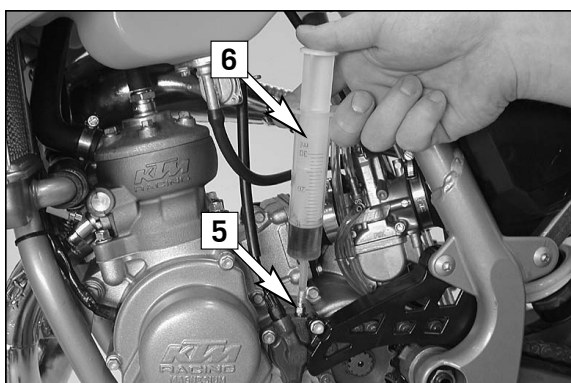
Controlar el nivel de aceite del embrague hidráulico *

Para comprobar el nivel de aceite del cilindro maestro del embrague se tiene que quitar la tapa. Quitar para ello los tornillos [2] y la tapa [3] junto con la goma protectora [4]. El nivel del aceite debería estar, con el cilindro maestro horizontal, a 4 mm del borde superior.

En caso necesario llenar con aceite hidráulico biológico descomponible SAE 10 (Motorex Kupplungsfluid 75), el cual puede conseguir en un taller especializado KTM.

! AVISO

KTM usa para el accionamiento del embrague hidráulico aceite biodegradable. Aceites hidráulicos biodegradables no se deben mezclar nunca con aceites minerales. En ningún caso llenar con aceite hidráulico mineral o líquido de frenos.

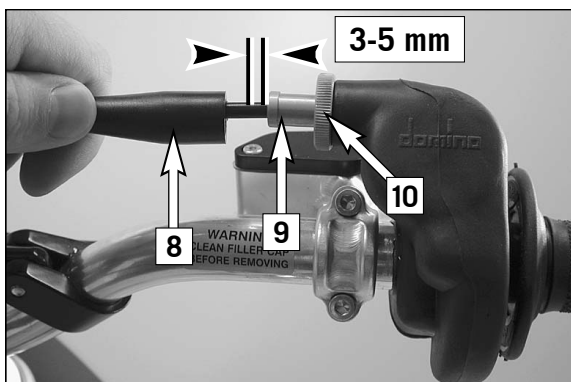
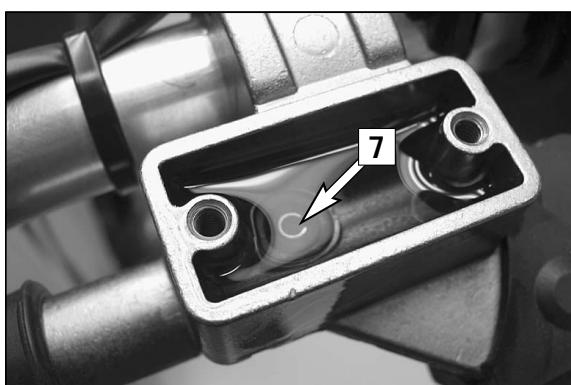


Sangrar el embrague hidráulico

Para el sangrado es preciso quitar la tapa del cilindro transmisor del embrague. Además hay que quitar los tornillos [2] y la tapa [3] con el fuelle de goma [4]. Quitar la boquilla de sangrado [6] del cilindro de alojamiento del embrague. En su lugar hay que montar la bomba de sangrado [5] llena de aceite hidráulico SAE 10. Seguir echando aceite hasta que éste salga sin burbujas por el borde [7] del cilindro transmisor. Prestar atención para que el aceite no rebese. La bomba de sangrado se puede comprar al distribuidor autorizado de KTM. Al final del proceso de sangrado hay que observar que el cilindro transmisor tenga el nivel de aceite correcto. Si fuera necesario llenar con aceite hidráulico biodegradable SAE 10 (por ej. Motorex Kupplungsfluid 75). Aceite hidráulico biodegradable se puede comprar en su distribuidor KTM (50ml).

! AVISO

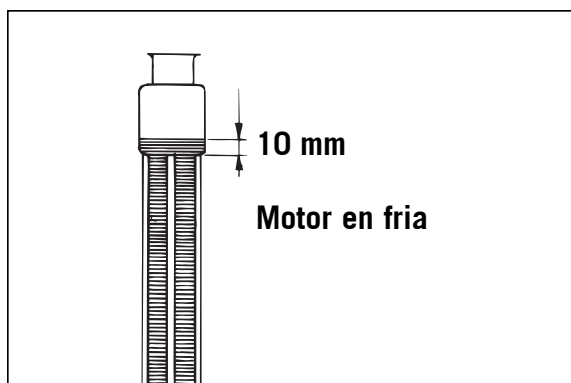
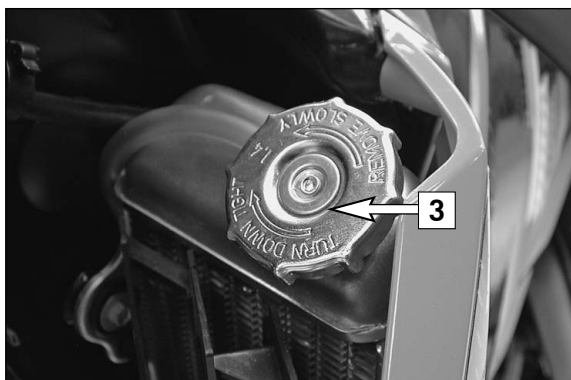
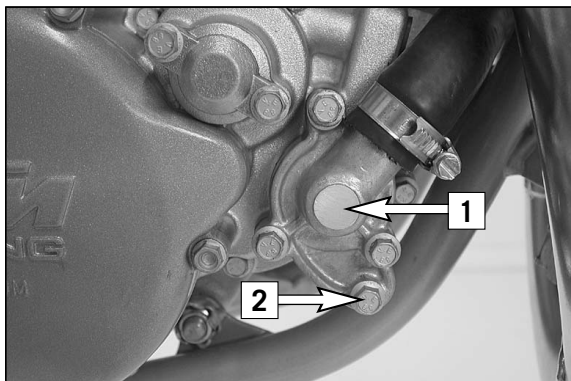
KTM usa para el accionamiento del embrague hidráulico aceite biodegradable. Aceites hidráulicos biodegradables no se deben mezclar nunca con aceites minerales. Para llenar el cilindro transmisor usar solamente aceite hidráulico biodegradable SAE 10 (por ej. Motorex Kupplungsfluid 75). En ningún caso llenar con aceite hidráulico mineral o líquido de frenos.



Ajuste de cable de acelerador*

Debe existir siempre un juego de 3-5 mm. en el cable del acelerador. Para su comprobación retire hacia atrás el capuchón protector [8] en el puño del gas. La protección externa del cable se debe de poder elevar 3-5 mm del tornillo de reglaje [9], hasta notar la resistencia.

Para ajustar, aflojar la contratuerca [10] y girar apropiadamente el tornillo de reglaje. Finalmente apriete la contratuerca y vuelva a colocar el capuchón protector. Para controlar si el ajuste es correcto hay que arrancar el motor y dirigir la motocicleta a la izquierda y a la derecha, respectivamente hasta el tope, sin que por ello cambie el número de revoluciones en régimen mínimo. En caso contrario hay que aumentar el juego del cable del acelerador.



Circuito de refrigeración

La bomba de agua [1] situada en el motor provoca una circulación forzada del líquido de refrigeración. La refrigeración se produce por medio de la corriente de aire. Cuanto más baja es la velocidad menor es el efecto de la refrigeración.

El líquido refrigerante se puede evacuar quitando el tornillo [2] en el tapón de la bomba de agua.

⚠ ATENCION

- Si se retira el tapón del radiador [3] 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.

La mezcla del líquido refrigerante es de un 50% de anticongelante y un 50% de agua. Su temperatura mínima de protección es de -25°C . Esta mezcla, además de ser un buen anticongelante protege también de la corrosión, por este motivo no debe ser nunca sustituida por agua pura.

! 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 [3]. 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, rellénelo inmediatamente

⚠ 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

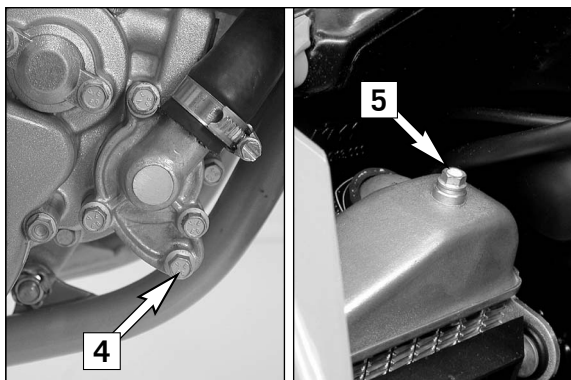
Es necesario purgar el aire del sistema refrigerador si se ha vaciado líquido o si se echa más de 0,25 litros de líquido refrigerante.

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 [4] está apretado. Introduzca 0,5 litro aproxm. de líquido en el circuito.

Quite el tornillo [5] 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.



TRABAJOS DE MANTENIMIENTO EN CHASIS Y MOTOR »

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 98) mezclado con aceite para motores de dos tiempos. Proporción de la mezcla: 1:40.

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 (98 octanos) mezclada con aceite de alta calidad para motores de dos tiempos.
- Utilice solamente aceites de marcas conocidas (por ejemplo Motorex Cross Power 2T).
- No utilizar jamás en la mezcla aceite de dos tiempos premezclados ni aceite para motores fuera borda ni aceites normales de motor.
- 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.

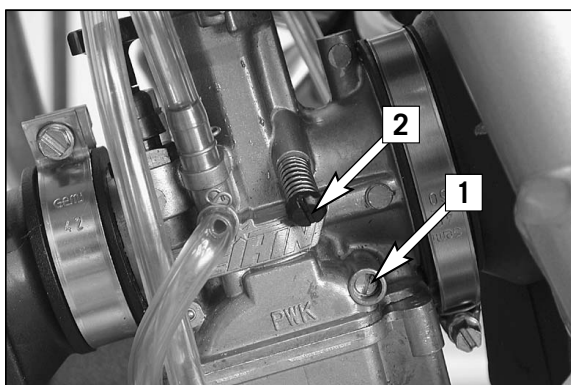
INDICAZIONE: Si a pesar de la modificación en el reglaje, el motor no funciona correctamente, buscar fallos mecánicos y comprobar el sistema de encendido.

Información para la modificación del reglaje:

La válvula de gas, la aguja del carburador, la válvula de la aguja del flotador y la caña del chicle sufren un desgaste elevado por intermedio de la vibración del motor. Debido a la abrasión se presentan en el carburador funcionamientos defectuosos (por ej. Sobreengrasamiento). Examinar y/o renovar estas partes después de 100 horas de funcionamiento.

Ralentí – A, Ajustar el régimen mínimo

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 válvula – B

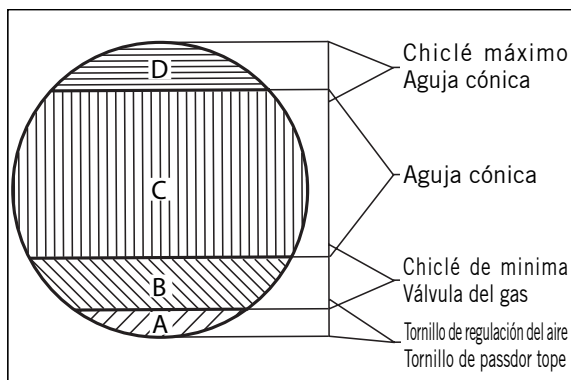
Funcionamiento con la válvula del gas en fase de apertura. El régimen es controlado por el chicle de ralentí y por la forma de la válvula. Si a pesar de la correcta regulación del chicle de ralentí y de la carga parcial cuando se abre la válvula el motor es irregular, emite humo y llega a la potencia 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.

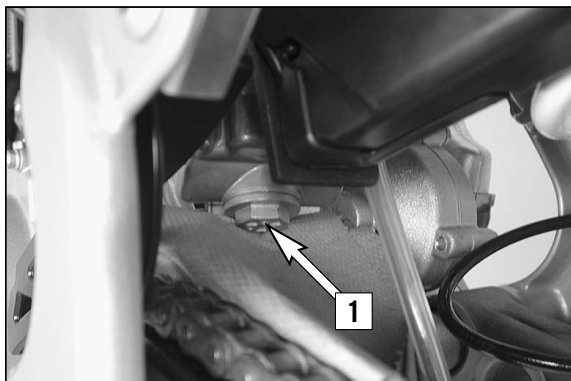
Carga parcial – C

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 ralentí 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.



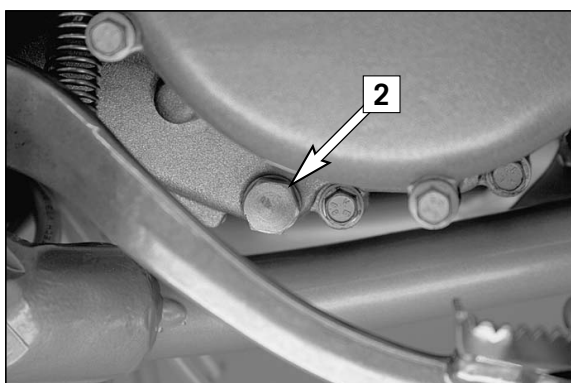


Vaciar la caja del flotador del carburador

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 y apretar con 4 Nm, 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.



Controlar el nivel de aceite del cambio de marchas

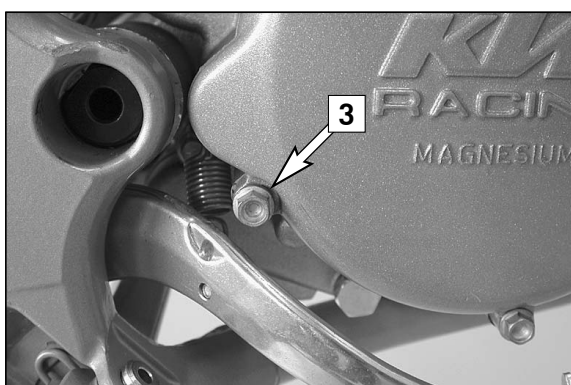
Para controlar el aceite del cambio de marchas llevar el motor con poca carga a la temperatura de funcionamiento y colocar la motocicleta sobre una superficie horizontal. Quitar el tornillo de vaciado del aceite [2] y evacuar el aceite del cambio de marchas en un recipiente. Limpiar la superficie de la junta, montar el tornillo de vaciado del aceite con la junta y apretarlo con 15 Nm. Desatornillar el tornillo de llenado del aceite [4] y llenar con 0,5 litros de aceite para cambio de marchas (por ej. Motorex Topspeed 4T 15W50). Montar el tornillo de llenado del aceite y controlar la estanqueidad del motor. Si el aceite de cambio de marchas no contiene suciedades puede ser usado nuevamente hasta el próximo intervalo de servicio.

! AVISO

- Poco aceite o aceite de baja calidad provocan un desgaste prematuro del cambio y del embrague. Utilice exclusivamente aceites de marcas conocidas.
- A causa del cambio de las cantidades de llenado el tornillo de control [3] no se puede usar más.

⚠ ATENCION

Un motor caliente y el aceite de motor que contiene son muy calientes - cuidado con quemarse.



Cambiar del aceite del engranaje*

Para cambiar el aceite del engranaje hay que calentar el motor y poner la motocicleta en una superficie horizontal. Quitar el tapón de vaciado [2] y descargar el aceite usado en un recipiente. Limpiar la superficie junta. Montar el tapón de vaciado con una junta y apretar con 15 Nm.

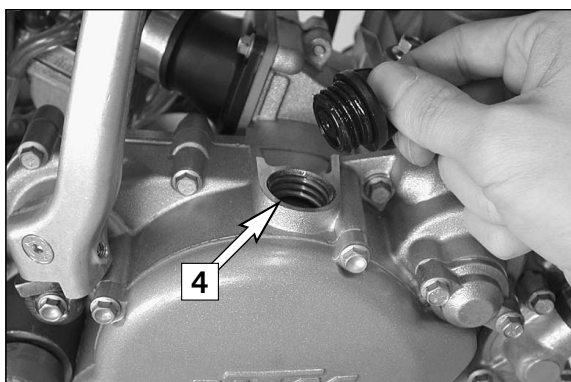
Destornillar el tornillo de relleno de aceite [4] y añadir 0,5 litros de aceite (p.eje. Motorex Topspeed 4T 15W50). Montar el tornillo de relleno de aceite y verificar su estanqueidad.

! AVISO

- Poco aceite o aceite de baja calidad provocan un desgaste prematuro del cambio y del embrague. Utilice exclusivamente aceites de marcas conocidas.
- A causa del cambio de las cantidades de llenado el tornillo de control [3] no se puede usar más.

⚠ ATENCION

Un motor caliente y el aceite de motor que contiene son muy calientes - cuidado con quemarse.



FASQUEDA DE ERRORES »

Si hacen efectuar los trabajos de mantenimiento prescritos en su motocicleta fallos no son probables. Si se presenta un error no obstante esto les recomendamos proceder según la tabla de búsqueda de errores para la localización del error. Les advertimos, sin embargo, que hay muchos trabajos que no pueden ser efectuados por amismos. En caso de dudas, dirédjanse a un distribuidor KTM.

DEFECTO	CAUSA	SUBSANACIÓN
El motor no arranca.	Error de manejo.	Abrir el grifo de gasolina; echar gasolina; cerrar el estrangulador.
	La motocicleta no se ha utilizado durante un período más bien largo, por ello hay combustible viejo en la cámara del flotador.	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.
	Interrupción de la alimentación de gasolina.	Sacar el borde del tubo de la gasolina del carburador, introducirlo en un recipiente y abrir el grifo de gasolina. – Si sale gasolina, hay que limpiar el carburador. – Si no sale gasolina, hay que controlar la purga del aire del depósito o limpiar el grifo de gasolina.
	Separación del electrodo demasiado grande.	Reducir la distancia del electrodo (0,60 mm).
	Bujía engrasada, húmeda o conectada en puente.	Limpiar o cambiar la bujía.
	Capuchón de la bujía o bujía defectuosos.	Desmontar la bujía, conectarla el cable de bujía, hacer masa con la bujía (punto desnudo en el motor) y arrancar: debe saltar una chispa fuerte de la bujía. – Si no salta chispa, sacar el cable del capuchón, ponerlo a 5 mm de distancia de masa y accionar el pedal de arranque. – Si salta chispa hay que cambiar el capuchón de la bujía. – Si no salta chispa hay que controlar el encendido.
	Cable de masa rozado Tecla de cortocircuito defectuosa.	Desconectar el cable negro del borne de la bobina de encendido y controlar la chispa de encendido. Si la chispa de encendido es buena, reparar el punto defectuoso en el cable, la cerradura de encendido o la tecla.
	La conexión del enchufe del encendido está floja u oxidada.	Controlar las conexiones.
	Chispa de encendido demasiado débil.	Revisar la chispa de encendido.
El motor no marcha al ralentí.	Hay agua en el carburador o los chicleños están obturados.	Desmontar y limpiar el carburador.
	Tornillo de ajuste de ralentí desregulado.	Reajustar el ralentí o cambiar el tornillo de ajuste de ralentí.
	Encendido deteriorado.	Revisar el sistema del encendido.
El motor tiene poca potencia.	Manifestaciones de desgaste.	Reparar el motor.
	Hilo de fibra de vidrio en el silenciador carbonizado.	Repetir el llenado.
	Filtro de aire obturado.	Limpiar o cambiar el filtro.
	Alimentación de carburante parcialmente interrumpida u obturada.	Purgar la tubería de gasolina y limpiar el carburador.
	Pérdida de compresión por estar floja la bujía.	Apretar la bujía.
	Sistema de escape doblado o defectuoso.	Controlar si hay daños en el sistema de escape.

FASQUEDA DE ERRORES »

DEFECTO	CAUSA	SUBSANACIÓN
El motor tiene poca potencia.	El encendido adelantado del motor es insuficiente. Láminas de la membrana sin tensión o superficies de junta de la caja de láminas o láminas deterioradas. Desgaste.	Controlar el punto de encendido o ajustarlo. Cambiar láminas o caja de láminas. Repasar el motor.
El motor no acelera y marcha en cuatro tiempos.	El carburador rebosa porque el nivel está ajustado demasiado alto, el alojamiento de la aguja del flotador está sucio o desgastado. Chiclés flojos.	Limpiar el carburador, cambiar la aguja del flotador, si es necesario, y ajustar el nivel. Apretar los chiclés.
El motor falla en la gama alta de revoluciones.	Se ha montado una bujía con valor térmico inadecuado o es de mala calidad. Clavija de conexión del sistema de encendido floja u oxidada.	Utilizar el tipo de bujía indicada en los „Datos técnicos“. Revisar la clavija de conexión y aislarla con silicona.
El motor petardea en el carburador.	Falta de carburante. Se ha montado una bujía con un valor térmico inadecuado (auto-encendido). Succión inadecuada de aire.	Limpiar los conductos del carburante, revisar la purga del aire del depósito y limpiar el carburador. Utilizar el tipo de bujía indicada en los „Datos técnicos“. Controlar que los tornillos del cilindro y del carburador estén bien apretados; controlar si el tubo de admisión está agrietado.
El motor se sobrecalienta.	Poco líquido refrigerante en el radiador. Las laminillas del radiador están muy sucias. Formación de espuma en el sistema de refrigeración. Manguito del agua doblado. Falso punto de encendido debido a que el estator está flojo.	Echar líquido refrigerante y purgar el aire del sistema refrigerador. Controlar la estanqueidad del sistema de refrigeración. Limpiar las laminillas con un chorro de agua poco fuerte. Renovar el líquido refrigerante; utilizar productos anticorrosivos y anticongelantes de marca (Motorex Anti-Freeze). Observar que los manguitos no tengan dobleces. Ajustar el punto de encendido y fijar los tornillos con Loctite 243.
Formación de humo blanco (vapor en los gases de escape)	Culata o junta de culata defectuosas.	Revisar la culata o cambiar la junta de culata.
Sale aceite de la caja de cambios por el tubo de purga de aire.	Se ha echado demasiado aceite.	Corregir el nivel del aceite.

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

No limpie nunca su motocicleta con un limpiador a alta presión o con un fuerte chorro de agua. El agua podría penetrar en los componentes eléctricos, rodamientos, carburador etc... y causar el prematuro desgaste de los mismos

- Utilice detergentes ordinarios para la limpieza de su motocicleta. Para la suciedad difícil puede utilizar un pincel
- Antes de cada lavado hay que tapar el tubo de escape para evitar la penetración de agua.
- 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 interruptor de cortocircuito.

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 cambiados (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 sí 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.
- Haga la regulación de la suspensión trasera.
- 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

Es muy perjudicial hacer marchar brevemente el motor de una motocicleta parada. Puesto que con esto el motor no se calienta bastante el vapor de aire que nace durante la combustión condensa y provoca la oxidación de las válvulas y el 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 »

CHASIS	85 SX (17"/14")	85 SX (19"/16")
Bastidor	Central en acero cromo molibdeno	
Horquilla	Horquilla telescópicas WP Suspension 4357 MXMA	
Recorrido susp. del./tras.	270 / 300 mm	
Suspensión trasero	Amortiguador central WP PDS 4618 (Progressive Damping System)	
Freno delantero	Freno de disco Ø 220 mm, 4 pistones	
Freno trasero	Freno de disco Ø 210 mm, 2 pistones	
Neumático delantero	70/100-17" Pirelli NHS 40 M	70/100-19" Pirelli NHS 42M
Neumático trasero	90/100-14" Pirelli NHS 49	90/100-16" Pirelli NHS 51
Presión aire	1,0 bar	
Capacidad del depósito	5,1 litros	
Transmisión secundaria	14 : 46	14 : 49
Cadena	1/2 x 5/16" 122 R	
Angulo de giro	66 °	
Distancia entre ejes	1290 mm	
Altura del asiento	865 mm	900 mm
Altura mínima	352 mm	377 mm
Peso vacío, sin gas.	69 kg	70 kg
Peso máximo	max. 75 kg	
Para niños	10 - 15 años	
Motor	CR-85	

REGLAJE ESTANDAR – HORQUILLA	
	WP 4357 MXMA 05187L05
Ajuste compresión	15
Ajuste extensión	15
Muelle	3,4 N/mm
Cámara de compensación	110 mm
Aceite horquilla	SAE 5

REGLAJE ESTANDAR – AMORTIGUADOR	
	WP 4618 PDS-DCC 15187E02
Ajuste compresión	15 LS (LOW SPEED) 2 HS (HIGH SPEED)
Ajuste extensión	22
Muelle	35-215
Precarga del muelle	7 MM

DATOS TECNICOS – CHASIS »

PAR DE APRIETE		
Tornillos pinza del freno delantero	M8	Loctite 243 + 25 Nm
Tornillo pastillas de freno	M6	5 Nm
Disco del freno	M6	14 Nm
Tornillo collar del eje delantero	M20x1.5	45 Nm
Tuerca del eje trasero	M20x1.5	80 Nm
Tuerca eje basculante	M14 x1.5	75 Nm
Tornillo fijación tija superior	M8	20 Nm
Tornillo fijación tija inferior	M8	15 Nm
Brida de manillar	M8	20 Nm
Tuerca de radio	M4,5/M 5	5 Nm
Otros tornillos y tuercas	M6	10 Nm
	M8	25 Nm
	M10	45 Nm

DATOS TECNICOS – MOTOR »

MOTOR	85 SX
Tipo	Motor Otto monocilíndrico de dos tiempos con refrigeración por líquido
Cilindrada	84,93 cm ³
Diámetro/Carrera	47 / 48,95 mm
Gasolina	Super sin plomo, con índice de octanos mínimo de 98, mezclado con aceites de primera calidad para dos tiempos
Proporción de mezcla	1 : 40 en caso de utilización de aceites para dos tiempos de primera calidad (Motorex Cross Power 2T)
Lubricación	lubricación de mezcla
Soporte del cigüeñal	1 Rodamiento , 1 Rodamientos de rodillos cilíndricos
Rodiamento de cabeza de biela	Jaula de agujas
Casquillo del pié de biela	Jaula de agujas
Segmentos	1 segmento R
Transmisión primaria	ruedas dentadas cilíndricas de engrana recto, 19 : 66 Z
Embrague	Multidisco en baño de aceite, del sistema hidráulico (Motorex Kupplungs-Fluid 75)
Cambio	6 velocidades
Desarrollo cambio	1a marcha 11 : 29 2a marcha 14 : 28 3a marcha 16 : 26 4a marcha 19 : 26 5a marcha 21 : 25 6a marcha 20 : 21
Engrase engranaje	0,5 litro aceite de motor Motorex Topspeed 4T 15W50
Encendido	Moric Digital 2M1
Bujía	NGK BR 9 ECMVX
Distancia entre electrodos	0,60 mm
Carburador	carburador con corredera plana, ajuste véase tabla
Líquido	aprox. 1 Liter, 50% anticongelante, 50% de agua destilada; al menos -25° C
Filtro de aire	pieza intercalada filtro húmedo de aire de plástico celular

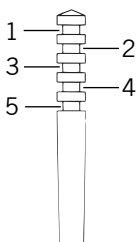
REGLAJE ORIGINAL DE CARBURADOR	
Carburador	Keihin PWK 28
Chiclé de máxima	118
Chiclé de aguja	2.6
Chiclé de ralenti	45
Aguja cónica	N5HG
Posición aguja	III
Válvula de gas	3.5
Chiclé de arranque	62
Tornillo regulación mezcla	1,5

PAR DE APRIETE – MOTOR		
Tornillos con collar - culata	M 6	10 Nm
Tuerca del cilindro	M 8	30 Nm
Tuerca volante	M 12X1	60 Nm
Tornillo engranaje primario	M 10X1,25	Loctite 243 + 80 Nm
Tuerca del cubo del embrague	M 14X1,25	Loctite 243 + 60 Nm
Tornillos cárter de motor y de tapa embrague	M 6	8 Nm
Bujía	M 14X1,25	20 Nm
Tuerca eje basculante	M 14X1,5	75 Nm
Membran	M 6	6 Nm
Kick	M 6	Loctite 243 + 12 Nm
Torillos	M 5	6 Nm
	M 6	10 Nm

DATOS CARBURADOR »

VERGASERREGULIERUNG CARBURETOR SETTING KEIHIN PWK 28		85 SX 2012					
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 38°C 79°F to 98°F	
3000 m 10000 ft ↑ 2301 m 7501 ft	LSO ASO LD IJ NADEL NEEDLE POS POS HD MJ	1,5 45 N5HG 2 118	1,75 42 N5HH 3 115	2 40 N5HH 2 115	2,25 38 N5HH 1 115	2,5 38 N5HH 1 115	
2300 m 7500 ft ↑ 1501 m 5001 ft	LSO ASO LD IJ NADEL NEEDLE POS POS HD MJ	1,25 48 N5HG 3 120	1,5 45 N5HG 2 118	1,75 42 N5HH 3 115	2 40 N5HH 2 115	2,25 38 N5HH 1 115	
1500 m 5000 ft ↑ 751 m 2501 ft	LSO ASO LD IJ NADEL NEEDLE POS POS HD MJ	1 50 N5HF 3 122	1,25 48 N5HG 3 120	1,5 45 N5HG 2 118	1,75 42 N5HH 2 115	2 40 N5HH 2 115	
750 m 2500 ft ↑ 301 m 1001 ft	LSO ASO LD IJ NADEL NEEDLE POS POS HD MJ	0,75 50 N5HF 4 125	1 50 N5HF 3 122	1,25 48 N5HG 3 120	1,5 45 N5HG 3 118	1,75 42 N5HH 2 115	
300 m 1000 ft ↑ Meeresniveau Sea level	LSO ASO LD IJ NADEL NEEDLE POS POS HD MJ	0,5 50 N5HF 5 125	0,75 50 N5HF 4 125	1 50 N5HG 3 122	1,25 48 N5HG 3 120	1,5 45 N5HG 2 118	

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 STRASSEN BETRIEB
UND SANDSTRECKEN

NOT FOR HIGHWAY USE
AND SAND TRACKS

Kraftstoff: Super Bleifrei ROZ 98

Fuel: unleaded fuel with at least RON 98
USA = Premium PON 94

	Página
Advertencias generales y avisos para el arranque de la motocicleta	10
Ajustar el amortiguador y examinar el muelle	18
Ajuste básico del chasis al peso del motociclista	18
Ajuste de cable de acelerador	27
Ajuste de la tensión de la cadena	20
Ajuste el libre de la maneta de freno	21
Almacenamiento	33
Amortiguación de etapas de tiro	9
Amortiguación del nivel de compresión del amortiguador	9
Arranque con el motor en caliente	12
Arranque con el motor en frío	12
Botón de parada	7
Caballote Plugin	8
Cambiar del aceite del engranaje	30
Cambiar la posición básica de la palanca del embrague	27
Cambio de marchas, conducción	12
Carburante	13
Circuito de refrigeración	28
Condiciones extremas	10
Control de las pastillas de freno delantero	22
Control de las pastillas de freno traseras	23
Control del nivel del líquido de refrigeración	28
Controlar de la tensión de los radios	25
Controlar el ajuste básico de las horquillas telescópicas	19
Controlar el nivel de aceite del embrague hidráulico	27
Controlar el nivel de líquido de freno adelante /rellenado	22
Controlar el nivel del aceite del cambio	30
Controlar la tensión de la cadena	20
Datos carburador	37
Datos técnicos - chasis	34
Datos técnicos - motor	35
Desmontaje y montaje de la rueda trasera	25
Desmontar y montar la rueda delantera	24
Determinar el pandeo de rodaje del amortiguador	18
Determinar el pandeo estático del amortiguador	18
Elementos de mando	6
Estárter	7
Examinar el nivel del líquido de frenos atrás	23
Fasquedo de errores	31
Frenar	13
Grifo de la gasolina	7
Indicaciones importantes para los padres para la conducción segura de la motocicleta	4

	Página
Indicaciones para la primera puesta en marcha	10
Información general sobre los frenos de disco KTM	21
Instrucciones para la conducción	11
Limpiar los fuelles antipolvo de las horquillas telescópicas	17
Limpieza	33
Limpieza del filtro del aire	26
Llenar el líquido de frenos atrás	23
Maneta del embrague	6
Maneta del freno delantero	6
Mantenimiento de la cadena	20
Modificar la posición del manillar	17
Modificar la tensión previa del muelle	17
Neumáticos, presión	25
Número del chasis	6
Número del motor	6
Parar	13
Partida	12
Pedal de arranque	8
Pedal de cambio	7
Pedal de freno	8
Posiciones de los números de serie	6
Programa de servicio	14
Puesta en marcha después del almacenamiento	33
Que hacer cuando el motor está "ahogado"	12
Reglaje de compresión de la horquilla	8
Reglaje de extensión de la horquilla	8
Reglaje de la posición del pedal del freno	23
Reglaje del carburador	29
Renovar las pastillas de freno atrás	24
Rodaje	10
Sangrado del sistema de refrigeración	28
Sangrar el embrague hidráulico	27
Sistema de escape	26
Sustituir las pastillas del freno delantero	22
Tareas de inspección y cuidado	
antes de cada puesta en servicio	11
Tapon del depósito	7
Tornillo de sangrado de la horquilla	16
Trabajos de mantenimiento en chasis y motor	16
Vaciar la caja del flotador del carburador	30
Verificación y reglaje de los rodamientos de dirección	
16 Vista general de los muelles del amortiguador	19
Vista general de los muelles de las horquillas telescópicas	19



3211713es



KTM Group Partner

6/2011 FOTO: MITTERBAUER



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