

MANUAL DE INSTRUCCIONES 2009

125 EXC, EXC SIX DAYS

200 XC, XC-W, EXC

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

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

3211353es



KTM

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

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

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

Numero del chasis

Numero del motor

Número llave

Selo y Firma del concesionario

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

© 2008 de KTM-SPORTMOTORCYCLE AG, Mattighofen AUSTRIA; todos los derechos reservados, la reimpresión también en parte, solamente mediante la autorización por escrito de KTM-SPORTMOTORCYCLE AG, Mattighofen



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

DEFINICIÓN DE LA UTILIZACIÓN

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

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

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

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

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

Motocicletas todo terreno de 2 tiempos en carreteras públicas

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

MANTENIMIENTO

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

Preste atención especialmente a las siguientes instrucciones.

⚠ ATENCION

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

! AVISO

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

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

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

MANTENIMIENTO

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

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

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

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

GARANTÍA

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

MEDIOS DE FUNCIONAMIENTO

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

PIEZAS DE RECAMBIO; ACCESORIOS

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

TRANSPORTE

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

MEDIO AMBIENTE

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

¡Le deseamos muchas satisfacciones en la conducción!

KTM-SPORTMOTORCYCLE AG
5230 MATTIGHOFEN, AUSTRIA

Adjunto: Catálogo de recambio chasis & motor

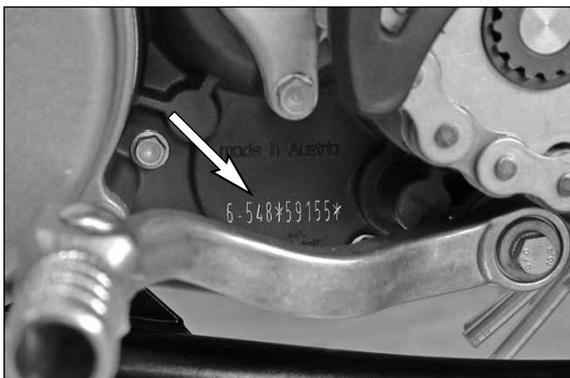
	Página		Página
POSICIONES DE LOS NUMEROS DE SERIE	5	Mantenimiento de la cadena	31
Numero del chasis	5	Desgaste de la cadena	31
Numero del motor	5	Información general sobre los frenos de disco KTM	32
ELEMENTOS DE MANDO	5	Ajustar posición de la maneta de freno de mano	33
Maneta del embrague	5	Comprobación del nivel del líquido del freno delantero	33
Maneta del freno delantero	5	Llenado del depósito de freno delantero	33
Velocímetro electrónico	6	Control de las pastillas de freno delantero	33
Luces de aviso	10	Sustitución de las pastillas de freno delantero	34
Botón de parada	10	Comprobación del nivel del líquido de freno trasero	34
Llave de luces (EXC/EXC Six Days)	11	Llenado del depósito de freno trasero	34
Interruptor de luz (XC-W)	11	Reglaje de la posición del pedal del freno	35
Intermitente (EXC/EXC Six Days)	11	Control de las pastillas de freno traseras	35
Botón de arranque	11	Sustitución de las pastillas de freno trasero	35
Botón de parada de emergencia (AUS)	11	Desmontar y montar la rueda delantera	36
Tapon del depósito	12	Desmontaje y montaje de la rueda trasera	37
Grifo de la gasolina	12	Neumáticos, presión	37
Estarter	12	Controlar de la tensión de los radios	38
Pedal de cambio	13	Batería para el velocímetro digital	38
Pedal de arranque	13	Cambiar la lámpara de faro/lámpara de luces de posición	38
Pedal de freno	13	Batería	39
Caballote lateral	13	Cargar la batería	39
Bloqueo de dirección	13	Fusible	40
Reglaje de compresión de la horquilla	14	Circuito de refrigeración	40
Reglaje de extensión de la horquilla	14	Control del nivel del líquido de refrigeración	41
Precarga del muelle de la horquilla (XC-W/EXC)	14	Purgar del sistema de refrigeración	41
Amortiguación del nivel de compresión del amortiguador	15	Limpieza del filtro del aire	41
Reglaje de extensión del amortiguador	15	Sistema de escape	42
ADVERTENCIAS GENERALES Y AVISOS PARA EL ARRANQUE	16	Controlar el nivel de aceite del embrague hidráulico	42
Instrucciones para la primera puesta en marcha	16	Cambiar la posición básica de la palanca del embrague	42
Rodaje	16	Purgar el embrague hidráulico	43
INSTRUCCIONES PARA LA CONDUCCION	17	Reglaje del carburador	43
Verificaciones antes de cada puesta en marcha	17	Control del nivel de la cuba	45
Arranque con el motor en frío	18	Vaciar la caja del flotador del carburador	45
Arranque con el motor en caliente	18	Regular la característica del motor a través de la curva de encendido	45
Que hacer cuando el motor está „ahogado“	18	Regular la característica del motor a través del muelle compensador	46
Partida	18	Control del nivel del aceite del cambio	47
Cambio de marchas, conducción	19	Sustitución del aceite del cambio	47
Frenar	19	LIMPIEZA	48
Parar y aparcar	19	CONSERVACIÓN PARA EL SERVICIO DE INVIERNO	48
TABLA PERIODICA DE MANTENIMIENTO	20	ALMACENAMIENTO	48
TRABAJOS DE MANTENIMIENTO EN CHASIS Y MOTOR	24	DATOS TECNICOS – CHASIS 125 / 200	50
Cojinete giratorio	24	DATOS TECNICOS – MOTOR 125 / 200	52
Modificar la tensión previa del muelle	24	DATOS TECNICOS – CHASIS 250 / 300	54
Ajuste básico del chasis al peso del motociclista	25	DATOS TECNICOS – MOTOR 250	56
Cambiar la precarga del muelle de la horquilla telescópica	26	DATOS TECNICOS – MOTOR 300	58
Tornillo de sangrado de la horquilla	26	ÍNDICE ALFABETICO	56
Limpiar los fuelles antipolvo de las horquillas telescópicas	27	ESQUEMA ELECTRICO	60
Verificación y reglaje de los rodamientos de dirección	27	DATOS CARBURADOR	67
Cambiar el avance de la horquilla	28		
Modificar la posición del manillar	29		
Adaptar la guía de la cadena al número de dientes de la corona	29		
Tensión de la cadena	30		
Ajuste de la tensión de la cadena	31		

POSICIONES DE LOS NUMEROS DE SERIE »



Numero del chasis

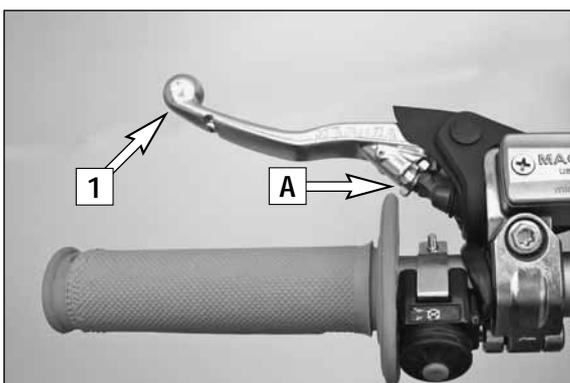
El número del chasis se encuentra grabado en el lado derecho de la pipa de dirección. Apunten este número en la página 1.



Numero del motor

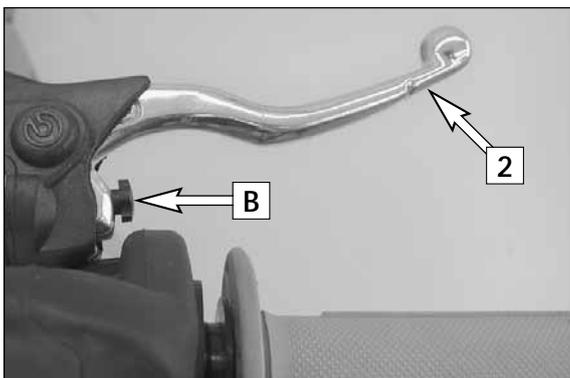
Número y tipo del motor están grabados en la parte izquierda del motor debajo del piñón de la cadena. Anote usted dicho número en la página 1.

ELEMENTOS DE MANDO »



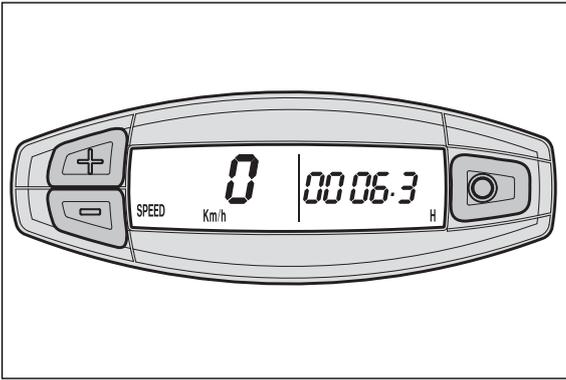
Maneta del embrague

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



Maneta del freno delantero

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



Velocímetro electrónico

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

TEST

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



WS (wheel size)

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



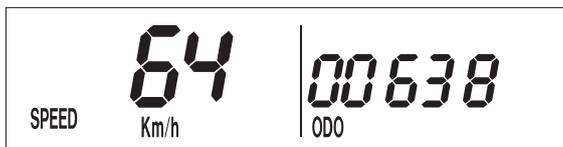
Modo de indicación SPEED / H (horas de marcha)

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

SPEED indica la velocidad.

H indica las horas de funcionamiento del motor. El contador de horas de funcionamiento comienza a contar tan pronto el motor es encendido. El valor indicado no puede ser cambiado.

Para las motocicletas KTM de campo traviesa los intervalos de mantenimiento son dados en parte en horas de funcionamiento, aquí el contador de horas de marcha es de gran ayuda.

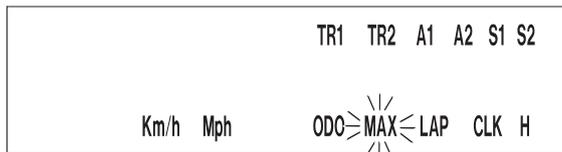


Modo de indicación SPEED / ODO (Edómetro)

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

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

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



Activación y desactivación de los modos de indicación

Para ello, presionar el botón **+** durante 3 segundos en el modo de indicación SPEED/H para llegar al menú SETUP. Se indicarán las funciones activas. La indicación centelleante respectiva se puede activar con el botón + y desactivar con el botón -.

Para memorizar los ajustes, presionar el botón **+** durante 3 segundos. Si durante 20 segundos no se oprime ningún botón, los ajustes se memorizan automáticamente y se cambia al modo de indicación SPEED/H.

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

Los siguientes modos de indicación pueden ser activados:

TR1	Tripmaster 1
TR 2	Tripmaster 2
A1	velocidad media 1
A2	velocidad media 2
S1	cronómetro 1
S2	cronómetro 2
CLK	reloj
LAP	tiempo de recorrido
KMH/MPH	indicación en kilómetros y/o millas (véase la sección: Kilómetros o millas)

Si ha activado todos los modos de indicación, éstos se pueden llamar en el siguiente orden:

SPEED/H, SPEED/CLK, SPEED/LAP, LAP/LAP, SPEED/ODO, SPEED/TR1, SPEED/TR2, SPEED/A1, SPEED/A2, SPEED/S1, SPEED/S2



Modo de indicación SPEED / CLK (hora)

CLK indica la hora en horas, minutos y segundos.

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

Para poner la hora véase la sección poner la hora.



Modo de indicación SPEED/ LAP (tiempo de recorrido)

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

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



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

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

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



Modo de indicación SPEED / TR1 (Tripmaster 1)

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

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

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

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



Modo de indicación SPEED / TR2 (Tripmaster 2)

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

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



Modo de indicación SPEED / A1 (velocidad media 1)

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

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



Modo de indicación SPEED / A2 (velocidad media 2)

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

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

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

ELEMENTOS DE MANDO »



Modo de indicación SPEED / S1 (cronómetro 1)

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

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

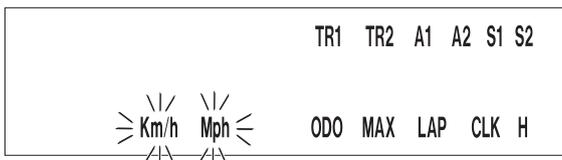


Modo de indicación SPEED / S2 (cronómetro 2)

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

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

- Botón + arranque y detención del cronómetro
- Botón - sin función
- Botón **○** corto cambia al siguiente modo de indicación
- Botón **○** 3 seg. borra el valor S2



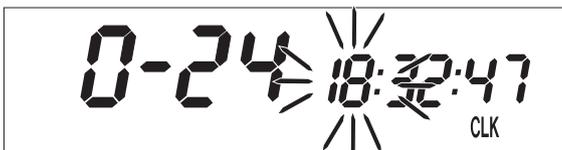
Kilómetros o millas

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

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

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

- Botón + entrada en la selección
- Botón - activa la indicación KMH
- Botón **○** corto activa la indicación MPH
- Botón **○** corto cambia a la siguiente indicación
- Botón **○** 3 seg. cambia desde la selección al menú SETUP
- Botón **○** 3 seg. memoriza y cierra el menú SETUP



Poner la hora

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

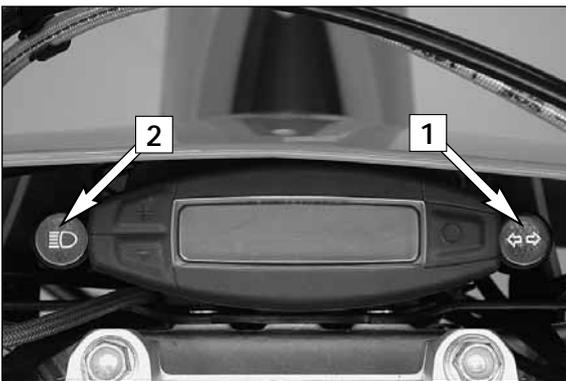
Para memorizar las selecciones presionar el botón **○** durante 3 segundos. Si no se presiona ningún botón durante 20 segundos, se memorizan automáticamente las selecciones y se cambia al modo de indicación SPEED/CLK.

- Botón + hora +
- Botón - hora -
- Botón **○** corto cambia al siguiente valor
- Botón **○** 3 seg. inicia el SETUP
- Botón **○** 3 seg. memoriza la hora y cambia al modo de indicación SPEED/CLK.

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

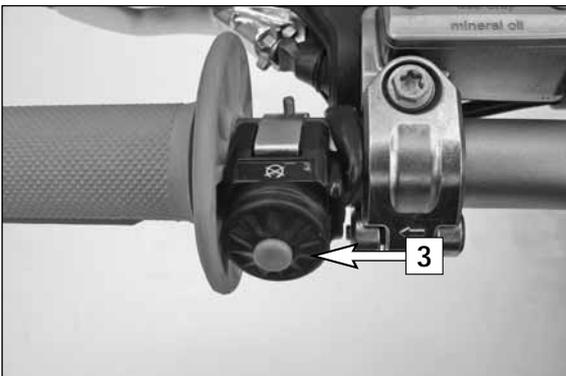
Si de repente están cancelados CLK, LAP, TR1, TR2, A1, A2, S1 y S2, es que la batería en el velocímetro electrónico está totalmente descargada y se debe sustituir (véase la sección: cambiar la batería en el velocímetro electrónico).

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



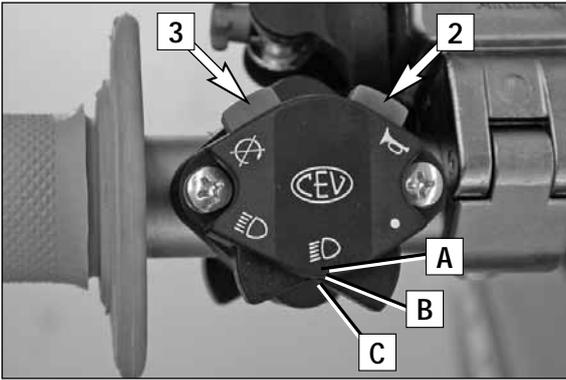
Luces de aviso

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



Boton de parada (XC, XC-W)

-  El botón de masa [3] permite parar el motor. Al ser accionado provoca un cortocircuito.



Llave de luces (EXC/EXC Six Days)

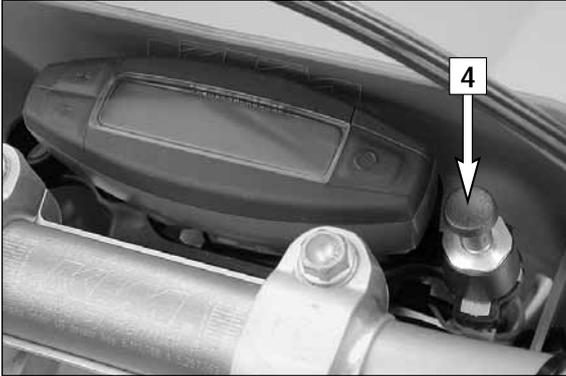
La llave de luces tiene dos o tres posiciones:

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

[B] = luces de cruce

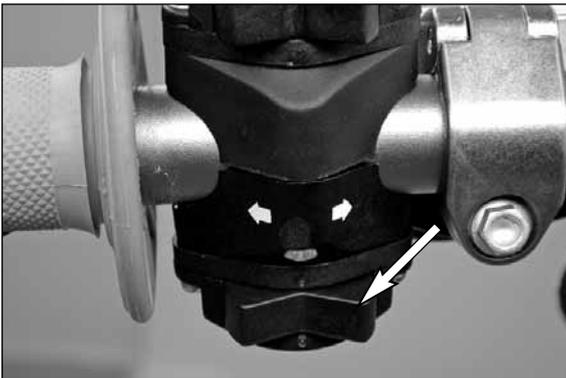
[C] = luces largas

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



Interruptor de luz (XC-W)

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



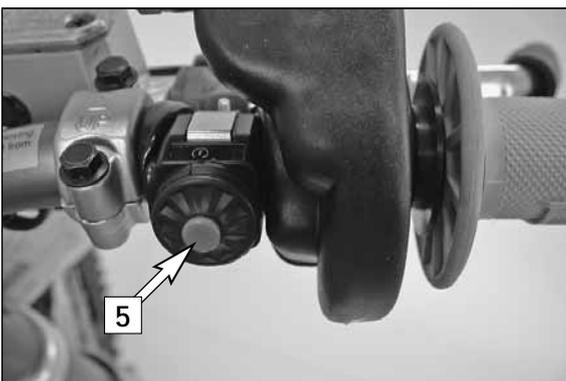
Intermitente (EXC/EXC Six Days)

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

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

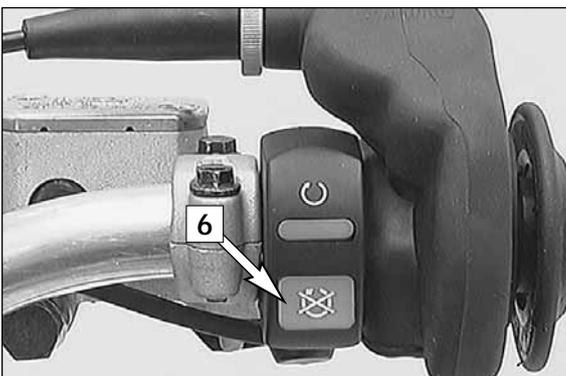
⇐ Intermitente a la izquierda

⇒ Intermitente a la derecha



Botón de arranque

⚡ Apretando sobre el botón de arranque negro [5] se acciona el arranque eléctrico.

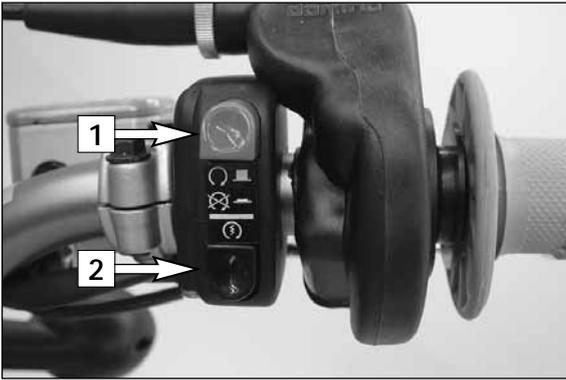


Botón de parada de emergencia (AUS)

El botón de parada de emergencia [6] se encuentra próximo al puño del gas. Diseñado en principio como botón de parada de emergencia o seguridad, no debe hallarse normalmente actuado.

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

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



Interruptor de parada de emergencia, botón de arranque

El interruptor de parada de emergencia rojo [1] está al lado del puño de gas.



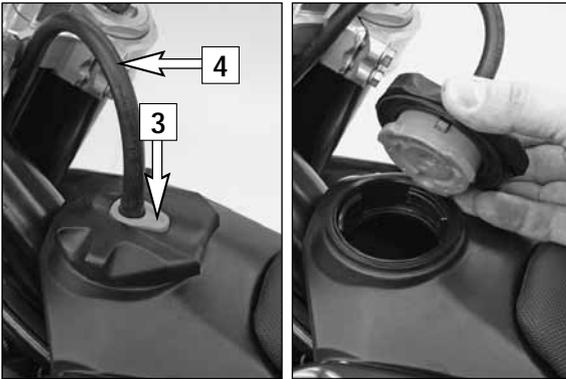
En esta posición se activa el arranque eléctrico y el motor se pone en marcha.



En esta posición, el circuito de arranque eléctrico y el circuito de encendido están interrumpidos. No se puede accionar el arranque eléctrico y el motor tampoco arranca con el pedal de arranque.



Apretando sobre el botón de arranque negro [2] se acciona el arranque eléctrico.

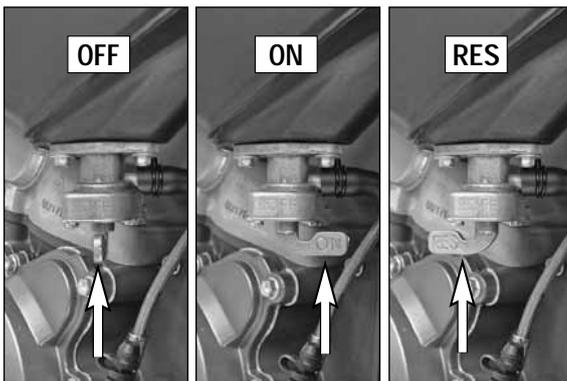


Tapón del depósito

Abrir: Presionar el botón de descierre [3] y girar el tapón del depósito de gasolina en sentido contrario a las manecillas del reloj.

Cerrar: Colocar el tapón del depósito de gasolina y girarlo en el sentido de las manecillas del reloj hasta que el botón de descierre engatille.

Coloque el tubo de ventilación [4] del depósito sin doblarlo.

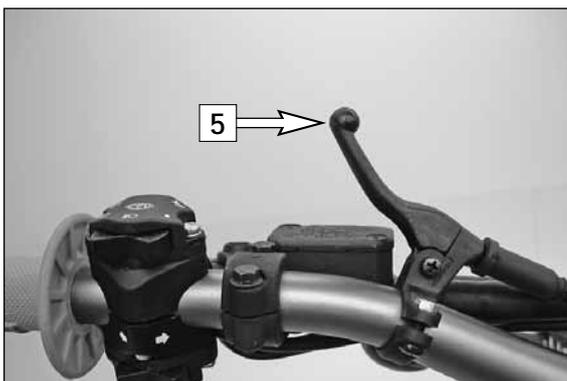


Grifo de la gasolina

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

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

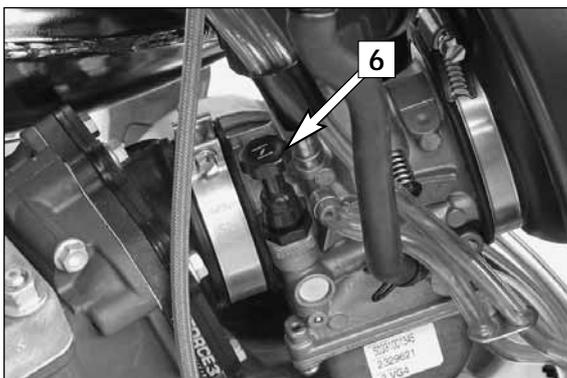
RES La reserva está consumada sólo si la empuñadura giratoria está en la posición RES. Rellenen el depósito de la gasolina lo más pronto posible y, no olviden de poner la empuñadura giratoria otra vez en la posición ON para que tengan a su disposición la reserva también la próxima vez.



Palanca del estérter en el manillar

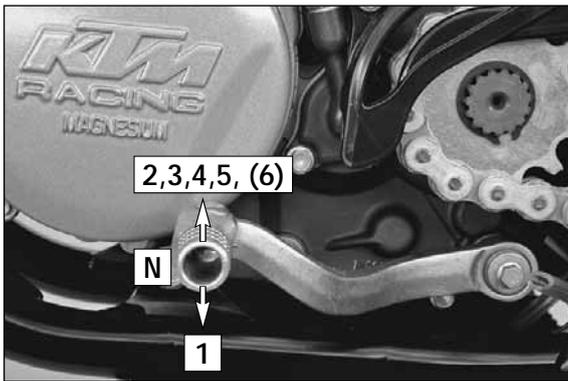
Si se acciona la palanca del estérter [5], se libera un agujero en el carburador a través del cual el motor puede aspirar carburante adicional. Con ello resulta una mezcla de carburante-aire "gruesa", que es necesaria para el arranque en frío.

Si se empuja la palanca del estérter completamente hacia arriba, el agujero en el carburador se cierra nuevamente.



Estarter

Tirando de la manecilla del estérter hacia arriba [6] se abre un pasaje en el carburador a través del cual el motor puede aspirar una cantidad adicional de carburante. El resultado es una rica mezcla de aire-carburante necesaria para el arranque en frío.



Pedal de cambio

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



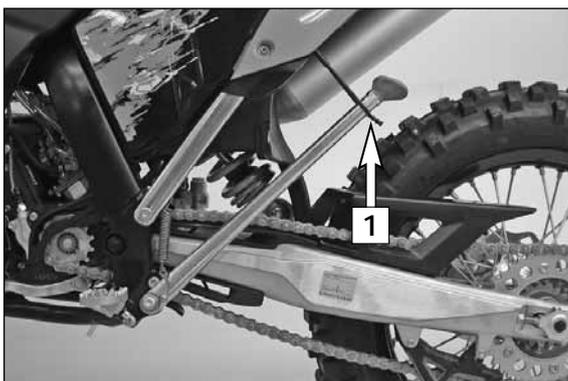
Pedal de arranque

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



Pedal de freno

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



Caballote lateral

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

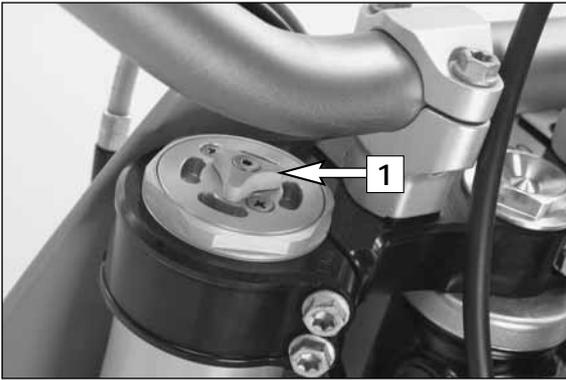


Bloqueo de dirección (EXC, EXC Six Days)

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

! AVISO

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



Reglaje de compresión de la horquilla (XC)

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

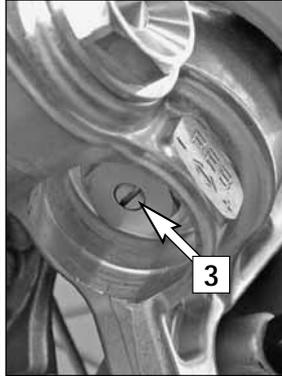
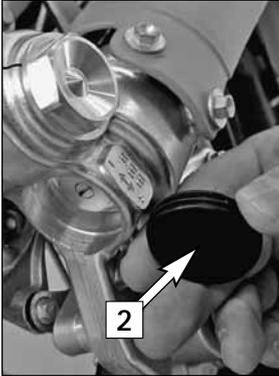
El nivel de amortiguación del nivel de compresión puede regularse con los tornillos de ajuste [1] del borde superior de las botellas de la horquilla. Girando en sentido horario aumenta la amortiguación durante la compresión y girando en sentido contrario disminuye.

AJUSTE ESTANDAR:

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

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

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



Reglaje de extensión de la horquilla (XC)

La amortiguación hidráulica del nivel de presión determina el comportamiento de la horquilla durante la extensión. Quite el capuchón de protección [2]

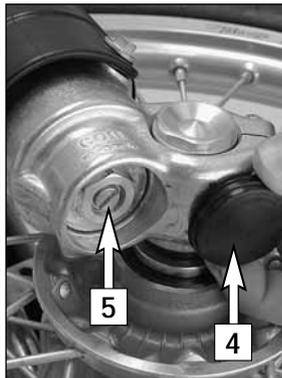
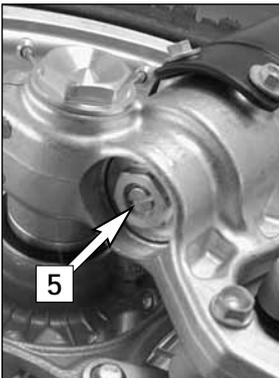
Con el tornillo [3] el grado de amortiguación en la extensión puede ser regulado. Girando en sentido horario aumenta la amortiguación y girando en sentido contrario disminuye durante la extensión.

AJUSTE ESTANDAR:

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

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

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



Reglaje de compresión de la horquilla (XC-W, EXC, EXC Six Days)

La amortiguación hidráulica del nivel de compresión determina el comportamiento de la compresión de la horquilla. Quite el capuchón de protección [4].

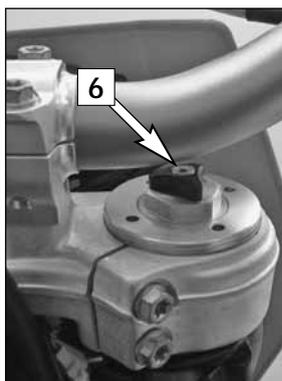
El nivel de amortiguación del nivel de compresión puede regularse con los tornillos de ajuste [5] del borde inferior de las botellas de la horquilla. Girando en sentido horario aumenta la amortiguación durante la compresión y girando en sentido contrario disminuye.

AJUSTE ESTANDAR:

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

Typ WP Suspension 14187E02 22 pasos

Typ WP Suspension 14187E04 22 pasos



Reglaje de extensión de la horquilla (XC-W, EXC, EXC Six Days)

La amortiguación hidráulica del nivel de presión determina el comportamiento de la horquilla durante la extensión. Con el tornillo [6] el grado de amortiguación en la extensión puede ser regulado. Girando en sentido horario aumenta la amortiguación y girando en sentido contrario disminuye durante la extensión.

AJUSTE ESTANDAR:

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

Typ WP Suspension 14187E02 22 pasos

Typ WP Suspension 14187E04 22 pasos



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

La precarga del muelle de la horquilla puede ser cambiada con los tornillos de ajuste [7]. Utilice para ello una llave de horquilla de 24 mm.

Otras descripciones encuentra Usted en el capítulo „Ajustar la horquilla y el amortiguador“.



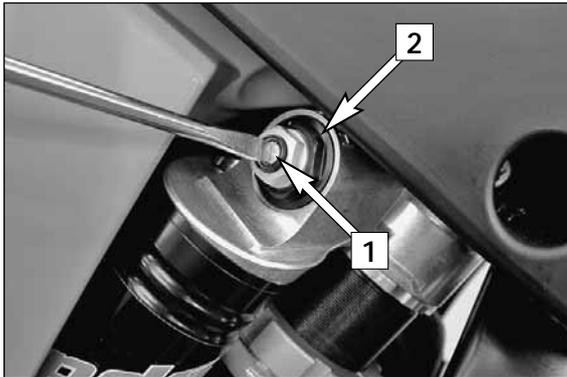
Amortiguación del nivel de compresión del amortiguador

En el amortiguador puede ser ajustado el nivel de compresión de amortiguación por separado en el área de Lowspeed y Highspeed (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.

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

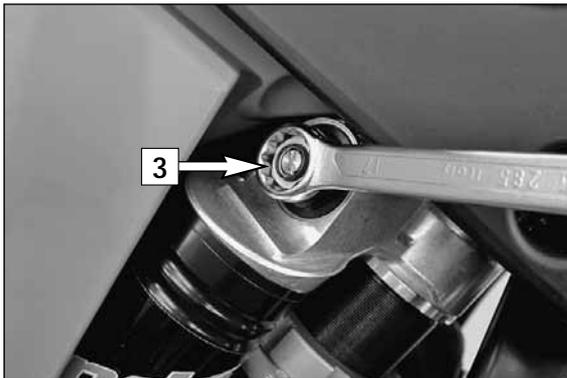
Typ WP Suspension 12.18.7E.04 . . . 15 pasos

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

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

⚠ ATENCION

El amortiguador se encuentra lleno de nitrógeno altamente comprimido. No intente nunca desmontarlo ni repararlo usted mismo. Podría verse seriamente dañado. Por consiguiente nunca suelte la atornilladura negra [2] (24mm).



AJUSTE ESTÁNDAR HIGH SPEED:

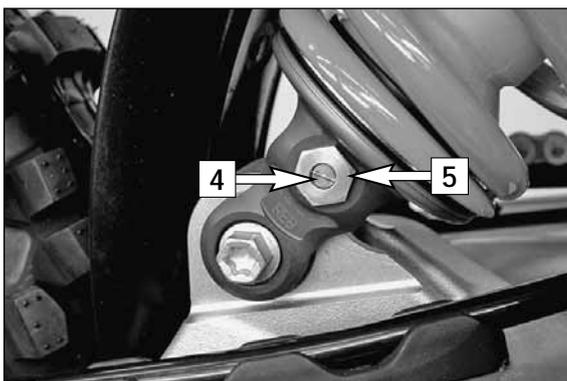
- Girar a la izquierda el tornillo de ajuste [3] hasta el tope usando una llave de boca estrellada.
- Girar atrás a la derecha el número de giros correspondiente al tipo de amortiguador.

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

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

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

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



Reglaje de extensión del amortiguador

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

AJUSTE ESTANDAR:

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

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

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

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

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

⚠ ATENCION

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

ADVERTENCIAS GENERALES Y AVISOS PARA EL ARRANQUE »

Instrucciones para la primera puesta en marcha

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

Rodaje

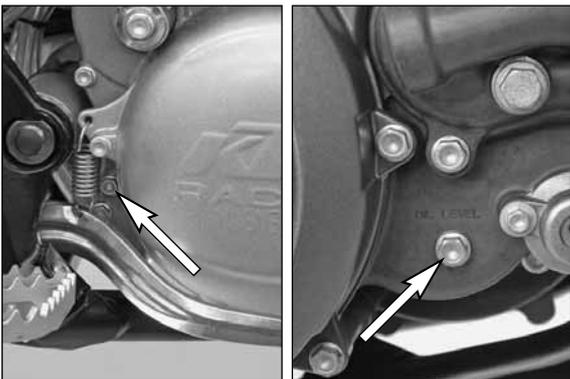
La superficie de las partes de un motor nuevo, al haber sido sometidas a un proceso de precisión, resultan más rugosas que las de un motor ya rodado. Esto explica la necesidad de rodaje del motor nuevo, por lo tanto durante los primeros 500 km. o las primeras 5 horas no se debe revolucionar el motor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

! AVISO

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

! AVISO

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



Verificaciones antes de cada puesta en marcha

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

Deben ser hechas las siguientes comprobaciones:

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

⚠ ATENCION

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

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



Arranque con el motor en frío

- 1 Abra el grifo de la gasolina.
- 2 Apriete el botón de parada de emergencia
- 3 Accionar hacia arriba el caballete lateral
- 4 Ponga la marcha en punto muerto.
- 5 Accionar el estarter
- 6 Pisar el pedal de arranque con fuerza hasta el fondo o accionar el botón del motor de arranque sin acelerar o girando a lo sumo 1/3 de su carrera el puño acelerador.

⚠ ATENCION

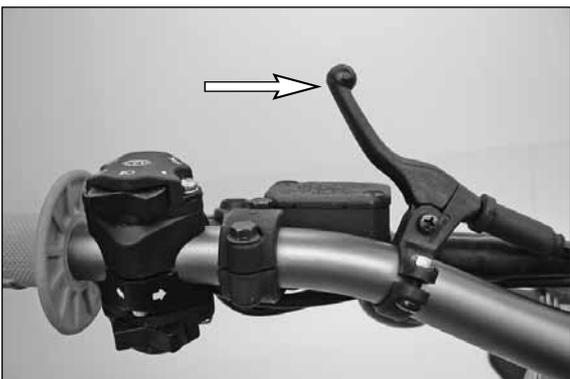
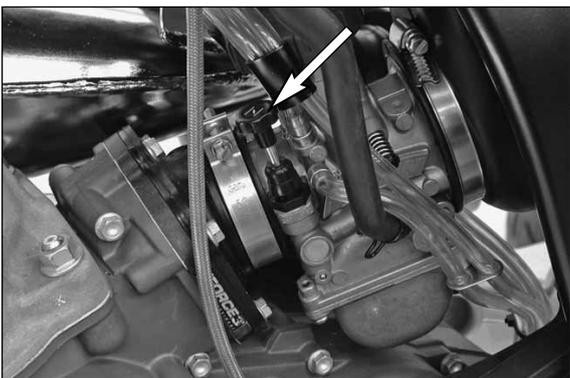
- Llevar siempre botas para moto al arrancar el motor para evitar lesiones, ya que se puede resbalar del pedal de arranque o el motor podría golpear hacia atrás impulsando hacia arriba el pie con gran fuerza.
- Pisar siempre el pedal de arranque con mucha fuerza hasta el fondo y sin acelerar. El peligro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

! AVISO

- No haga funcionar la motocicleta en frío pues el pistón se calienta más rápidamente que el cilindro refrigerado por agua. Deje que se caliente en parado o hágalo a escasa velocidad.
- Accionar el botón de arranque a lo sumo durante 5 segundos. Si no arranca el motor, esperar al menos 5 segundos antes de intentarlo de nuevo.

INDICACIÓN:

Las partes ligeramente inflamables de los nuevos combustibles se volatilizan durante un periodo 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 Apriete el botón de parada de emergencia
- 3 Accionar hacia arriba el caballete lateral
- 4 Ponga la marcha en punto muerto.
- 5 Pisar el pedal de arranque con fuerza hasta el fondo o accionar el botón del motor de arranque, girando aproximadamente 1/2 de su carrera el puño acelerador.

Que hacer cuando el motor esta „ahogado“

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

Partida

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

⚠ ATENCION

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



INSTRUCCIONES PARA LA CONDUCCION »

Cambio de marchas, conduccion

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

⚠ ATENCION

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

! AVISO

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

Frenar

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

⚠ ATENCION

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

Parar y aparcar

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

⚠ ATENCION

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

! AVISO

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

Carburante

125 – 300: Super sin plomo, con índice de octanos de 95, mezclado con aceites para dos tiempos. Proporción de mezcla 1:60 No mezclar la gasolina con el aceite de dos tiempos hasta que se necesite la mezcla.

KTM aconseja el uso de Motorex Cross Power 2T.

⚠ ATENCION

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

! AVISO

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

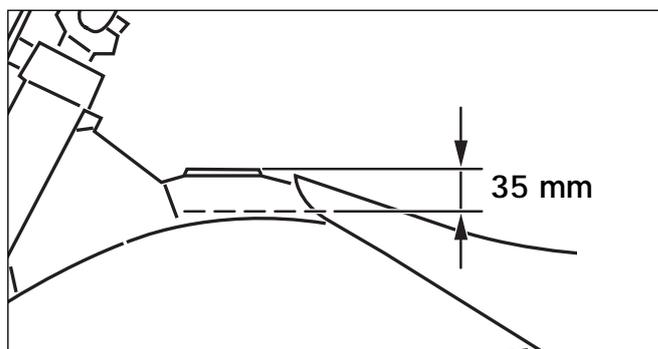


TABLA PERIODICA DE MANTENIMIENTO »

125 EXC/EXC SIX DAYS, 200 XC/XC-W/EXC 2009		antes de cada carrera	1er mantenimiento después de 10 horas	Después de cada 20 horas	Después de cada 40 horas	Por lo menos 1 vez por año
UN VEHÍCULO LAVADO FACILITA INSPECCIONES DE CORTA DURACIÓN Y AHORRO DE DINERO.						
MOTOR	Comprobar el nivel del aceite del cambio			●		
	Cambiar el aceite del cambio	●	●		●	●
	Comprobar las bujías, ajustar la distancia entre electrodos		●	●		
	Cambiar las bujías	●			●	
	Limpiar el conector de la bujía y examinar su correcto posicionamiento	●		●	●	
	Examinar el correcto posicionamiento de los tornillos del pedal de arranque y el pedal de cambio	●		●	●	
CARBURADOR	Examinar la estanqueidad y posibles fisuras en el manguito del carburador y el tubo de admisión	●			●	●
	Comprobar la fijación del ralenti	●	●		●	●
	Comprobar el deterioro y pandeo de las purgas de aire	●	●		●	●
PIEZAS MONTADAS	Comprobar la estanqueidad del sistema de refrigeración y la calidad del anticongelante	●	●		●	●
	Comprobar la estanqueidad y el soporte del sistema de escape	●		●	●	
	Comprobar el deterioro, la facilidad y pandeo de los cables; además de ajustarlos y engrasarlos	●	●		●	
	Examinar el nivel del líquido en el cilindro maestro del embrague hidráulico	●	●	●	●	
	Limpiar el filtro de aire y la caja del filtro de aire	●	●	●	●	●
	Comprobar el deterioro y pandeo de los cables	●			●	
	Comprobar el ajuste de los faros	●			●	
	Comprobar la función de la instalación eléctrica (luces de cruce/largas, luces de freno, intermitentes, pilotos, iluminación del velocímetro, claxon de señales y el interruptor de parada de emergencia)	●	●		●	
FRENOS	Comprobar el nivel del líquido de frenos, el forro del freno espesor y los discos de freno	●	●		●	
	Comprobar el deterioro y la estanqueidad de los latiguillos de freno	●	●		●	
	Examinar/ajustar el funcionamiento, la operación sin problemas, el tramo libre del pedal del freno/de la maneta del freno de mano	●	●		●	
	Examinar el correcto posicionamiento de los tornillos y los bulones de guía del sistema de frenos	●	●		●	
CHASIS	Comprobar la estanqueidad y la función del amortiguador y de la horquilla	●	●	●	●	
	Limpiar el manguito antipolvo	●		●	●	
	Sangrar la botella de la horquilla	●		●	●	
	Comprobar el soporte basculante	●			●	
	Comprobar y ajustar el cojinete pipa de dirección	●	●		●	
	Comprobar el ajuste de todos los tornillos del chasis (tija, puño de horquilla, tuercas y tornillos de eje, soporte basculante, amortiguador)	●	●		●	
RUEDAS	Comprobar la tensión de los radios de rueda y la adherencia de las llantas	●	●	●	●	
	Comprobar el estado y la presión de los neumáticos	●	●	●	●	
	Comprobar el desgaste, la fijación y la tensión de la cadena, las coronas y la guía de la cadena	●	●	●	●	
	Engrasar la cadena, Limpiar y engrasar los tornillos de ajuste del tensor de la cadena	●	●	●	●	
	Comprobar el juego del rodamiento de rueda	●	●		●	

El rendimiento de marcha para los intervalos de inspeccionamiento no debería sobrepasar en ningún caso más de 5 horas.

Los trabajos de mantenimiento del taller especializado ktm de ningún modo reemplazan los trabajos de control y cuidado por parte del motociclista.

TABLA PERIODICA DE MANTENIMIENTO »

125 EXC/EXC SIX DAYS, 200 XC/XC-W/EXC 2009	Después de cada 20 horas	Después de cada 40 horas	después de cada 60 horas	Después de cada 80 horas	Por lo menos 1 vez por año	Cada 2 años
TRABAJOS DE MANTENIMIENTO IMPORTANTES QUE MEDIANTE UN PEDIDO ADICIONAL ESPECIAL DEBEN SER REALIZADOS POR INTERMEDIO DE UN TALLER ESPECIALIZADO KTM						
Limpiar y ajustar el carburador					C/H	
Renovar la válvula de gas, la aguja del chicle, la válvula de la aguja del nivel, el chicle de agujas				C/H		
Examinar el desgaste de la membrana de admisión	C	C/H	C	C/H		
Examinar el el desgaste de los discos de embrague y la longitud de los muelles del embrague	C	C/H	C	C/H		
Examinar el desgaste del cilindro y del pistón	C	C/H	C	C/H		
Examinar la función y facilidad del control de escape	C/H	C/H	C/H	C/H		
Examinar el rodamiento del bulón de pistón	C	C/H	C	C/H		
Examinar el desgaste del rodamiento principal del cigüeñal				C/H		
Cambiar el rodamiento del pie de biela		C		C/H		
Examinar el cambio de marchas completo, el selector de marchas y el rodamiento		C		C/H		
Mantenimiento completo de la horquilla	C		C	H	C/H	
Mantenimiento completo del amortiguador				C		C/H
Limpiar y engrasar el cojinete pipa de dirección y las gomas de junta					C/H	
Renovar el aro de retención del cilindro del freno del pie	C	C/H	C	C/H		
Renovar el relleno de hilo de fibra de vidrio del silenciador	C	C/H	C	C/H		
Tratar los contactos eléctricos e interruptores con spray antihumedad					C/H	
Cambiar el líquido de frenos	C	C/H	C	C/H	C/H	
Cambiar el aceite del embrague hidráulico					C/H	

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

H = CON USO COMO PASATIEMPO A CAMPO TRAVIESA

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

125 EXC/EXC SIX DAYS, 200 XC/XC-W/EXC 2009	antes de cada puesta en marcha	después de cada limpieza	cuando se utilice todo terreno	1 vez por año
TAREAS INELUDIBLES DE CONTROL Y CUIDADO A REALIZAR POR EL CONDUCTOR O POR UN MECÁNICO				
Comprobar el nivel del aceite del cambio	●			
Comprobar el nivel del líquido de frenos	●			
Comprobar el desgaste de los forros de freno	●			
Comprobar la función del mecanismo de luces	●			
Comprobar la función del claxon de señales	●			
Engrasar y ajustar los cables y tuercas de radio		●		
Sangrar regularmente la botella de la horquilla			●	
Desmontar y limpiar regularmente el manguito antipolvo			●	
Limpiar y engrasar la cadena, revisar la tensión según uso		●	●	
Limpiar el filtro de aire y la caja del filtro de aire		●	●	
Controlar el desgaste y presión de los neumáticos	●			
Comprobar el nivel del líquido refrigerante	●			
Comprobar posibles fugas de los tubos de carburante	●			
Vaciar y limpiar la cámara del flotador		●		●
Desmontar, limpiar y aceitar la válvula de gas		●		
Comprobar la facilidad de todos los elementos de mando	●			
Revisar el efecto de freno	●	●		
Tratar las piezas de metal (a excepción de los sistemas de freno y de escape), previamente bruñidos con una base de cera, con un producto anticorrosivo		●		
Tratar la cerradura de encendido, el bloqueo de dirección, y el interruptor de luces con un spray antihumedad		●		
Comprobar regularmente el ajuste de todos los tornillos, tuercas y clemas de latiguillo				●

TABLA PERIODICA DE MANTENIMIENTO »

250/300 XC/XC-W/EXC/EXC Six Days 2009		antes de cada carrera	1er mantenimiento después de 10 horas	Después de cada 20 horas	Después de cada 40 horas	Por lo menos 1 vez por año
UN VEHÍCULO LAVADO FACILITA INSPECCIONES DE CORTA DURACIÓN Y AHORRO DE DINERO.						
MOTOR	Comprobar el nivel del aceite del cambio			●		
	Cambiar el aceite del cambio	●	●		●	●
	Comprobar las bujías, ajustar la distancia entre electrodos		●	●		
	Cambiar las bujías	●			●	
	Limpiar el conector de la bujía y examinar su correcto posicionamiento	●		●	●	
	Examinar el correcto posicionamiento de los tornillos del pedal de arranque y el pedal de cambio	●		●	●	
	Limpiar y engrasar el casquillo del cojinete del piñón intermedio del motor de arranque y el motor de arranque			●	●	●
	Controlar la holgura del accionamiento del motor de arranque, ajustar en su caso la holgura, comprobar el asiento seguro de los casquillos de cojinete			●	●	●
CARBURADOR	Examinar la estanqueidad y posibles fisuras en el manguito del carburador y el tubo de admisión	●			●	●
	Comprobar la fijación del ralenti	●	●		●	●
	Comprobar el deterioro y pandeo de las purgas de aire	●	●		●	●
PIEZAS MONTADAS	Comprobar la estanqueidad del sistema de refrigeración y la calidad del anticongelante	●	●		●	●
	Comprobar la estanqueidad y el soporte del sistema de escape	●		●	●	
	Comprobar el deterioro, la facilidad y pandeo de los cables; además de ajustarlos y engrasarlos	●	●		●	
	Examinar el nivel del líquido en el cilindro maestro del embrague hidráulico	●	●	●	●	
	Limpiar el filtro de aire y la caja del filtro de aire	●	●	●	●	●
	Comprobar el deterioro y pandeo de los cables	●			●	
	Comprobar el ajuste de los faros	●			●	
	Comprobar la función de la instalación eléctrica (luces de cruce/largas, luces de freno, intermitentes, pilotos, iluminación del velocímetro, claxon de señales y el interruptor de parada de emergencia)	●	●		●	
FRENOS	Comprobar el nivel del líquido de frenos, el forro del freno espesor y los discos de freno	●	●		●	
	Comprobar el deterioro y la estanqueidad de los latiguillos de freno	●	●		●	
	Examinar/ajustar el funcionamiento, la operación sin problemas, el tramo libre del pedal del freno/de la maneta del freno de mano	●	●		●	
	Examinar el correcto posicionamiento de los tornillos y los bulones de guía del sistema de frenos	●	●		●	
CHASIS	Comprobar la estanqueidad y la función del amortiguador y de la horquilla	●	●	●	●	
	Limpiar el manguito antipolvo	●		●	●	
	Sangrar la botella de la horquilla	●		●	●	
	Comprobar el soporte basculante	●			●	
	Comprobar y ajustar el cojinete pipa de dirección	●	●		●	
	Comprobar el ajuste de todos los tornillos del chasis (tija, puño de horquilla, tuercas y tornillos de eje, soporte basculante, amortiguador)	●	●		●	
RUEDAS	Comprobar la tensión de los radios de rueda y la adherencia de las llantas	●	●	●	●	
	Comprobar el estado y la presión de los neumáticos	●	●	●	●	
	Comprobar el desgaste, la fijación y la tensión de la cadena, las coronas y la guía de la cadena	●	●	●	●	
	Engrasar la cadena, Limpiar y engrasar los tornillos de ajuste del tensor de la cadena	●	●	●	●	
	Comprobar el juego del rodamiento de rueda	●	●		●	

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

TABLA PERIODICA DE MANTENIMIENTO »

250/300 XC/XC-W/EXC/EXC Six Days 2009	Después de cada 20 horas	Después de cada 40 horas	después de cada 60 horas	Después de cada 80 horas	después de cada 100 horas	Después de cada 120 horas	Por lo menos 1 vez por año	Cada 2 años
OTRAS IMPORTANTES TAREAS DE MANTENIMIENTO QUE ES RECOMENDABLE REALIZAR DE FORMA COMPLEMENTARIA								
Limpia y ajusta el carburador							C/H	C/H
Renovar la válvula de gas, la aguja del chicle, la válvula de la aguja del nivel, el chicle de agujas						C/H		
Examinar el desgaste de la membrana de admisión	C	C/H	C	C/H	C	C/H		
Examinar el el desgaste de los discos de embrague y la longitud de los muelles del embrague	C	C/H	C	C/H	C	C/H		
Examinar el desgaste del cilindro y del pistón	C	C/H	C	C/H	C	C/H		
Examinar la función y facilidad del control de escape	C/H	C/H	C/H	C/H	C/H	C/H		
Examinar el rodamiento del bulón de pistón	C	C/H	C	C/H	C	C/H		
Examinar el desgaste del rodamiento principal del cigüeñal				C/H		C/H		
Cambiar el rodamiento del pie de biela		C		C		H		
Examinar el cambio de marchas completo, el selector de marchas y el rodamiento		C		C		H		
Mantenimiento completo de la horquilla	C	C	C	C/H	C	C	C/H	
Mantenimiento completo del amortiguador				C				C/H
Limpia y engrasa el cojinete pipa de dirección y las gomas de junta							C/H	
Renovar el aro de retención del cilindro del freno del pie	C	C/H	C	C/H	C	C/H		
Renovar el relleno de hilo de fibra de vidrio del silenciador	C	C/H	C	C/H	C	C/H		
Tratar los contactos eléctricos e interruptores con spray antihumedad							C/H	
Cambiar el líquido de frenos	C	C/H	C	C/H	C	C/H	C/H	
Cambiar líquido de frenos embrague							C/H	

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

H = CON USO COMO PASATIEMPO A CAMPO TRAVIESA

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

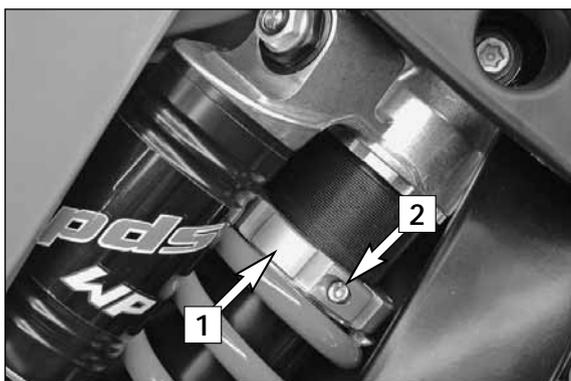
250/300 XC/XC-W/EXC/EXC Six Days 2009	antes de cada puesta en marcha	después de cada limpieza	cuando se utilice todo terreno	1 vez por año
TAREAS INELUDIBLES DE CONTROL Y CUIDADO A REALIZAR POR EL CONDUCTOR O POR UN MECÁNICO				
Comprobar el nivel del aceite del cambio	●			
Comprobar el nivel del líquido de frenos	●			
Comprobar el desgaste de los forros de freno	●			
Comprobar la función del mecanismo de luces	●			
Comprobar la función del claxon de señales	●			
Engrasar y ajustar los cables y tuercas de radio		●		
Sangrar regularmente la botella de la horquilla			●	
Desmontar y limpiar regularmente el manguito antipolvo			●	
Limpia y engrasa la cadena, revisar la tensión según uso		●	●	
Limpia el filtro de aire y la caja del filtro de aire		●	●	
Controlar el desgaste y presión de los neumáticos	●			
Comprobar el nivel del líquido refrigerante	●			
Comprobar posibles fugas de los tubos de carburante	●			
Vaciar y limpiar la cámara del flotador		●		●
Desmontar, limpiar y aceitar la válvula de gas		●		
Comprobar la facilidad de todos los elementos de mando	●			
Revisar el efecto de freno	●	●		
Tratar las piezas de metal (a excepción de los sistemas de freno y de escape), previamente bruñidos con una base de cera, con un producto anticorrosivo		●		
Tratar la cerradura de encendido, el bloqueo de dirección, y el interruptor de luces con un spray antihumedad		●		
Comprobar regularmente el ajuste de todos los tornillos, tuercas y clemas de latiguillo				●

⚠ ATENCION

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

! AVISO

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



Modificar la tensión previa del muelle

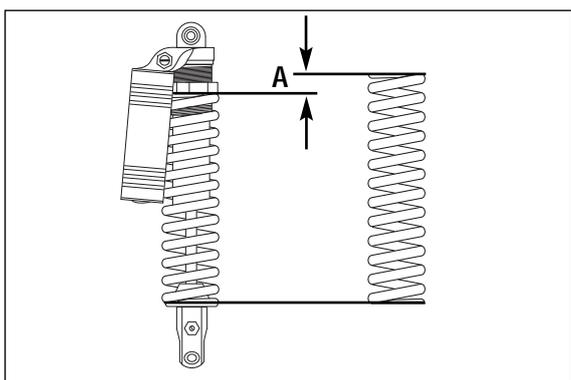
La precarga del muelle puede modificarse girando el anillo de ajuste [1]. Por ello se recomienda desmontar el amortiguador y limpiarlo cuidadosamente.

INDICACIÓN:

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

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

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



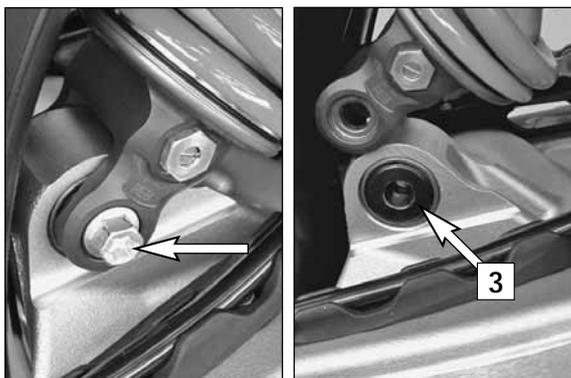
VALOR DE AJUSTE BÁSICO - PRECARGA DEL MUELLE [A]:

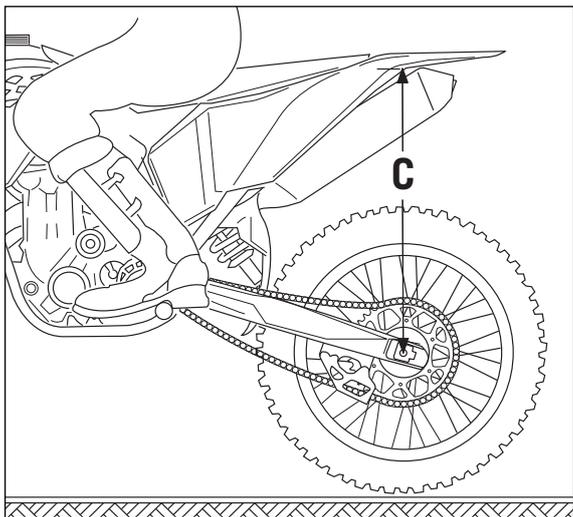
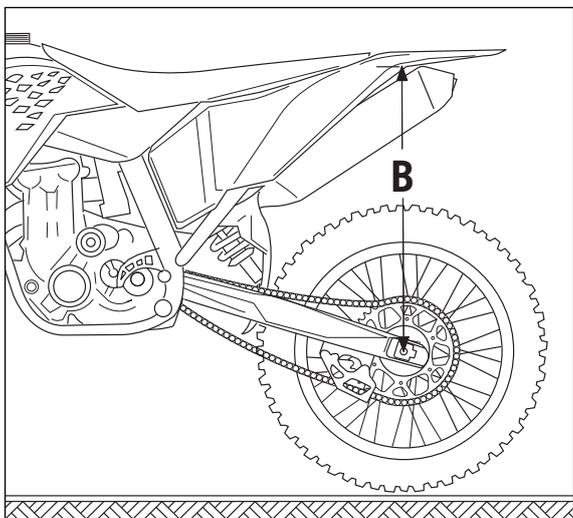
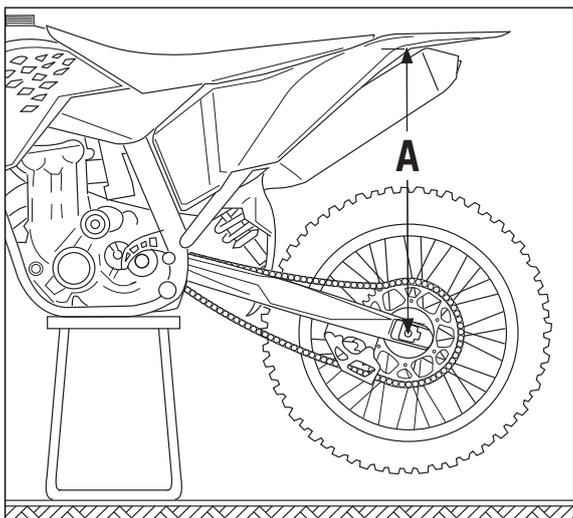
Typ WP Suspension 12187E02	7 mm
Typ WP Suspension 12187E04	9 mm
Typ WP Suspension 12187E27	5 mm
Typ WP Suspension 12187E28	5 mm

Cojinete giratorio

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

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





Ajuste básico del chasis al peso del motociclista

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

Ajustar el amortiguador y examinar el muelle

El pandeo estático debería ser ajustado lo más exactamente posible. Antes de determinar el pandeo de rodaje, a toda costa debe ser ajustado correctamente el pandeo estático.

Determinar el pandeo estático del amortiguador

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

Procedimiento:

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

EJEMPLO:

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

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

Tipo	Pandeo estatico	Pandeo de rodaje
12187E02	35 mm ± 2 mm	105 mm ± 5 mm
12187E04	35 mm ± 2 mm	105 mm ± 5 mm
12187E27	38 mm ± 2 mm	112 mm ± 5 mm
12187E28	38 mm ± 2 mm	112 mm ± 5 mm

Determinar el pandeo de rodaje del amortiguador

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

EJEMPLO:

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

Para los valores de ajuste del pandeo de rodaje véase arriba.

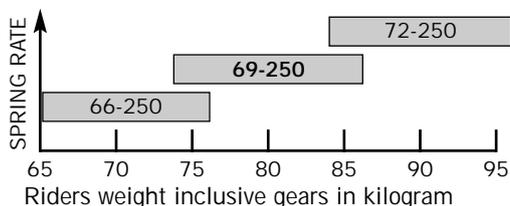
Si el pandeo de rodaje es demasiado pequeño, el muelle está demasiado duro (cuota de muelle demasiado alta). Si el pandeo de rodaje es demasiado grande, el muelle está demasiado blando (cuota de muelle demasiado baja).

La cuota de amortiguación está indicada en el lado externo del muelle (por ej. 66-250). El número del tipo del amortiguador está impreso en el amortiguador adelante, en la parte superior.

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

Después del montaje de otro muelle, se debe ajustar el pandeo estático de nuevo.

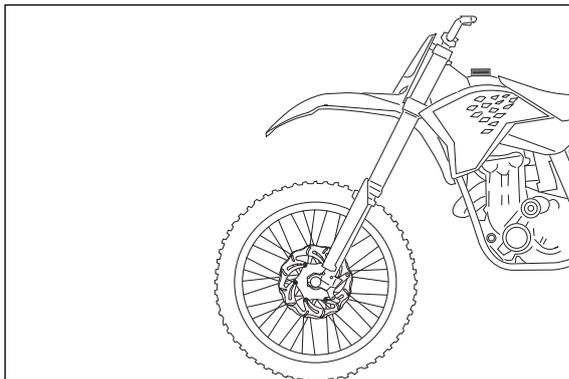
for example shock absorber 250 EXC



TRABAJOS DE MANTENIMIENTO EN CHASIS Y MOTOR »

TYP	SOFTER	STANDARD	HARDER
12187E02	63-250	66-250	69-250
12187E04	66-250	69-250	72-250
12187E27	63-250	66-250	69-250
12187E28	66-250	69-250	72-250

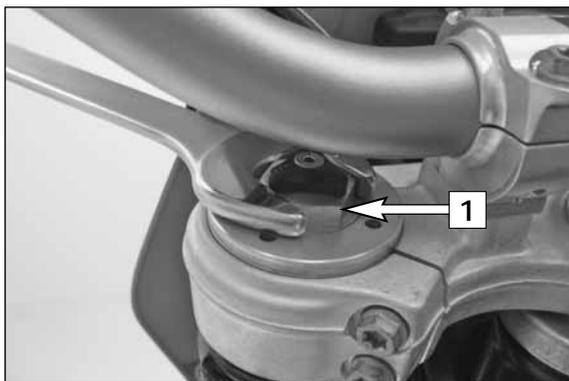
El grado de amortiguación del nivel de compresión puede quedar igual según nuestras experiencias. El grado de amortiguación de la extensión puede ser reducido, en un muelle más suave unos clics; con un muelle más duro, puede ser aumentado de unos clics.



Ajuste básico de la horquilla telescópica

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

Su concesionario KTM le aconsejará sobre ello gustosamente.



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

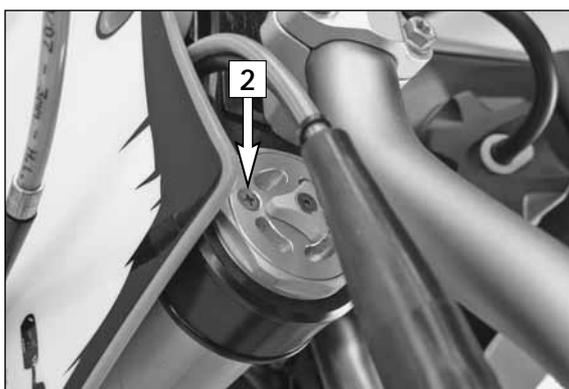
Las horquillas telescópicas de estos modelos están provistas con el preload adjuster. Girando los tornillos de ajuste [1] Usted puede cambiar muy fácilmente la precarga del muelle en 10 mm.

Girando a la derecha se aumenta la precarga, girando a la izquierda se reduce. Un cambio de la precarga del muelle no tiene influencia alguna sobre el ajuste del amortiguador de la amortiguación en la extensión.

Como principio se debería ajustar con más amortiguación de la extensión también más precarga del muelle.

AJUSTE ESTÁNDAR:

Gire el tornillo de ajuste hasta el tope en el sentido contrario a las manecillas del reloj, y 2 giros en el sentido de las manecillas del reloj.

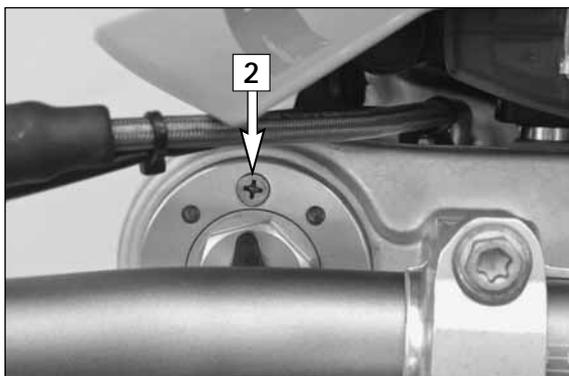


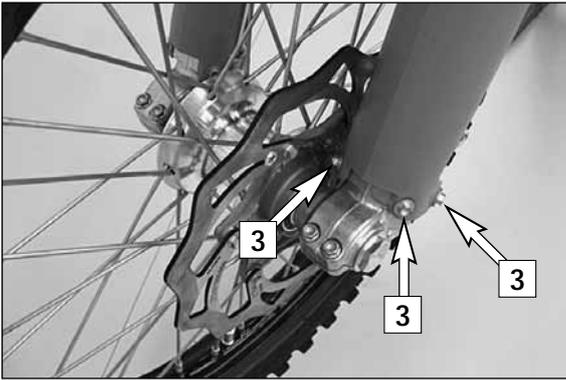
Tornillo de sangrado de la horquilla

Después de 5 horas de uso en competición aflojar los tornillos de sangrado [2] para dejar escapar el exceso de presión del interior de la horquilla. Para ello coloque la motocicleta sobre un caballete de modo que la rueda delantera no toque suelo. Si la motocicleta es utilizada principalmente en carretera será bastante con realizar esta operación en la revisión periódica.

! AVISO

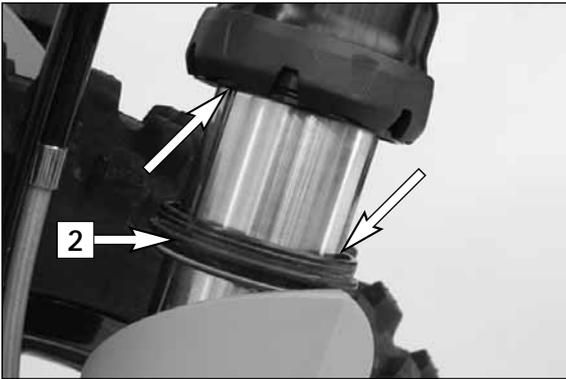
Una presión demasiado alta en el interior de la horquilla puede causar permeabilidades en la horquilla. Si la horquilla tiene fugas, debe aflojar primero los tornillos de sangrado antes de cambiar los elementos de la junta.





Limpiar los fuelles antipolvo de las horquillas telescópicas

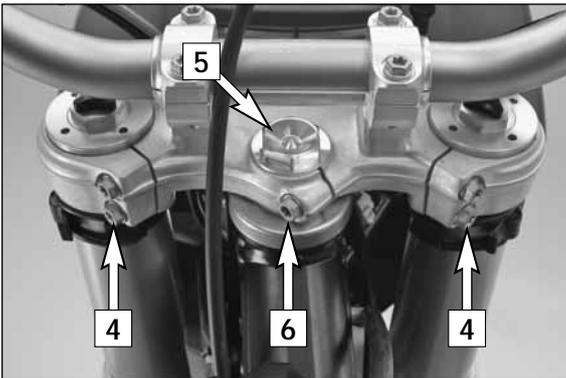
Los fuelles antipolvo [2] sirven para desprender el polvo y la suciedad más gruesa de la barra de la horquilla. Pero con el tiempo, la suciedad puede llegar también a acumularse detrás de los fuelles antipolvo. Si no se limpia, es posible que los anillos de empaquetadura de aceite situados detrás ya no cierren. Retirar los tornillos [3] de los dispositivos de protección de la horquilla y bajar los dispositivos de protección de la horquilla. Extraer palanqueando los manguitos antipolvo de los tubos exteriores y empujarlos hacia abajo.



Limpiar a fondo los manguitos antipolvo, los anillos deslizantes, los tubos exteriores y las barras de la horquilla y aceitarlos bien con spray de aceite universal (Motorex Joker 440) o aceite de motor. Presionar con la mano los manguitos antipolvo en los tubos exteriores. Posicionar los dispositivos de protección de la horquilla, montar los tornillos y apretarlos con 10 Nm.

⚠ ATENCION

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

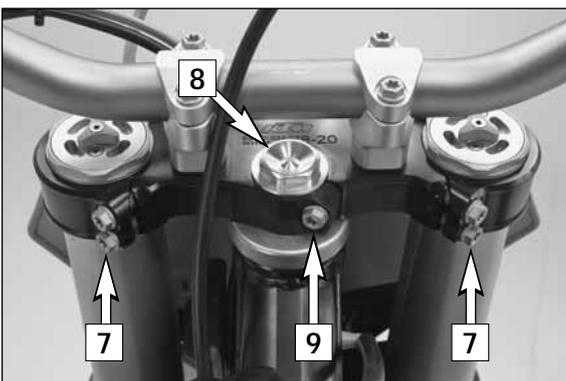


Verificación y reglaje de los rodamientos de dirección *

Controlar periódicamente el juego del rodamiento de dirección. Para ello, colocar la rueda delantera de modo que no toque el suelo. Ahora intente mover la horquilla hacia delante y hacia atrás.

Para su reajuste aflojar los 5 tornillos de fijación de la tija superior y girar el tornillo terminal [5, 8] hasta que no haya más juego. No apretar fuertemente la tuerca de la dirección para que los rodamientos no se vean dañados. Con un martillo de plástico golpear ligeramente la tija superior y seguidamente reapretar los 5 tornillos.

Tornillos de fijación 4	20 Nm
Tornillo de fijación 6	Loctite 243 + 20 Nm
Tornillos de fijación 7	17 Nm
Tornillo de fijación 9	Loctite 243 + 17 Nm



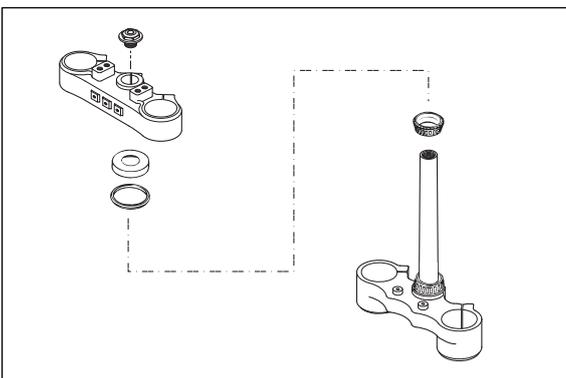
⚠ ATENCION

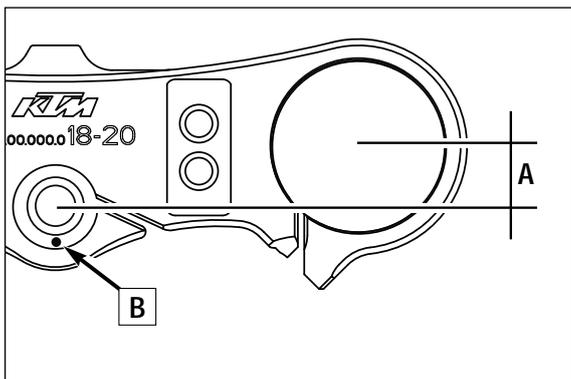
- Si los rodamientos de dirección presentan juego la conducción se verá afectada y puede llevar a la pérdida de control del vehículo.
- Asegurar el tornillo de fijación [6, 9] con Loctite 243

! AVISO

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

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





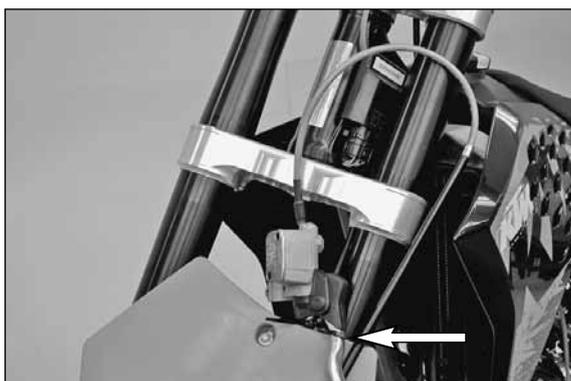
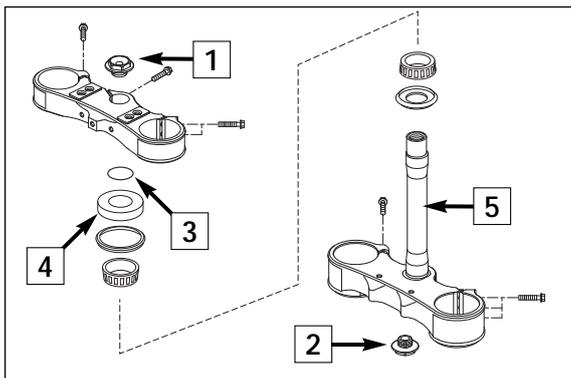
Cambiar el avance de la horquilla (XC)

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

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

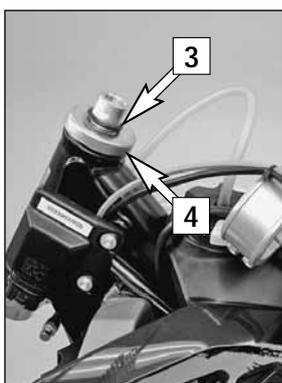
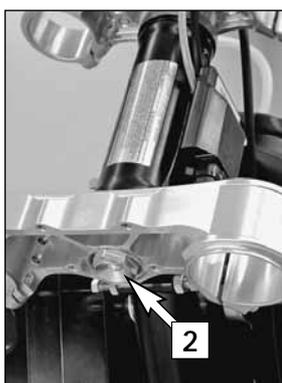
Si la marcación [B] está atrás como se indica, el avance es de 20 mm. Con esta selección obtiene un mejor comportamiento en las curvas.

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



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

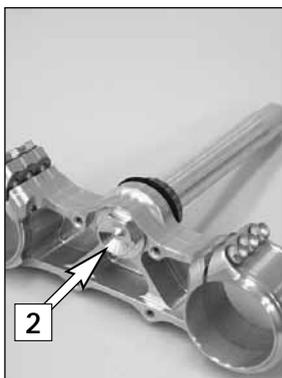
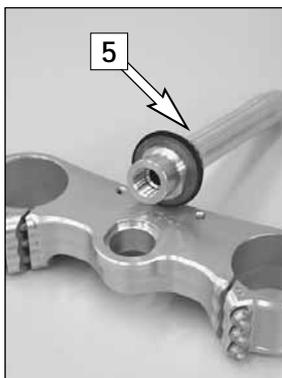
Quitar el tornillo de la placa del número de competencia. Quitar los tornillos de fijación del cilindro del freno de mano y fijar el cilindro del freno de mano con un cable o algo similar en la botella de la horquilla izquierda para no doblar el latiguillo de freno (véase ilustración).



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

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

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

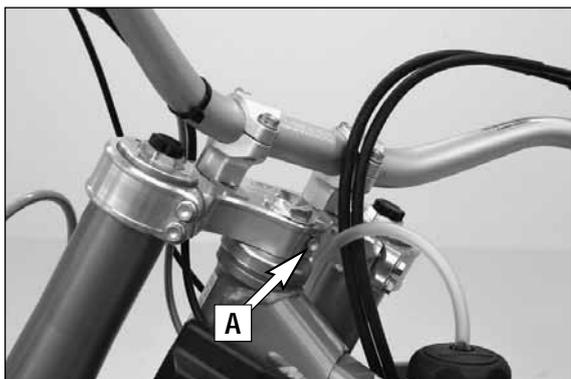


Quitar el tornillo collar en la tija inferior y tirar hacia fuera la tija de la horquilla. Limpiar todas las piezas minuciosamente. Meter en la tija el fuste de la horquilla girado 180°, asegurar el tornillo collar [2] con Loctite 243 y girarlo hasta el tope.

⚠ ATENCION

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

TRABAJOS DE MANTENIMIENTO EN CHASIS Y MOTOR »



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

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

! AVISO

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

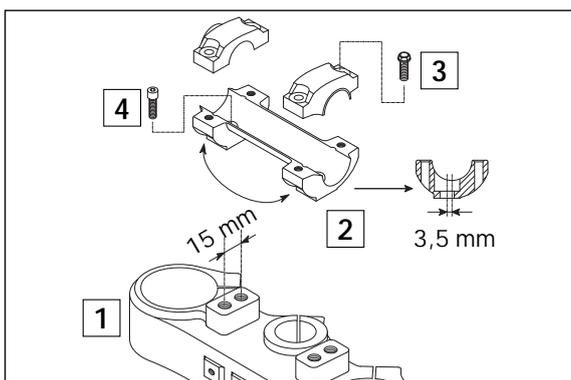
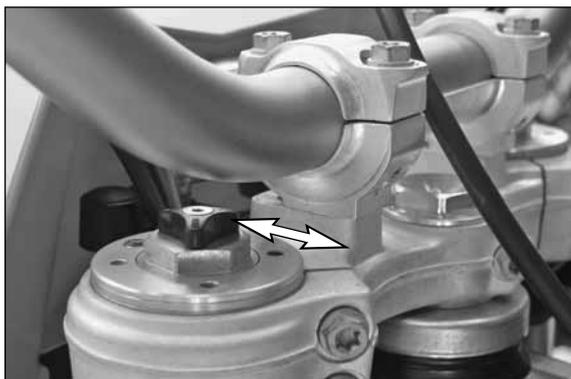


Montar el guardafangos de la rueda delantera y apretar los tornillos con 10 Nm.
Montar el cilindro del freno de mano y apretar los tornillos con 10 Nm.
Montar la placa del número de competencia.
Montar la rueda delantera (véase capítulo desmontar y montar la rueda delantera).

Modificar la posición del manillar

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

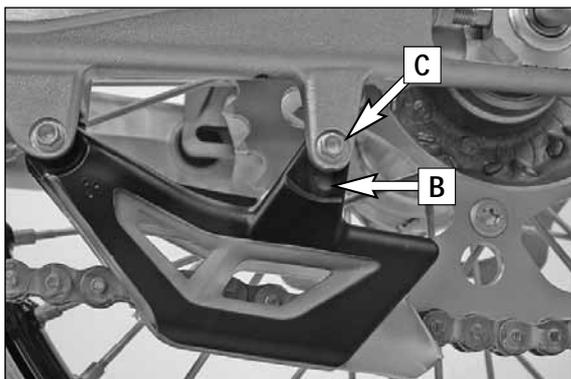
En la parte superior [1] hay 2 perforaciones a 15 mm de distancia. En el asiento del manillar [2], las perforaciones están situadas a 3,5 mm del centro. Por ello se tiene la posibilidad de montar el manillar en 4 posiciones diferentes.



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

! ATENCION

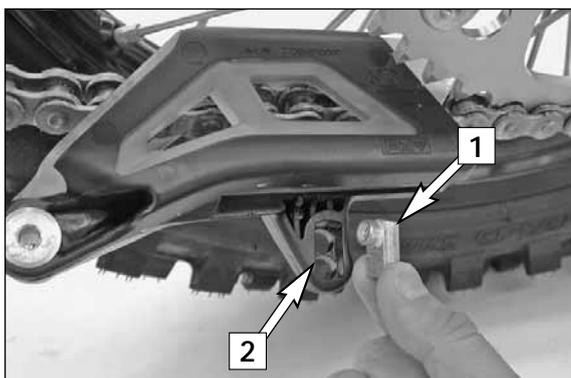
Tornillos [4] se debe asegurar con Loctite 243.



Adaptar la guía de la cadena al número de dientes de la corona

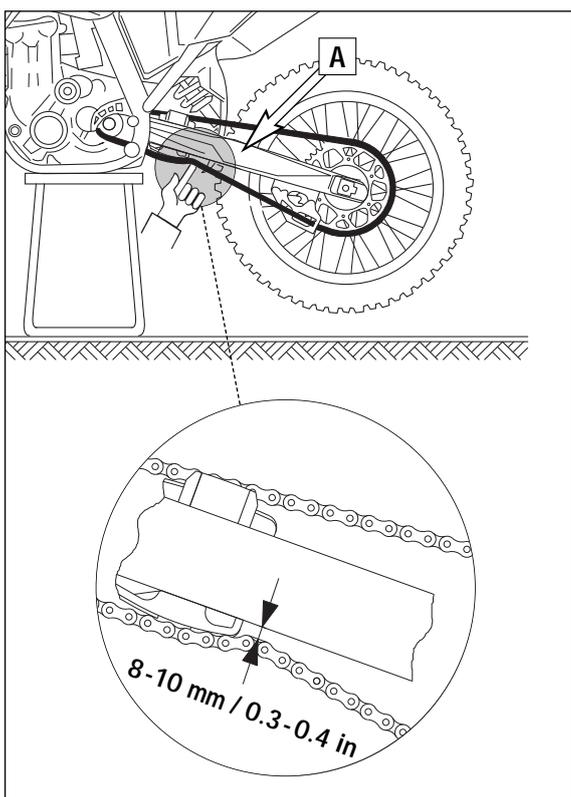
ADVERTENCIA:

Condicionado por el gran número de coronas disponibles, la posición de la guía de la cadena debe ser adaptada. Hasta un número de 44 dientes el tornillo de soporte de la guía de la cadena debe ser atornillado en la perforación inferior [B]; a partir del número de dientes 45 en el superior [C].



Soltar ambos tornillos de la guía de la cadena y tirar la guía de la cadena desde el rodamiento del basculante.

Girar la guía de la cadena, presionar hacia afuera la tuerca de soporte [1] y meterla en el otro orificio [2], para ello la tuerca de soporte debe ser girada. Montar nuevamente la guía de la cadena y apretar los tornillos.



Tensión de la cadena

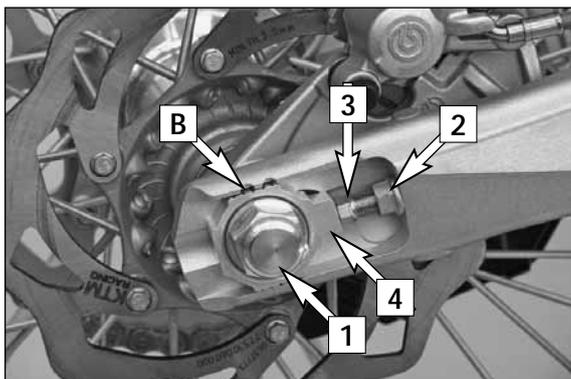
Para comprobar la tensión de la cadena, apoye la moto en un caballete bajo el chasis con el fin de que la rueda trasera no toque el suelo.

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

Si es necesario, regule la tensión.

⚠ ATENCION

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



Ajuste de la tensión de la cadena

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

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

Antes de apretar la tuerca compruebe que los tensores de la cadena [4] están cerca de los tornillos de ajuste y que las ruedas están alineadas. Apriete la tuerca [1] a 80 Nm.

⚠ ATENCION

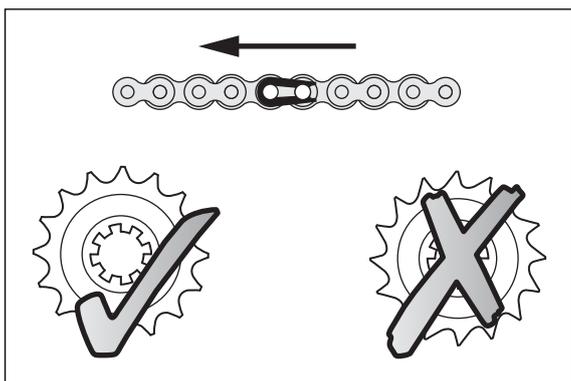
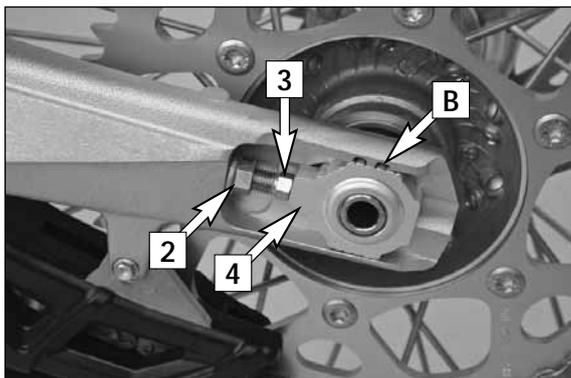
- Si no disponen de una llave dinamométrica para el montaje hagan corregir el par de arranque por un taller especializado KTM lo más pronto posible. Un eje de quita y pon flojo puede traer consigo una falta de estabilidad en la conducción de su motocicleta.
- Apriete la tuerca a su adecuado par de apriete.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

INDICACIÓN

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

! AVISO

Montar los tensores de la cadena siempre alineados igualmente.



Mantenimiento de la cadena

El mantenimiento de la cadena anillo X está reducido a un mínimo. Enjuagar la suciedad gruesa con mucha agua. Antes de cada lubricación se deben quitar los remanentes de lubricante usados (Motorex Chain Clean 611). Después del secado utilizar un spray de cadena especialmente apropiado para la cadenas anillo X (Motorex Chainlube 622).

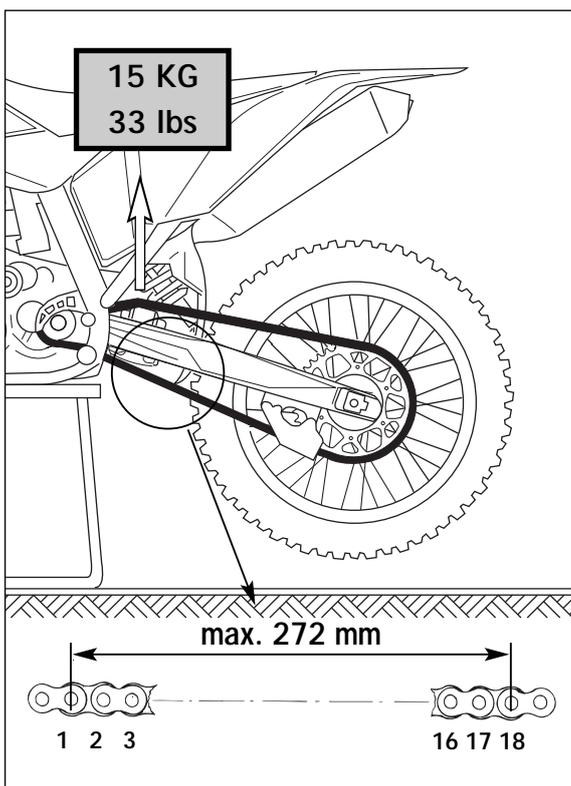
⚠ ATENCION

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

! AVISO

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

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



Desgaste de la cadena

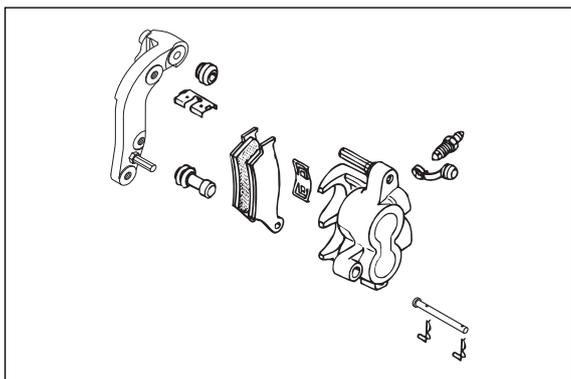
Para controlar el grado de desgaste de la cadena, siga las siguientes instrucciones: Ponga el motor al ralentí y tire de la parte superior de la cadena hacia arriba con una fuerza de aprox. 10 - 15 kg. (mirar dibujo) Ahora mida la longitud de los 18 eslabones del tramo inferior de la cadena. La cadena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

NOTA:

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

! AVISO

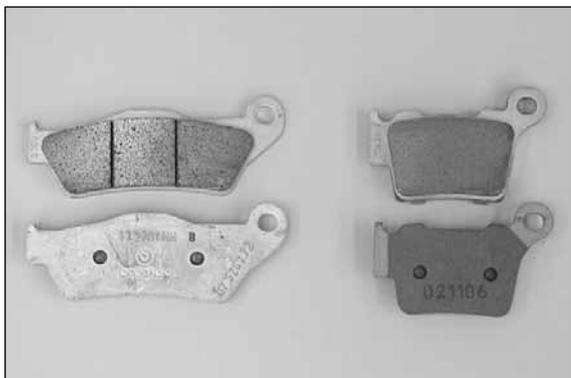
Untar los tornillos de la corona en la rueda trasera con Loctite y apretarlos en cruz.
Par de apriete en las tuercas: 35 Nm
Par de apriete en los tornillos: 50 Nm



Información general sobre los frenos de disco KTM

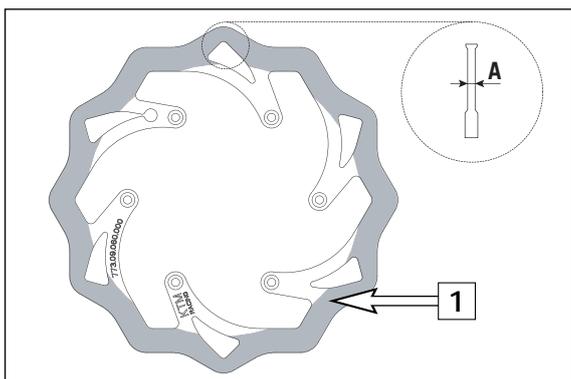
PINZA DE FRENO:

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



PASTILLAS DE FRENO:

Delante, las pastillas de freno tienen forros sinterizados TOSHIBA TT 2701 HHB (tipo Six Days TOYO B153) y detrás forros sinterizados TOYO B 143 FF. Tales forros aseguran la mejor combinación de dosaje, potencia de frenado y vida. El tipo de forros está indicado en el lado trasero de las pastillas de freno y está también registrado en los papeles de homologación.

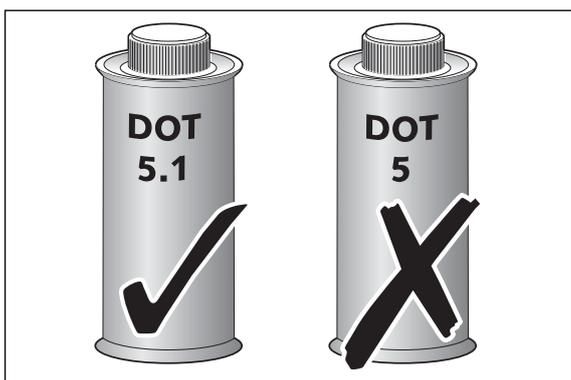


DISCOS DE FRENO:

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

⚠ ATENCIÓN

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



DEPOSITOS DE LIQUIDO DE FRENOS:

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

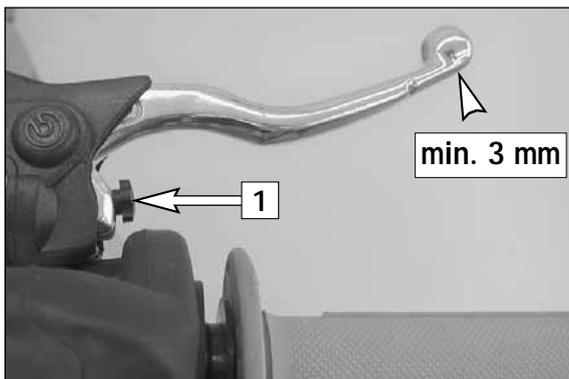
LIQUIDO DE FRENOS:

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 silicón 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.

El líquido de frenos está expuesto a cargas térmicas elevadas y toma la humedad del aire que baja el punto de ebullición. Por ello el líquido de frenos debe ser cambiado en los intervalos de tiempo prescritos.

⚠ ATENCIÓN

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.



Ajustar la posición básica de la maneta del freno de mano

La posición básica de la maneta del freno de mano puede ser cambiada a través del tornillo de ajuste [1]. Con ello se puede ajustar la posición del punto de presión (aquella resistencia que se siente en la maneta de freno de mano, cuando las pastillas de freno se presionan contra los discos de freno) para cada tamaño de mano.

Modelos sin interruptor de luz de freno adelante:

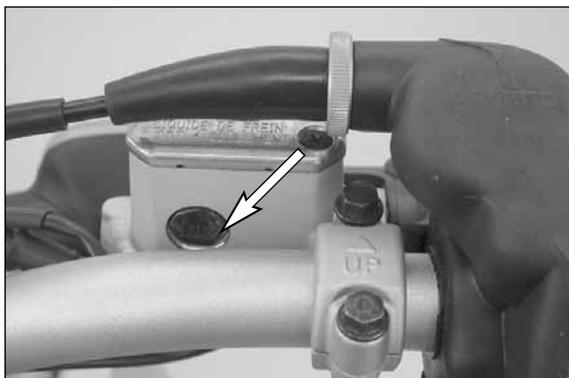
Si se presiona la maneta del freno de mano hacia delante, debe existir un ciclo sin carga de al menos 3 mm.

Modelos con interruptor de luz de freno adelante:

Si se acciona la maneta del freno de mano, debe existir un ciclo sin carga de al menos 3 mm.

! AVISO

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

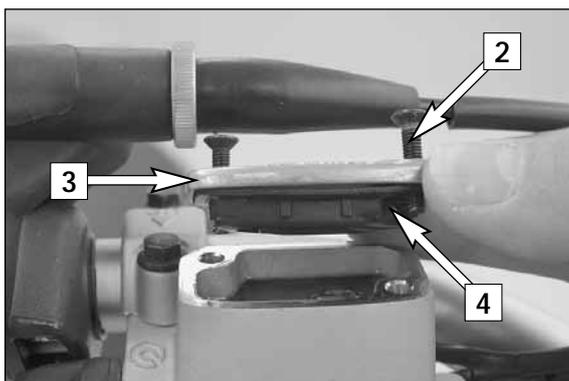


Comprobación del nivel del líquido del freno delantero

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

! ATENCION

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



Llenado del depósito de freno delantero *

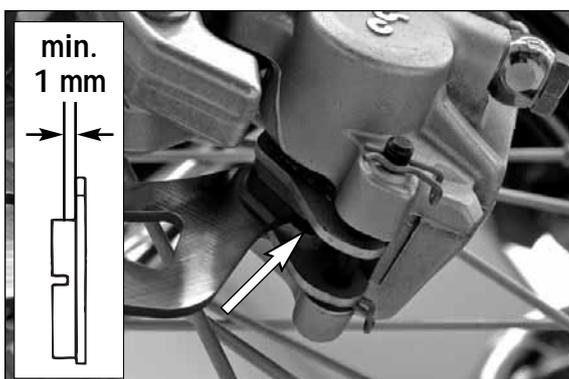
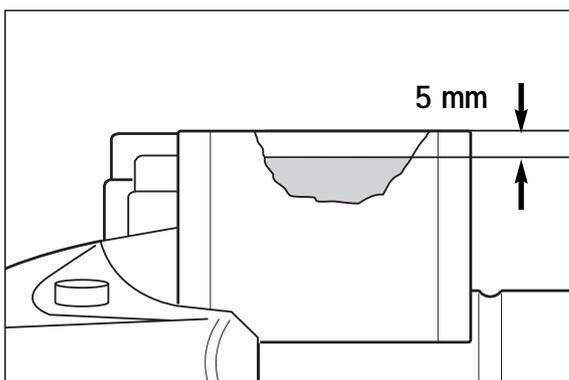
Quitar los tornillos [2] y levantar la tapa [3] y la membrana [4]. Colocar la bomba de freno en posición horizontal y llenar el depósito 5 mm. por debajo del borde superior del mismo (Motorex Brake Fluid DOT 5.1). Volver a colocar membrana y tapa. Atornillar la tapa y si algo de líquido ha sido derramado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

! ATENCION

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

! AVISO

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



Control de las pastillas de freno delantero

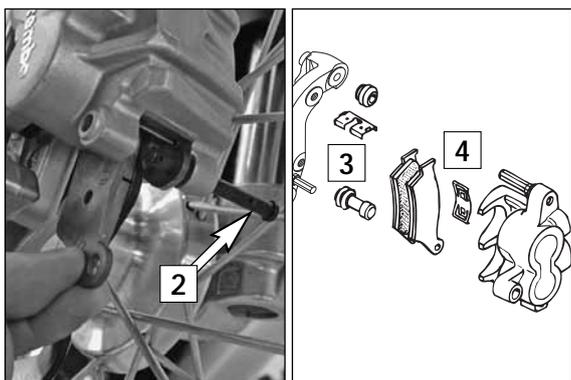
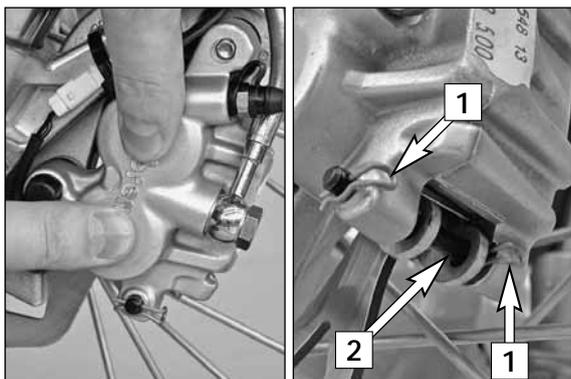
Las pastillas del freno delantero se controlan desde abajo. El espesor de éstas no debe ser nunca inferior a 1 mm.

! ATENCION

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

! AVISO

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



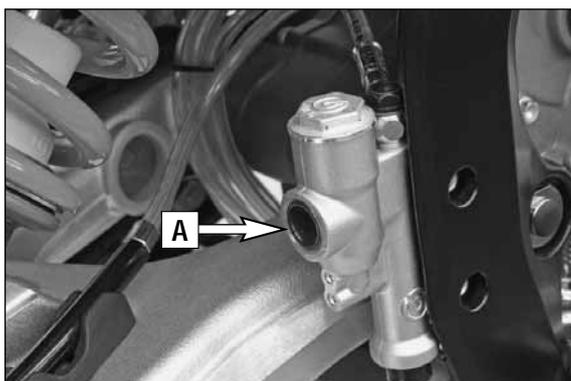
Sustitucion de las pastillas de freno delantero *

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

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

⚠ ATENCION

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



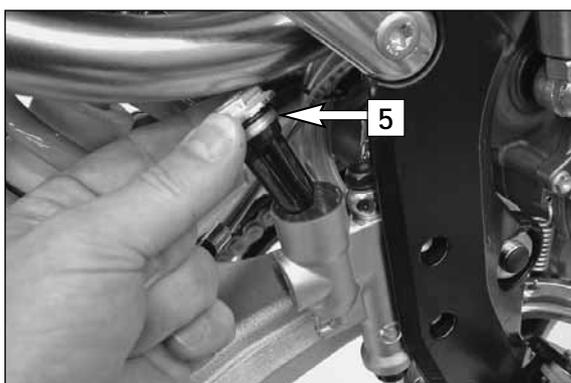
Comprobacion del nivel del liquido de freno trasero

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

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

⚠ ATENCION

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



Llenado del deposito de freno trasero *

En cuanto aparezca una burbuja de aire en la mirilla [A], se debe rellenar con líquido de frenos. Para hacerlo, quite mejor el tornillo [5].

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

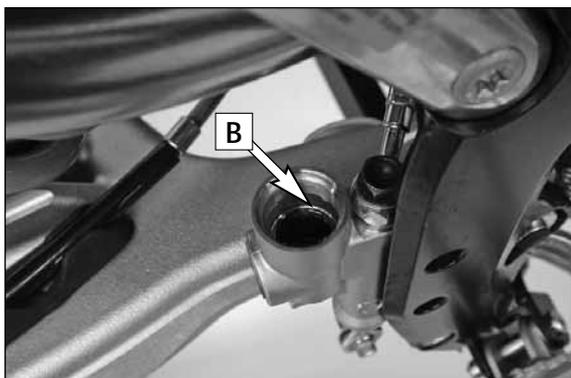
Si se ha rebosado o vertido el líquido, lavar con agua.

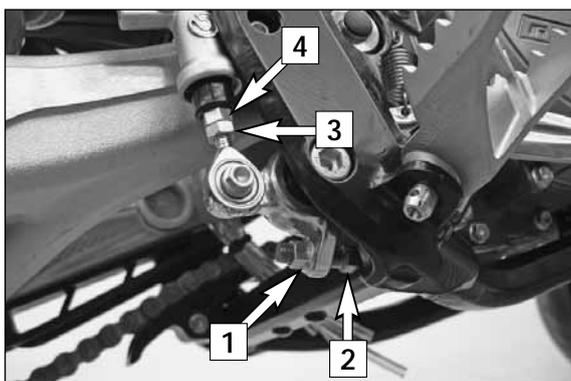
⚠ ATENCION

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



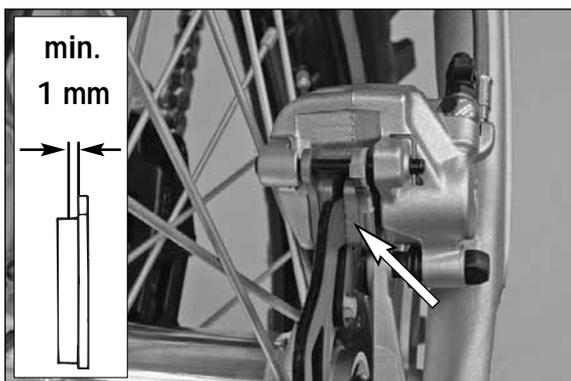
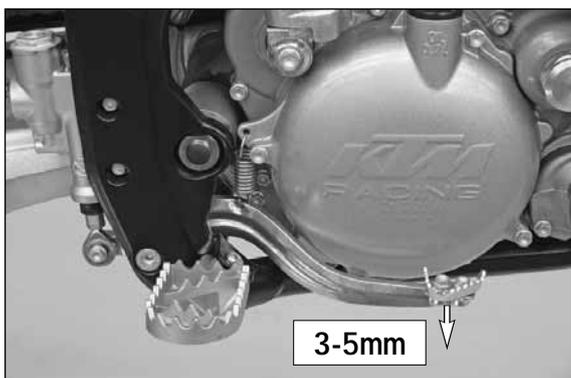


Reglaje de la posición del pedal del freno *

Para cambiar la posición original del pedal de freno soltar la contratuerca [1] y girar correspondientemente el tornillo de tope [2]. Enseguida es indispensable ajustar el ciclo sin carga del pedal de freno. Medido al exterior, el pedal de freno debe tener un ciclo sin carga de 3-5 mm. Sólo en este caso la varilla del pistón puede mover el pistón en el cilindro del freno de pedal (se puede reconocer por la resistencia más fuerte del pedal de freno). Para ello soltar la contratuerca [3] y girar correspondientemente la varilla de presión [4].

⚠ ATENCION

Si el ciclo sin carga no existe en el pedal de freno, se establece una presión en el sistema de frenado. Con ello las pastillas de freno empiezan a rozar. El sistema de freno se recalienta y en caso extremo puede fallar completamente.



Control de las pastillas de freno traseras

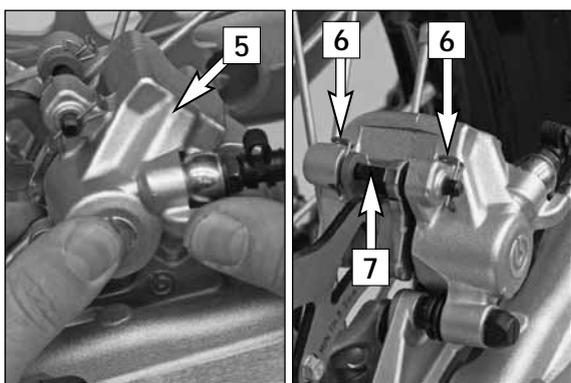
El estado de las pastillas de freno puede controlarse desde atrás. El espesor de éstas no debe ser inferior a 1 mm.

⚠ ATENCION

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

! AVISO

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



Sustitucion de las pastillas de freno trasero *

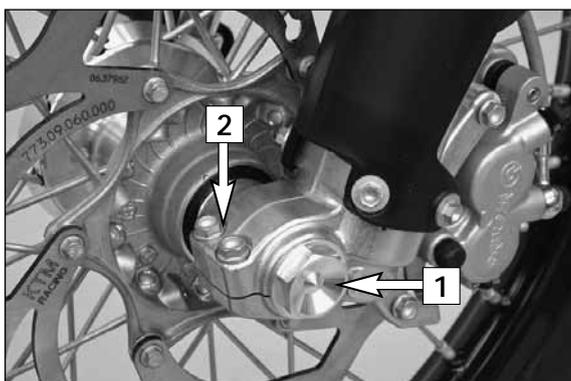
Empujar la pinza de freno [5] hacia la corona para que el pistón del freno lleve a su posición inicial, quitar los dispositivos de protección [6], sacar los bulones [7] y sacar las pastillas de freno. Purgar la pinza de freno cuidadosamente con aire comprimido y comprobar si hay deterioraciones en los muelles de los bulones de guía.

Introducir la pastilla de freno izquierda en la pinza de freno y fijarla con el pistón. Introducir la pastilla de freno derecha y empujar el bulón [7] en la pinza de freno hasta el tope. Montar los dispositivos de protección [6].

⚠ 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.





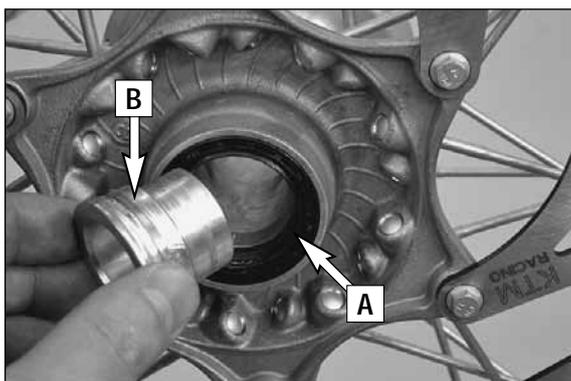
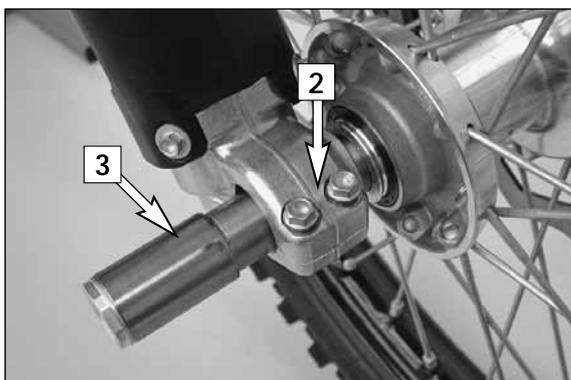
Desmontar y montar la rueda delantera

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

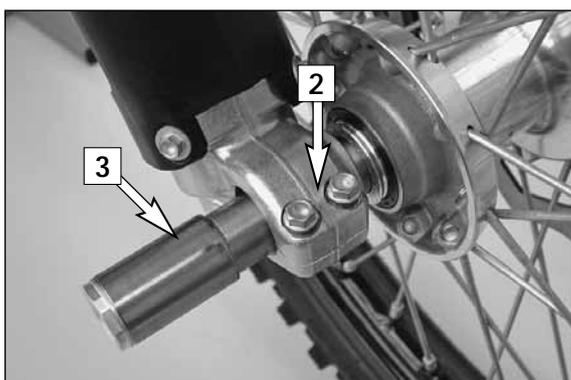
Aflojar el tornillo collar [1] y los tornillos de fijación [2] en ambos asientos del eje de rueda. Desatornillar el tornillo collar aprox. 8 giros, presionar con la mano sobre el tornillo collar para empujar el eje de rueda fuera del asiento del eje de la rueda y retirar el tornillo collar. Sostener la rueda delantera y extraer el eje de rueda [3]. Quitar la rueda delantera 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 [A] y la superficie de recorrido [B] de los casquillos distanciadores y montar los casquillos distanciadores.



Para montar la rueda delantera elevar ésta en la horquilla, colocarla y montar el eje de la rueda [3].

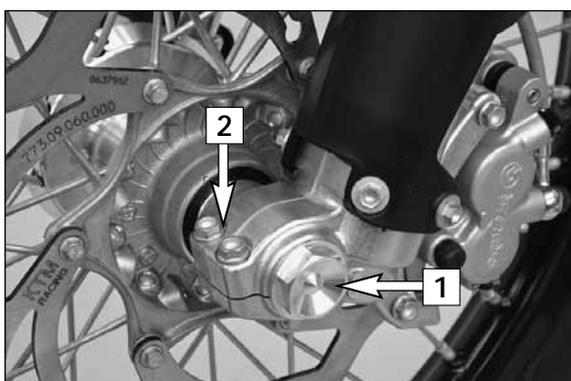
Montar la tuerca [1], apretar los tornillos de fijación [2] en el asiento del eje de la rueda derecho para evitar una torsión del eje de rueda y apretar la tuerca con 45 Nm.

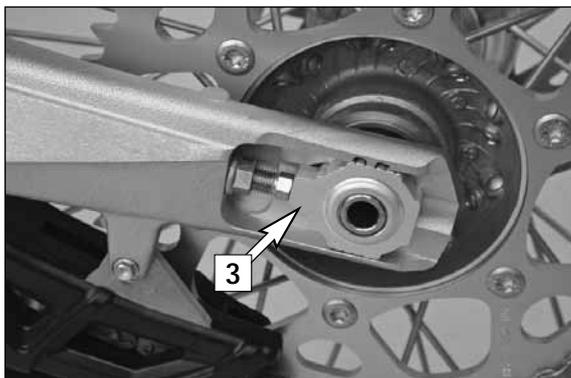
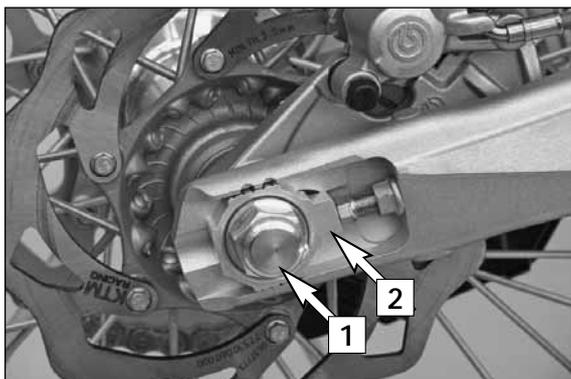
Aflojar los tornillos de fijación situados en el alojamiento derecho del eje de horquilla. Quitar la motocicleta del soporte. Accionar el freno de la rueda delantera y comprimir el resorte de la horquilla varias veces de forma intensa para que se centren las botellas de la horquilla.

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

⚠ ATENCION

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





Desmontaje y montaje de la rueda trasera

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

Desatornillar la tuerca collar [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.

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

! AVISO

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

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

⚠ ATENCIÓN

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

Neumáticos, presión

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

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

⚠ ATENCIÓN

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

PRESIÓN AIRE

	delantero	trasero
Offroad	1,0 bar	1,0 bar
Calle solo	1,5 bar	2,0 bar

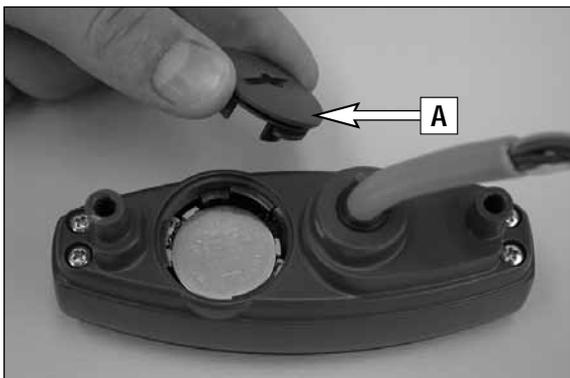


Controlar de la tensión de los radios

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.

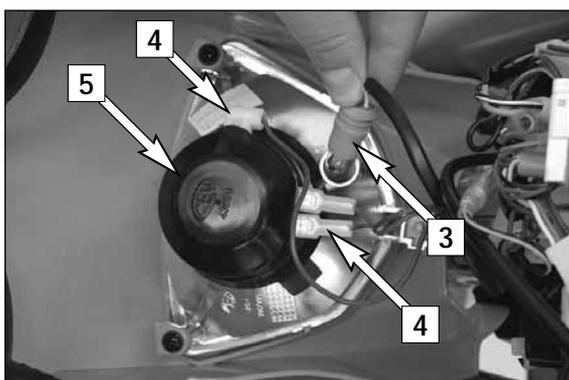
⚠ ATENCION

- 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.



Batería para el velocímetro digital

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



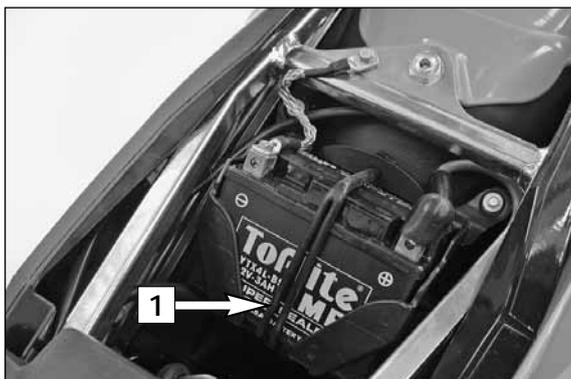
Cambiar la lámpara de faro/lámpara de luces de posición

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



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

El montaje se efectúa por orden contrario.



Batería (Modelos con motor de arranque eléctrico)

La batería se encuentra debajo del banco de asiento y está libre de mantenimiento. Libre de mantenimiento significa que no se requieren los controles del nivel del ácido. Los conectores de la batería se deben limpiar regularmente y, si fuese necesario, engrasarlos con grasa libre de ácidos. Muy importante para la durabilidad de la batería es el estado de carga y la forma de carga.

DESMONTAR LA BATERÍA:

Desconectar primero el polo negativo y después el polo positivo de la batería. Descolgar la banda elástica [1] y sacar la batería.

⚠ ATENCION

- Si por cualquiera razón electrolitos (ácido sulfúrico) salieran de la batería hay que proceder muy cuidadosamente. El electrolito puede causar graves quemaduras.
- En caso de contacto con la piel, lavar con abundante agua.
- Si el electrolito llega a los ojos, lavarlos por los menos durante 15 minutos con agua y consultar inmediatamente un médico.
- Aunque se trate de una batería cerrada gases explosivos pueden salir. Alejen de la batería llamas abiertas o chispas.
- Tengan baterías defectuosas fuera del alcance de los niños y las evacúen debidamente.

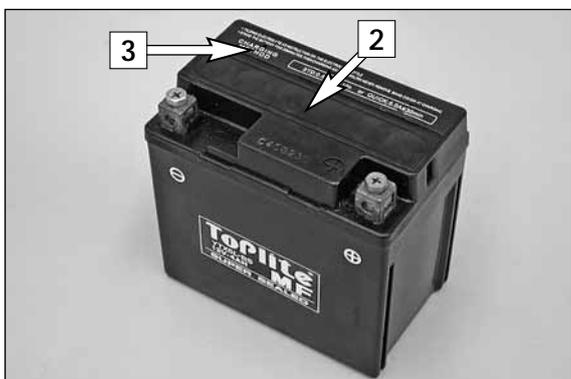
! AVISO

La regleta de cierre [2] no puede ser retirada por ningún motivo, de lo contrario sufrirá daños.

ALMACENAMIENTO:

Si la motocicleta no se va a utilizar por un periodo largo de tiempo, desmontar la batería y cargarla. Temperatura de almacenamiento: 0 - 35°C, sin radiación solar directa.

¡Cargar la batería cada 3 meses!



Cargar la batería

Aún cuando la batería no sea sometida a esfuerzo, diariamente ella pierde carga. Cerrar herméticamente siempre la batería para la carga. Cargue la batería según las instrucciones [3] indicadas en la carcasa de la batería. La intensidad de la corriente y el tiempo de carga no deben ser sobrepasados. Cargas rápidas con alta intensidad de corriente repercuten negativamente en la durabilidad.

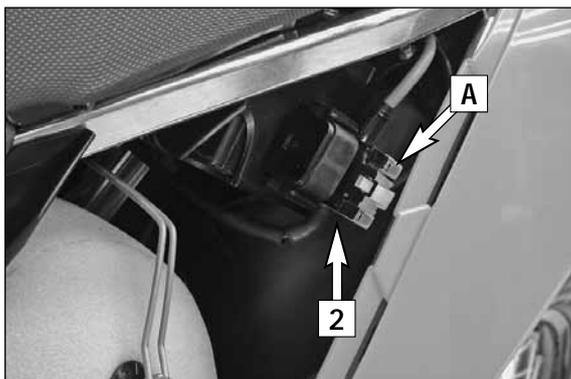
Para cargar la batería cuando aún está montada utilice exclusivamente el dispositivo de carga KTM (Art. No. 58429074000). Solamente así se asegura que no se produzca ningún daño en el sistema eléctrico a bordo mediante una sobrecarga. **¡Si se utilizan otros aparatos de carga, a toda costa se debe desmontar la batería!** Con esta herramienta de carga Usted puede adicionalmente examinar la tensión de reposo y la capacidad de arranque de la batería y el generador. Además con esta herramienta se hace imposible una sobrecarga de la batería.

Si la batería fue encendida descargada, se debe cargar inmediatamente. Tras un largo periodo de no funcionamiento en estado de descarga, se produce una descarga profunda y un sulfatamiento, lo cual conlleva a la destrucción de la batería.

Durante un almacenamiento prolongado, la batería debe ser recargada cada 3 meses.

! AVISO

- La regleta de cierre [2] no puede ser retirada por ningún motivo, de lo contrario sufrirá daños.
- Desconectar siempre el polo negativo antes de la carga de la batería para evitar daños en la electrónica de a bordo.
- Para el procedimiento de carga, conectar primero la batería a la herramienta de carga, luego encender la herramienta de carga. Después del procedimiento de carga, primero apagar la herramienta de carga, luego desconectar la batería.
- En un procedimiento de carga en habitaciones cerradas, se debe proveer una buena aireación. Durante el procedimiento de carga la batería produce gases explosivos.
- Si la batería es cargada durante mucho tiempo o con una tensión o una intensidad de corriente alta, se escapa electrolito sobre la válvula de seguridad. Con ello la batería pierde en capacidad.
- Cargas rápidas deben ser en lo posible omitidas.



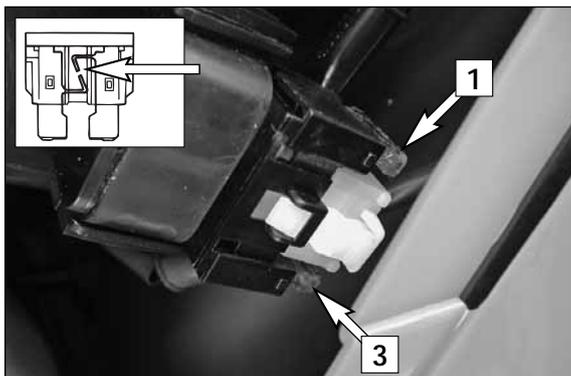
Fusible (Modelos con motor de arranque eléctrico)

El fusible [1] está en el relé del arranque eléctrico [2] debajo de la tapa lateral izquierda.

Después de quitar la tapa lateral izquierda, la tapa de la caja del filtro y la protección deja de verse el fusible [A].

Con ello se protegen los siguientes consumidores de corriente:

- el sistema de arranque eléctrico
- la bocina
- los intermitentes
- velocímetro electrónico



En el relé del arranque eléctrico existe también una sustitución fusible [3].

Sustituir un fusible fundido sólo por un fusible equivalente. Si después del montaje de un nuevo fusible éste se funde otra vez hay que dirigirse a un taller especializado KTM.

! AVISO

No monten en ningún caso un fusible más potente o "remendar" el fusible, por el tratamiento inadecuado se puede destruir toda la instalación eléctrica.

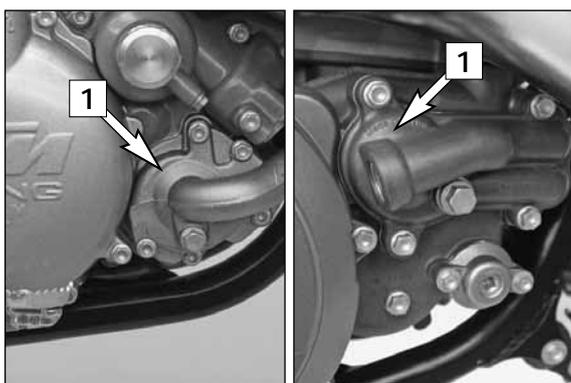


Circuito de refrigeración

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. Los radiadores sucios también disminuyen la eficacia de la refrigeración.

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

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



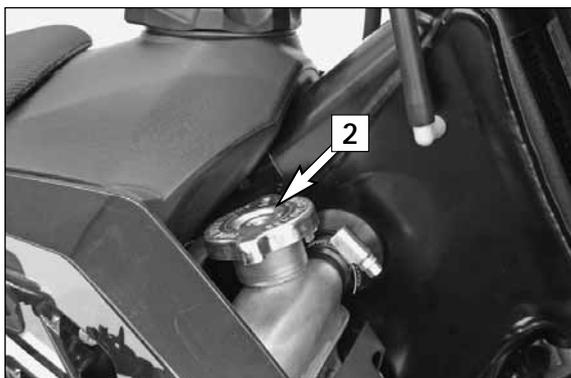
! ATENCION

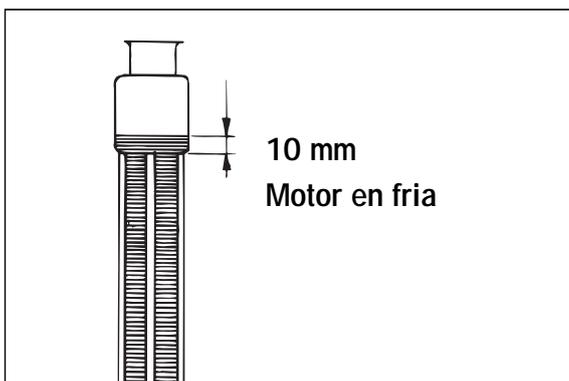
- Si se retira el tapón del radiador [2] con el motor en caliente, el líquido de refrigeración puede salir a presión y causar graves quemaduras. Atención - riesgo de quemaduras!
- No desabridar nunca las mangueras del radiador con el motor caliente. El líquido refrigerante y el vapor saliente pueden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

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

! AVISO

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



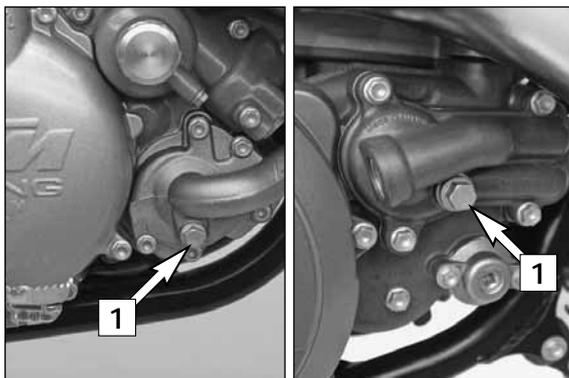


Control del nivel del líquido de refrigeración

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

⚠ ATENCION

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

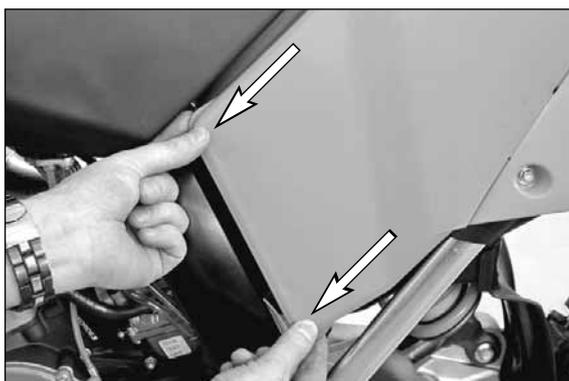


Purgar el sistema de refrigeración

El líquido refrigerante puede vaciarse quitando el tornillo [1] en el lado delantero del cilindro.

Para el sangrado del sistema de refrigeración, llenar con líquido refrigerante hasta aprox. 10 cm por encima de las láminas de refrigeración.

Después de una breve marcha, comprobar otra vez el nivel de líquido refrigerante.



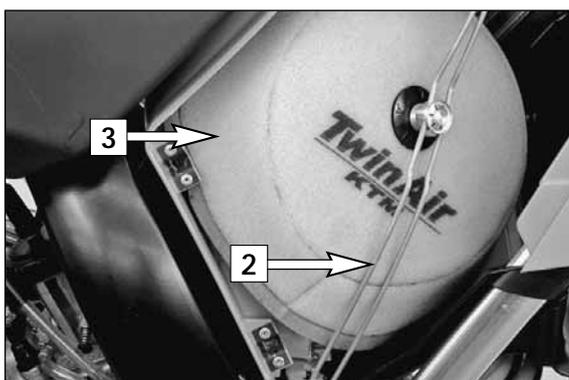
Limpieza del filtro del aire *

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 hacia abajo el arco de soporte del filtro [2], virar hacia el lado y quitar el filtro del aire [3] con el soporte del filtro [4] de la caja del filtro.

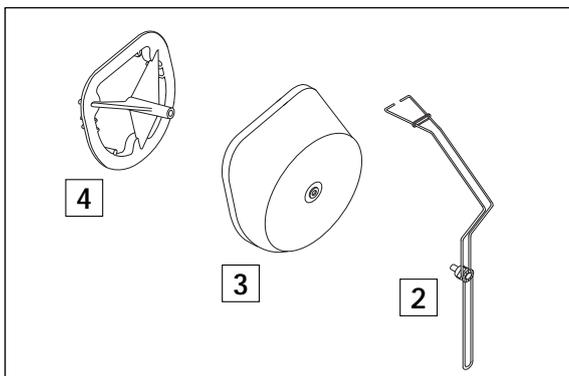
! AVISO

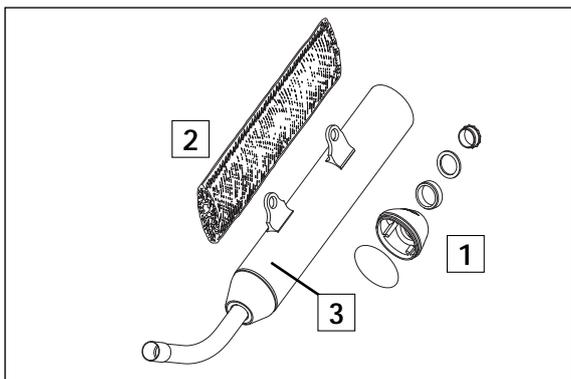
- No limpie la espuma del filtro con gasolina o petróleo ya que la pueden corroer. Para su correcto mantenimiento KTM recomienda el uso de productos de la marca „Motorex“ (Dirt Bio Remover y Liquid Bio Power)
- No ponga nunca en marcha la motocicleta sin filtro de aire. el polvo y las impurezas que penetran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



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

Meter el filtro del aire en el soporte del filtro y montarlos juntos en la caja del filtro, al mismo tiempo poner atención en el centrado, fijarlo con el arco de soporte del filtro.





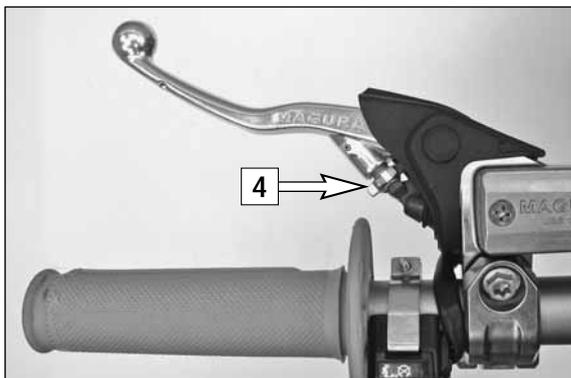
Sistema de escape *

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

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

⚠ ATENCION

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

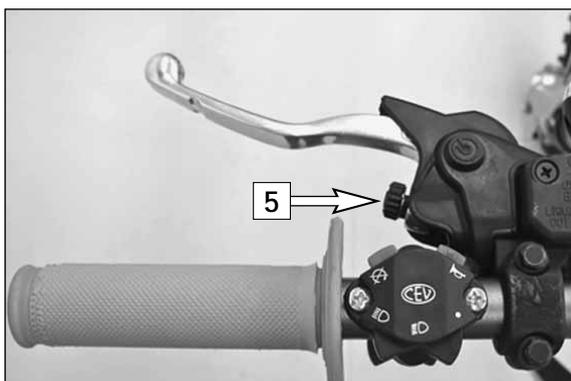


Cambiar la posición básica de la palanca del embrague (125/200)

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

! AVISO

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



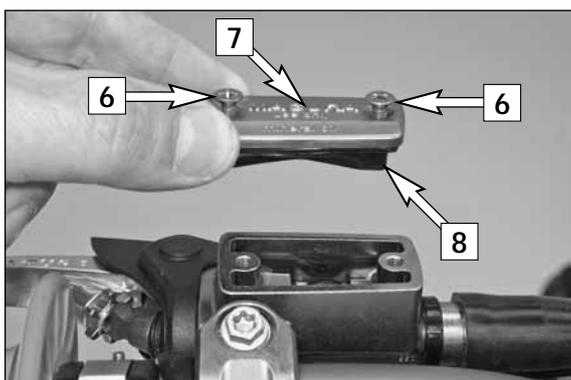
Cambiar la posición básica de la palanca del embrague (250/300)

Con el tornillos de ajuste [5] se puede regular individualmente la posición de la palanca del embrague, lo que permite adaptar de forma ideal la posición de la palanca al tamaño personal de la mano.

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

! AVISO

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



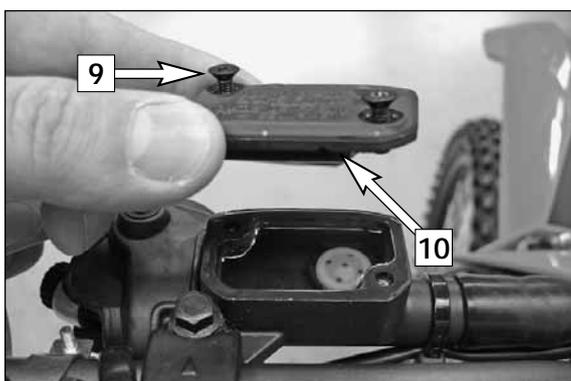
Controlar el nivel de aceite del embrague hidráulico (125/200)

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

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

! AVISO

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



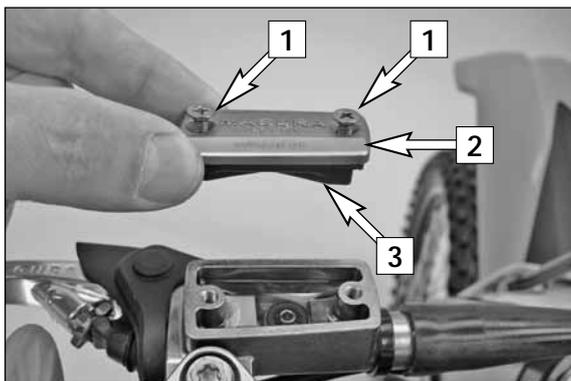
Controlar el nivel de aceite del embrague hidráulico (250/300)

Para comprobar el nivel de aceite del cilindro maestro del embrague se tiene que quitar la tapa. Quitar para ello los tornillos [9] y la tapa junto con la goma protectora [10]. El nivel del aceite debería estar, con el cilindro maestro horizontal, a 4 mm del borde superior.

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

! AVISO

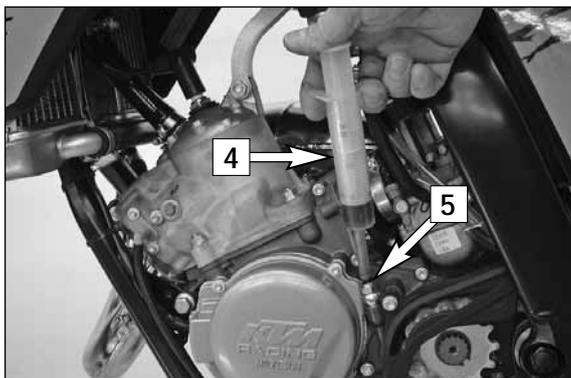
En los modelos 250/300 están montadas guarniciones de embrague de la empresa Brembo, las cuales están llenadas con líquido de frenos dot 5.1. estos dispositivos no se pueden en ningún caso rellenar con aceite hidráulico. sólo de esta forma puede ser alcanzado un funcionamiento óptimo del accionamiento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



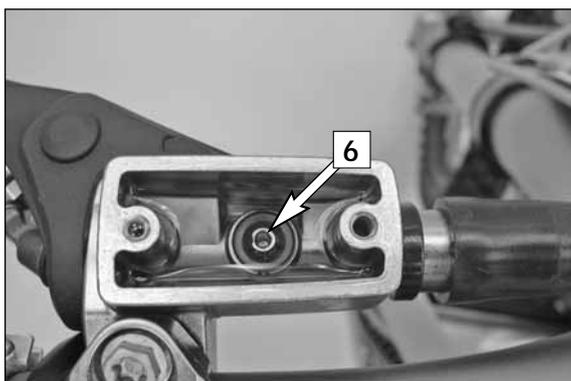
Purgar el embrague hidráulico *

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

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



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



Ahora presionar el líquido en el sistema tanto tiempo, hasta que salga por el orificio [6] del cilindro maestro sin burbujas. Entretanto, absorber el líquido del depósito de reserva del cilindro maestro para impedir que se derrame. Después del sangrado retirar la jeringa de sangrado, montar el tornillo de sangrado, ajustar el nivel en el depósito de reserva y montar la tapa (véase arriba).

Reglaje del carburador *

Reglaje original del carburador

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

Proporción de la mezcla: **1:60**

Información para la modificación del reglaje

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

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

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

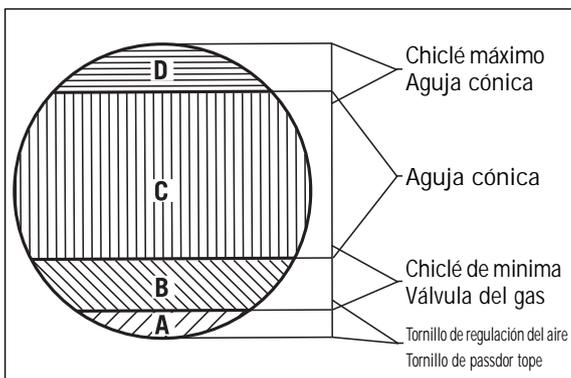
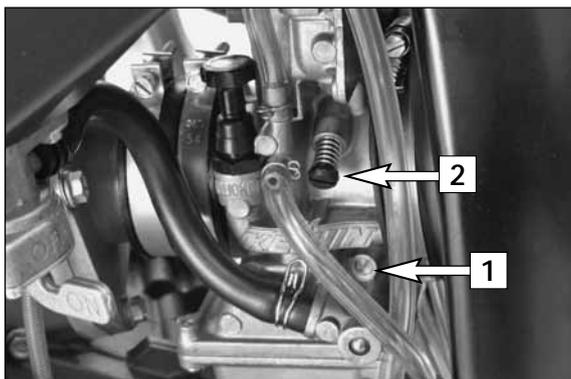
⚠ ATENCION

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

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

Fundamentos para el desgaste del carburador

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



Definiciones:

Mezcla demasiado rica:

Gasolina en exceso con respecto al aire.

Mezcla demasiado pobre:

Poca gasolina con respecto al aire.

Ralenti A

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

Apertura de la valvula B

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

Carga parcial C

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

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

Maxima apertura D

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

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

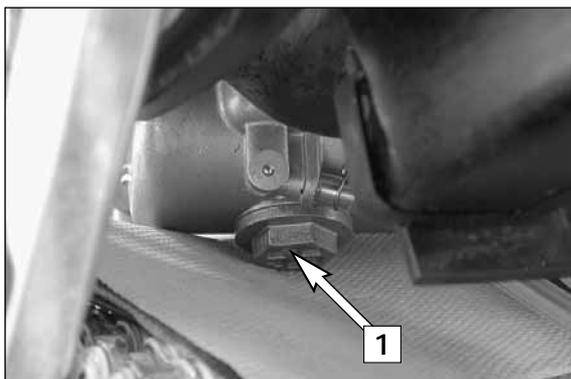
AGUJA TIPO	GAMMA DE RENDIMIENTO	
	MÁS RICA	MÁS POBRE
NOZD	←————→	
NOZE	←————→	
NOZF	←————→	
NOZG	←————→	
NOZH	←————→	
NOZI	←————→	

Explicación de la tabla - ejemplo

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

! AVISO

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

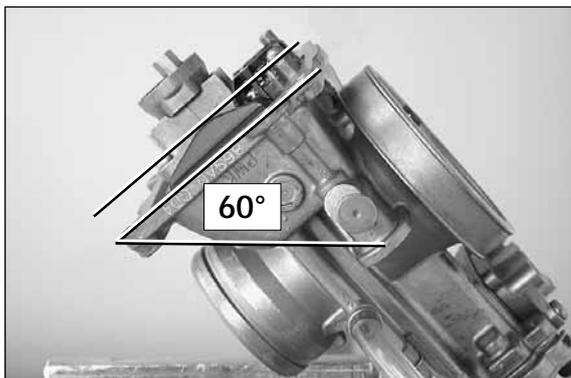


Vaciar la caja del flotador del carburador

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

⚠ ATENCION

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



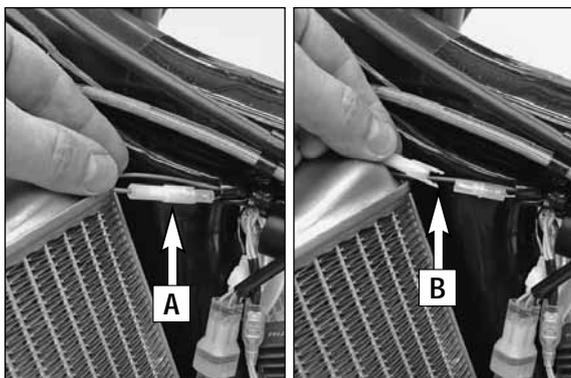
Control del nivel de la cuba *

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



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

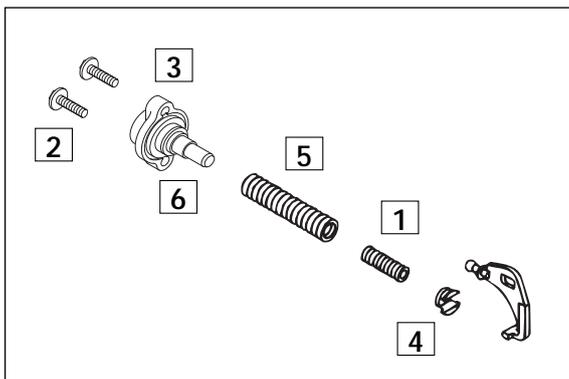
En la caja digital están memorizadas 2 curvas de encendido (PERFORMANCE y SOFT). En el estado de suministro la curva de encendido PERFORMANCE se encuentra activada. Mediante la separación de una conexión de enchufe debajo del depósito de gasolina, la curva de encendido SOFT puede ser activada de manera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



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

conexión de enchufe cerrada
conexión de enchufe interrumpida

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



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

La característica del motor se puede cambiar por medio de los varios espesores de muelle del muelle auxiliar [1]. En el estado de suministro está montado un muelle auxiliar diseñado para una „buena viabilidad“ (uso suave de potencia).

Si prefiere un „rendimiento de funcionamiento más suave“ o una „característica de motor agresiva“, se puede montar uno de los muelles auxiliares adjuntos.

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

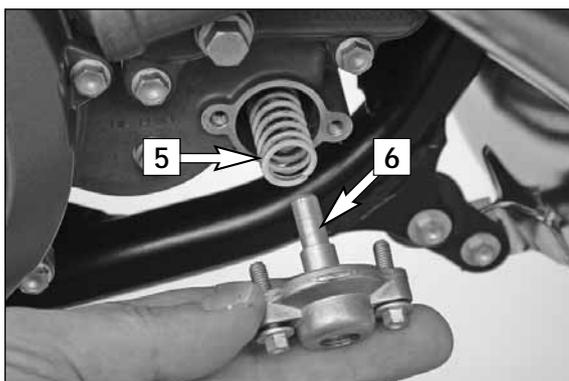
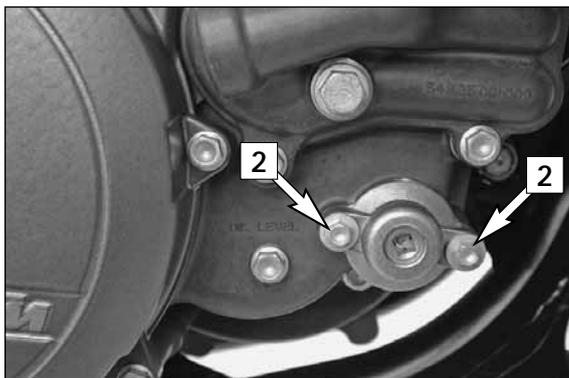
Muelle auxiliar para rendimiento de funcionamiento más suave (paquete adjunto)
Número de la pieza de cambio 548.37.072.100, marcación de color VERDE

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

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

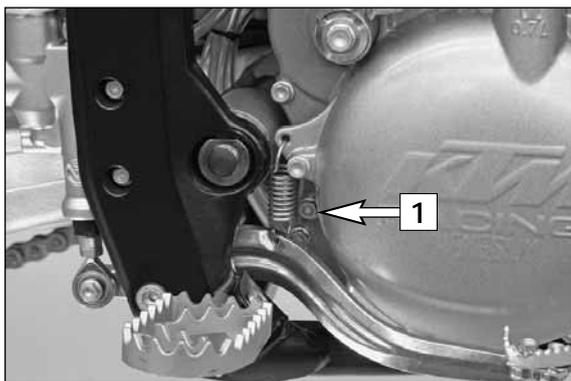
! AVISO

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



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

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

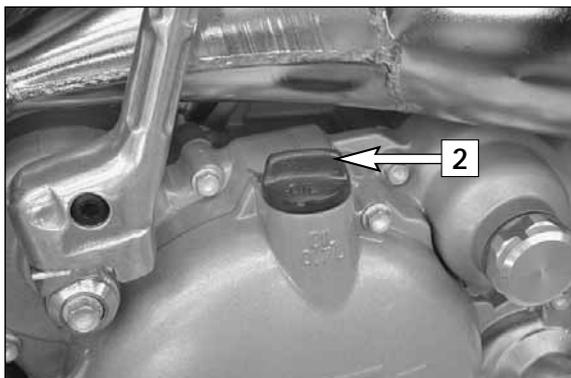


Control del nivel del aceite del cambio (125/200)

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

! AVISO

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



Sustitucion del aceite del cambio (125/200) *

Para cambiar el aceite del cambio se deberá dar una vuelta con la moto hasta que el motor esté caliente dejando luego el vehículo sobre una superficie plana. Quitar el tapón de salida del aceite [3] y [4] y dejar que salga el aceite usado dejándolo caer en un recipiente. Limpiar los imanes de los tapones de salida del aceite y montarlos con juntas.

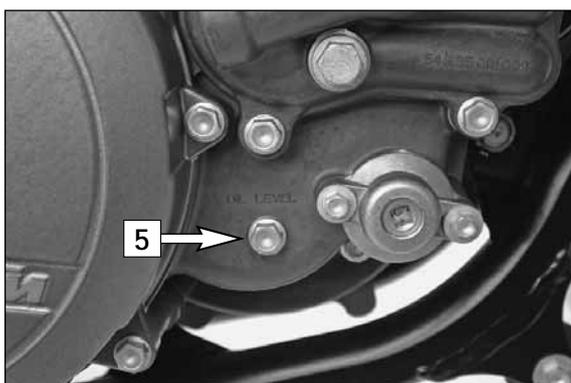
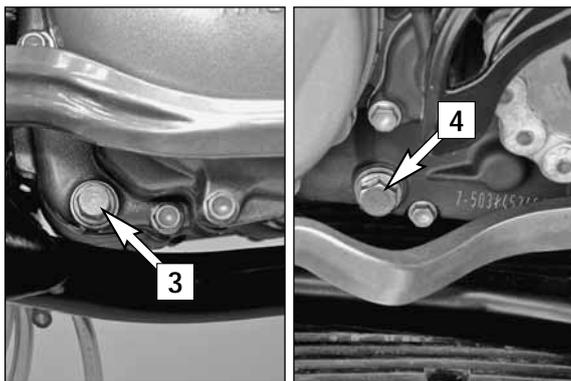
M12x1,5 20 Nm

M10x1 15 Nm

Echar 0,7 litros de aceite (p.eje. Motorex Top Speed 4T 15W50), cerrar el tapón [2] y controlar la estanqueidad del motor.

! AVISO

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

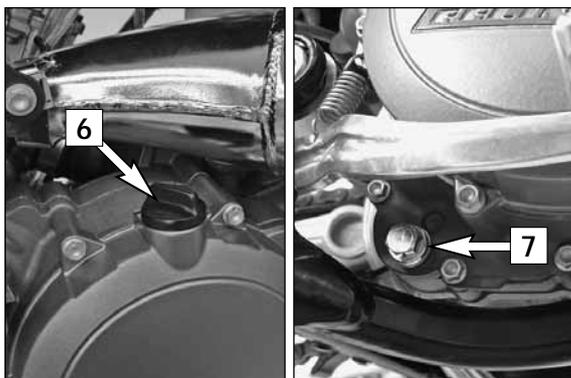


Control del nivel del aceite del cambio (250/300)

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

! AVISO

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



Sustitucion del aceite del cambio (250/300) *

Para sustituir el aceite del cambio, hágalo siempre con el motor en caliente y coloque la motocicleta sobre una superficie plana. Quite el tornillo de drenaje del aceite [7] y vacíe el aceite viejo en un recipiente. Limpie el imán del tornillo de drenaje y vuelva a montarlo.

M12x1,5 20 Nm

Vierta 0,7l de aceite (p.eje. Motorex Top Speed 4T 15W50), vuelva a colocar el tapón [6] y compruebe que no haya pérdida de aceite.

! AVISO

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

LIMPIEZA »

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

! AVISO

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

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

CONSERVACIÓN PARA EL SERVICIO DE INVIERNO »

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

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

⚠ ATENCION

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

! AVISO

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

ALMACENAMIENTO »

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

- Limpie en profundidad la motocicleta (ver capítulo: LIMPIEZA)
- El aceite del cambio debe ser cambiado (el aceite viejo contiene impurezas corrosivas)
- Controle el anticongelante y el nivel del líquido refrigerante.
- Deje que el motor se caliente nuevamente, cierre el grifo de la gasolina y espere a que el motor se pare por si solo. De este modo evitará la corrosión de los chichlés 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.
- Desmonte la batería y cárguela. (ver capítulo: BATERIA)
- El lugar de almacenamiento debe ser seco y no estar sometido a grandes cambios de temperatura.
- Cubra la motocicleta con una lona o un toldo transpirable. No utilice para ello materiales impermeables que no dejarían escapar la humedad y provocarían la corrosión.

! AVISO

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

PUESTA EN MARCHA DESPUES DEL ALMACENAMIENTO

- Monte la batería cargada (preste atención a la polaridad)
- Ajustar la hora en el tacómetro
- 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 periodo de parada (menor trabajo en los talleres). Así se pueden evitar largos períodos de espera en los talleres a principios de temporada.

DATOS TECNICOS – CHASIS 125 EXC/SIX DAYS, 200 XC/XC-W/EXC 2009»

CHASIS	125/200 XC/XC-W/EXC/EXC SIX DAYS
Bastidor	Central en acero cromo moilbdeno
Horquilla 125/200 XC-W/EXC/EXC Six Days 200 XC	WP Suspension – 4860 MXMA PA (Open Cartridge, Preload Adjuster) WP Suspension – 4860 MXMA CC (Closed Cartridge)
Recorrido susp. del/tras.	300/335 mm
Suspensión tras.	WP Suspension – 5018 PDS DCC (Double Compression Control)
Freno delantero	Freno de disco de acero al carbono (wave) Ø 260 mm pinza de freno flotante
Freno trasero	Freno de disco de acero al carbono (wave) Ø 220 mm pinza de freno flotante
Discos de freno	limité desgaste 2,50 mm (delantero) / 3,50 mm (trasero)
Neumático delantero * 125/200 EXC/EXC Six Days 200 XC/XC-W	90/90-21 54M Metzeler MCE 6 Days Extreme 80/100-21 51M Bridgestone M59
Presión aire offroad Presión aire en carret.	1,0 bar 1,5 bar
Neumático trasero * 125/200 EXC/EXC Six Days 200 XC/XC-W	120/90-18 65M Metzeler MCE 6 Days Extreme 100/100-18 59M Bridgestone M402
Presión aire offroad Presión aire en carret.	1,0 bar 2,0 bar
Capacidad del depósito 125 EXC/EXC Six Days, 200 EXC EU 200 XC/XC-W/EXC AUS	9,5 litros (Reserva 2 litros) 11 litros (Reserva 2 litros)
Transmisión secundaria 125 EXC EU/EXC Six Days 200 XC/XC-W 200 EXC	14:42 14:48 14:42
Cadena	5/8 x 1/4 "
Coronas traseras disp.	38, 40, 42, 45, 48, 49, 50, 51, 52
Lampara	Faro 12V 35/35W Bilux (portalámpara Ba20d) Luces de posición 12V 5W (portalámpara W2, 1x9,5d) Luz de freno-luz trasera LED Luz de intermitente 12V 10W (portalámpara Ba15s)
Angulo de giro	63°
Distancia entre ejes	1471 ± 10 mm
Altura del asiento	985 mm
Altura mínima	390 mm
Peso (sin carburante) 125/200 EXC/EXC Six Days 200 XC 200 XC-W	97 kg 94,4 kg 94,8 kg

* otras autorizaciones de neumáticos las encuentra en Internet bajo www.ktm.com

DATOS TECNICOS – CHASIS 125 EXC/SIX DAYS, 200 XC/XC-W/EXC 2009»

REGLAJE ESTANDAR – HORQUILLA		
	125/200 XC-W/EXC/EXC SIX DAYS	200 XC
	WP 4860 MXMA PA 14.18.7E.02	WP 4860 MXMA CC 14.18.7E.27
Ajuste compresión	22 pasos	15 pasos
Ajuste extensión	22 pasos	21 pasos
Muelle	432.505.00.040W	432.485.00.042W
Preload adjuster	2 giros	-
Cámara de compensación	110 mm	-
Aceite horquilla	SAE 5	SAE 5

REGLAJE ESTANDAR – AMORTIGUADOR		
	125/200 XC-W/EXC/EXC SIX DAYS	200 XC
	WP 5018 PDS DCC 12.18.7E.02	WP 5018 PDS DCC 12.18.7E.27
Ajuste compresión		
Low speed	15 pasos	15 pasos
High speed	1,5 giros	1 giro
Ajuste extensión	24 pasos	25 pasos
Muelle	66-250	66-250
Precarga del muelle	7 mm	5 mm
Pandeo estatico	35 mm ± 2 mm	38 mm ± 2 mm
Pandeo de rodaje	105 mm ± 5 mm	112 mm ± 5 mm

PAR DE APRIETE – CHASIS		
Tornillo del eje delantero	M24x1,5	45 Nm
Tornillos pinza del freno delantero	M8 (10.9)	Loctite 243 + 25 Nm
Tornillos disco de freno	M6 (10.9)	14 Nm
Tornillos pipa de dirección	M20x1,5	10 Nm
Tornillos pipa de dirección inferior	M20x1,5	Loctite 243 + 60 Nm
Tornillos fijación tija superior (tija mecanicidas)	M8 (10.9)	17 Nm
Tornillos fijación tija inferior (tija mecanicidas)	M8 (10.9)	12 Nm
Tornillos tija de la horquilla superior	M8 (10.9)	Loctite 243 + 17 Nm
Tornillos fijación tija superior (tija forjado)	M8 (10.9)	20 Nm
Tornillos fijación tija inferior (tija forjado)	M8 (10.9)	15 Nm
Tornillos fijación soporte semieje	M8 (10.9)	15 Nm
Tuerca del eje trasero	M20x1,5	80 Nm
Tuerca eje basculante	M16x1,5	100 Nm
Tornillos de las bridas del manillar	M8 (10.9)	20 Nm
Tornillos del asiento del manillar	M10 (10.9)	Loctite 243 + 40 Nm
Tornillo amortiguador superior	M12 (10.9)	Loctite 243 + 80 Nm
Tornillo amortiguador inferior	M12 (10.9)	Loctite 243 + 80 Nm
Tornillos de cabeza rebajada del subchasis	M8 (10.9)	Loctite 243 + 35 Nm
Tuercas collar en los tornillos de la corona	M8	Loctite 243 + 35 Nm
Tornillo de cabeza rebajada del caballete lateral	M8 (10.9)	Loctite 243 + 40 Nm
Par esférico del pedal del freno	M6 (10.9)	10 Nm
Tornillo de fijación	M10 (10.9)	60 Nm
Puntal motor	M8 (10.9)	33 Nm
Tornillo fijación del anillo de ajuste de tensión previa del muelle (amortiguador)	M6	8 Nm
Tuerca de radio	M4,5 / M5	5 Nm
Otros tornillos chasis	M6 M8 M10	10 Nm 25 Nm 45 Nm
Otros tuercas chasis	M6 M8 M10	15 Nm 30 Nm 50 Nm

DATOS TECNICOS – MOTOR 125 EXC/EXC SIX DAYS, 200 XC/XC-W/EXC 2009»

MOTOR	125 EXC/EXC SIX DAYS	200 XC-W/EXC	200 XC
Tipo	Motor Otto monocilíndrico de dos tiempos con refrigeración por líquido con el sistema de control válvula de escape		
Cilindrada	124,8 cm ³	193 cm ³	
Diámetro / Carrera	54 / 54,5 mm	64 / 60 mm	
Gasolina	Super sin plomo, con índice de octanos mínimo de 95, mezclado con aceites de primera calidad para dos tiempos		
Proporción de mezcla	1:60 en caso de utilización de aceites para dos tiempos de primera calidad (Motorex Cross Power 2T). En caso de duda se ruega ponerse en contacto con su importador		
Soporte del cigüeñal	1 Rodamiento / 1 Rodamientos de rodillos cilíndricos		
Rodiamento de cabeza de biela	Jaula de agujas		
Casquillo del pié de biela	Jaula de agujas		
Pistón	Aluminio fundido		
Segmentos	2 anillos trapezoidales	2 segmentos R	
Media „X“ <small>(borde superior del pistón borde superior del cilindro)</small>	0,0 mm + 0,10 mm		
Avance de encendido	1,4 mm (16,5 °) ante PMS	1,6 mm (17 °) ante PMS	
Bujía	NGK BR9 ECMVX	NGK BR 8 EG	
Distancia entre electrodos	0,60 mm		
Media „Z“ <small>(altura de la válvula control)</small>	43,5 mm	47 mm	
Transmisión primaria	ruedas dentadas cilíndricas de engrana recto, transmisión primaria 23:73		
Embrague	Multidisco en baño de aceite, del sistema hidráulico (Motorex Hydraulic-Fluid 75)		
Cambio	6 velocidades		
Desarrollo cambio			
1 a marcha	12 : 33 „1G33“	13 : 33 „1G33“	13 : 32 „1S32“
2 a marcha	„2S15“ 15 : 31 „2G31“	„2S15“ 15 : 31 „2G31“	„2S15“ 15 : 30 „2S30“
3 a marcha	„3S17H“ 17 : 28 „3S28H“	„3S17H“ 17 : 28 „3S28H“	„3S17H“ 17 : 28 „3S28H“
4 a marcha	„4S19H“ 19 : 26 „4S26“	„4S19H“ 19 : 26 „4S26“	„4S19H“ 19 : 26 „4S26H“
5 a marcha	„5S21“ 21 : 25 „5S25“	„5G17H“ 17 : 19 „5G19H“	„5S21“ 21 : 25 „5S25“
6 a marcha	„6G20“ 20 : 20 „6G20“	„6G22H“ 22 : 20 „6E20H“	„6G22“ 22 : 23 „6S23“
Engrase engranaje	0,7 l aceite de motor (Motorex Top Speed 4T 15W50)		
Piñones cadena disp.	13 / 14 por cadena 5/8 x 1/4"		
Líquido	1,2 litro, 50% anticongelante, 50% de agua destilada, al menos -25° C		
Encendido	KOKUSAN 2K-3		
Generador	12V / 110 W		
Carburador	carburador Keihin PWK 36 con corredera plana, ajuste véase tabla		
Filtro de aire	pieza intercalada filtro húmedo de aire de plástico celular		

DATOS TECNICOS – MOTOR 125 EXC/EXC SIX DAYS, 200 XC/XC-W/EXC 2009»

REGLAJE ORIGINAL DEL CARBURADOR	
	125 EXC/EXC SIXDAYS (5 KW)
Carburador	Keihin PWK 36 S AG
Número de identificación	FK0191
Chiclé de máxima	140 (168/170/172)
Chiclé de mínima	38x38 (45/48)
Chiclé de arranque	50 (85)
Aguja cónica	N84I (NOZE/NOZF)
Posición aguja	5 (4)
Válvula del gas	7
Tornillo regulación mezcla	2,5 (1)
Reducción	-

REGLAJE ORIGINAL DEL CARBURADOR			
	200 XC 200 XC-W	200 EXC AUS	200 EXC EU (7 KW)
Carburador	Keihin PWK 36 S AG	Keihin PWK 36 S AG	Keihin PWK 36 S AG
Número de identificación	FK 0200	FK0121	FK0211
Chiclé de máxima	162 (160/165)	162 (160/165)	100 (160/162/165)
Chiclé de mínima	42	35 (42)	35x35 (42)
Chiclé de arranque	85	85	50 (85)
Aguja cónica	NOZH (NOZG)	R1475J (NOZG/NOZH)	N84I (NOZG/NOZH)
Posición aguja	4	3	4
Válvula del gas	7	7	7
Tornillo regulación mezcla	1 giro	1 giro	1,5 (1) giros
Reducción	-	pasador tope 36 mm	pasador tope 36 mm

PAR DE APRIETE – MOTOR		
Tornillos con collar – culata	M7	18 Nm
Tuerca del cilindro	M8	30 Nm
Tuerca volante	M12x1	60 Nm
Tuerca eje primario	M16x1,5 rosca a izquierdas	Loctite 243 + 130 Nm
Tuerca del cubo del embrague	M18x1,5	Loctite 243 + 130 Nm
Tornillos cárter de motor y de tapa embrague	M6	10 Nm
Tornillo collar del cilindro receptor del embrague	M6	Loctite 243 + 10 Nm
Tornillo especial del tambor de retención del selector de marchas	M8	Loctite 243 + 25 Nm
Tornillo de vaciado	M12x1,5	20 Nm
Tornillo de vaciado	M10x1	15 Nm
Tornillo de vaciado tapón de la bomba de agua	M10x1	15 Nm
Tornillos de gollete tapón de la bomba de agua	M6	Loctite 243 + 10 Nm
Turbina de bomba de agua	M5	Loctite 243 + 6 Nm
Cárter del motor y tapa de embrague	M6	10 Nm
Tornillos de gollete tapa de encendido	M5	5 Nm
Tornillos de gollete brida de escape	M5	6 Nm
Bujía	M14x1,25	25 Nm
Tornillos de gollete sistema de encendido	M5	Loctite 243 + 6 Nm
Tornillo de gollete pedal de arranque	M8	Loctite 243 + 25 Nm
Otros tornillos	M 5 M 6 M 8 M 10	6 Nm 10 Nm 25 Nm 45 Nm

DATOS TECNICOS – CHASIS 250/300 XC/XC-W/EXC/EXC SIX DAYS 2009»

CHASIS	250/300 XC/XC-W/EXC/EXC SIX DAYS
Bastidor	Central en acero cromo moilbdeno
Horquilla 250/300 XC 250/300 XC-W/EXC/EXC Six Day	WP Suspension – 4860 MXMA CC (Closed Cartridge) WP Suspension – 4860 MXMA PA (Open Cartridge, Preload Adjuster)
Recorrido susp. del/tras.	300/335 mm
Suspensión tras.	WP Suspension – 5018 PDS DCC (Double Compression Control)
Freno delantero	Freno de disco de acero al carbono (wave) Ø 260 mm pinza de freno flotante
Freno trasero	Freno de disco de acero al carbono (wave) Ø 220 mm pinza de freno flotante
Discos de freno	limité desgaste 2,50 mm (delantero) / 3,50 mm (trasero)
Neumático delantero * 250/300 XC/XC-W 250/300 EXC/EXC Six Days	80/100-21 51M Bridgestone M59 90/90-21 54M Metzeler MCE 6 Days Extreme
Presión aire offroad Presión aire en carret.	1,0 bar 1,5 bar
Neumático trasero * 250/300 XC/XC-W 250/300 EXC/EXC Six Days	110/100-18 64M Bridgestone M402 140/80-18 70M Metzeler MCE 6 Days Extreme
Presión aire offroad Presión aire en carret.	1,0 bar 2,0 bar
Capacidad del depósito 250/300 XC/XC-W 250/300 EXC EU 250/300 EXC AUS 250/300 EXC Six Days	11 litros (Reserva 2 litros) 9,5 litros (Reserva 2 litros) 11 litros (Reserva 2 litros) 9,5 litros (Reserva 2 litros)
Transmisión secundaria 250/300 XC 250 XC-W 300 XC-W 250/300 EXC/EXC Six Days	14:50 13:50 14:50 13:40
Cadena	5/8 x 1/4 "
Coronas traseras disp.	38, 40, 42, 45, 48, 49, 50, 51, 52
Lampara	Faro 12V 35/35W Bilux (portalámpara Ba20d) Luces de posición 12V 5W (portalámpara W2, 1x9,5d) Luz de freno-luz trasera LED Luz de intermitente 12V 10W (portalámpara Ba15s)
Batería (modelos con arranque eléctrico)	12V 3Ah sin mantenimiento
Angulo de giro	63,5°
Distancia entre ejes	1475 ± 10 mm
Altura del asiento	985 mm
Altura mínima	385 mm
Peso (sin carburante) 250 XC 250 XC-W ZA 250 XC-W USA 250 EXC AUS 250 EXC EU/EXC Six Days 300 XC 300 XC-W 300 EXC/EXC Six Days	100,4 kg 100,6 kg 101,6 kg 103,1 kg 100,8 kg 100,4 kg 100,6 kg 103,1 kg

* otras autorizaciones de neumáticos las encuentra en Internet bajo www.ktm.com

DATOS TECNICOS – CHASIS 250/300 XC/XC-W/EXC/EXC SIX DAYS 2009»

REGLAJE ESTANDAR – HORQUILLA		
	250/300 XC-W/EXC/EXC SIX DAYS	250/300 XC
	WP 4860 MXMA PA 14.18.7E.04	WP 4860 MXMA CC 14.18.7E.28
Ajuste compresión	22 pasos	15 pasos
Ajuste extensión	22 pasos	21 pasos
Muelle	432.505.00.042W	432.485.00.044W
Preload adjuster	2 giros	-
Cámara de compensación	110 mm	-
Aceite horquilla	SAE 5	SAE 5

REGLAJE ESTANDAR – AMORTIGUADOR		
	250/300 XC-W/EXC/EXC SIX DAYS	250/300 XC
	WP 5018 PDS DCC 12.18.7E.04	WP 5018 PDS DCC 12.18.7E.28
Ajuste compresión		
Low speed	15 pasos	15 pasos
High speed	1,5 giros	1 giro
Ajuste extensión	24 pasos	25 pasos
Muelle	69-250	69-250
Precarga del muelle	9 mm	5 mm
Pandeo estatico	35 mm ± 2 mm	38 mm ± 2 mm
Pandeo de rodaje	105 mm ± 5 mm	112 mm ± 5 mm

PAR DE APRIETE – CHASIS		
Tornillo del eje delantero	M24x1,5	45 Nm
Tornillos pinza del freno delantero	M8 (10.9)	Loctite 243 + 25 Nm
Tornillos disco de freno	M6 (10.9)	14 Nm
Tornillos pipa de dirección	M20x1,5	10 Nm
Tornillos pipa de dirección inferior	M20x1,5	Loctite 243 + 60 Nm
Tornillos fijación tija superior (tija mecanicidas)	M8 (10.9)	17 Nm
Tornillos fijación tija inferior (tija mecanicidas)	M8 (10.9)	12 Nm
Tornillos tija de la horquilla superior	M8 (10.9)	Loctite 243 + 17 Nm
Tornillos fijación tija superior (tija forjado)	M8 (10.9)	20 Nm
Tornillos fijación tija inferior (tija forjado)	M8 (10.9)	15 Nm
Tornillos fijación soporte semieje	M8 (10.9)	15 Nm
Tuerca del eje trasero	M20x1,5	80 Nm
Tuerca eje basculante	M16x1,5	100 Nm
Tornillos de las bridas del manillar	M8 (10.9)	20 Nm
Tornillos del asiento del manillar	M10 (10.9)	Loctite 243 + 40 Nm
Tornillo amortiguador superior	M12 (10.9)	Loctite 243 + 80 Nm
Tornillo amortiguador inferior	M12 (10.9)	Loctite 243 + 80 Nm
Tornillos de cabeza rebajada del subchasis	M8 (10.9)	Loctite 243 + 35 Nm
Tuercas collar en los tornillos de la corona	M8	Loctite 243 + 35 Nm
Tornillo de cabeza rebajada del caballete lateral	M8 (10.9)	Loctite 243 + 40 Nm
Par esférico del pedal del freno	M6 (10.9)	10 Nm
Tornillo de fijación	M10 (10.9)	60 Nm
Puntal motor	M8 (10.9)	33 Nm
Tornillo fijación del anillo de ajuste de tensión previa del muelle (amortiguador)	M6	8 Nm
Tuerca de radio	M4,5 / M5	5 Nm
Otros tornillos chasis	M6 M8 M10	10 Nm 25 Nm 45 Nm
Otros tuercas chasis	M6 M8 M10	15 Nm 30 Nm 50 Nm

DATOS TECNICOS – MOTOR 250 XC/XC-W/EXC/EXC SIX DAYS 2009»

MOTOR	250 XC	250 EXC EU 250 EXC SIX DAYS	250 XC-W 250 EXC AUS
Tipo	Motor Otto monocilíndrico de dos tiempos con refrigeración por líquido con el sistema de control válvula de escape KTM Twin Valve Control y KTM Torque Chamber		
Cilindrada	249 cm ³		
Diámetro / Carrera	66,4 / 72 mm		
Gasolina	Super, sin plomo, con índice de octanos mínimo de 95, melclado con aceites para dos tiempos (Motorex Cross Power 2T)		
Proporción de mezcla	1:60 en caso de utilización de aceites para dos tiempos de primera calidad. En caso de duda se ruega ponerse en contacto con su importador o utilizar por precaución una mezcla de 1:40		
Soporte del cigüeñal	1 Rodamiento / 1 Rodamientos de rodillos cilíndricos		
Rodiamento de cabeza de biela	Jaula de agujas		
Casquillo del pié de biela	Jaula de agujas		
Pistón	Aluminio fundido		
Segmentos	2 segmentos R		
Media „X“ <small>(borde superior del pistón borde superior del cilindro)</small>	0 + 0,1 mm		
Avance de encendido	1,9 mm PMS		
Bujía	NGK BR 7 ES		
Elektrodenabstand	0,60 mm		
Maß „Z“ <small>altura de la válvula control</small>	47,5 mm		
TVC inicio del ajuste	5500/min		
TVC fin del ajuste	7300/min (muelle suplementario rojo), 7800/min (muelle suplementario amarillo), 8300/min (muelle suplementario verde)		
Transmisión primaria	Ruedas dentadas cilíndricas de engrana recto, transmisión primaria 26:72		
Embrague	Multidisco en baño de aceite, del sistema hidráulico (Motorex líquido de frenos DOT 5.1)		
Cambio	5 velocidades		
Desarrollo cambio			
1a marcha	14 : 30	14 : 30	14 : 30
2a marcha	16 : 26	17 : 26	17 : 26
3a marcha	18 : 24	19 : 23	19 : 23
4a marcha	21 : 24	20 : 20	20 : 20
5a marcha	22 : 21	29 : 23	29 : 23
Engrase engranaje	0,7 l aceite de motor (Motorex Top Speed 4T 15W50)		
Piñones cadena disp.	13 / 14 por cadena 5/8 x 1/4"		
Líquido	1,2 litro, 50% anticongelante, 50% de agua destilada, al menos -25° C		
Encendido	KOKUSAN E		
Generador	12V / 110 W		
Ayuda da arranque	Pedale de arranque / arranque elettrico	Pedale de arranque	Pedale de arranque / arranque elettrico
Carburador	Carburador Keihin PWK 36 con corredera plana, ajuste véase tabla		
Filtro de aire	Pieza intercalada filtro húmedo de aire de plástico celular		

DATOS TECNICOS – MOTOR 250 XC/XC-W/EXC/EXC SIX DAYS 2009»

REGLAJE ORIGINAL DEL CARBURADOR				
	250 XC	250 XC-W	250 EXC AUS	250 EXC EU 250 EXC SIX DAYS
Carburador	Keihin PWK 36S AG	Keihin PWK 36S AG	Keihin PWK 36S AG	Keihin PWK 36S AG
Número de identificación	FK0220	FK0230	3600C	FK0251
Chiclé de máxima	168 (170)	165 (162)	160 (162,165)	115 (162,165)
Chiclé de mínima	35	35	35	38X38 (35)
Chiclé de arranque	85	85	85	50 (85)
Aguja cónica	N8RH (N8RG)	N8RW (N8RH,N8RJ)	N3CJ (N8RH, N8RJ, N8RW, N2ZJ, N2ZWG)	N84K (N8RH, N8RJ, N8RW, NOZG)
Posición aguja	4	4	1	3 (4)
Válvula del gas	7	7	7	7
Tornillo regulación mezcla	1 giro	1 giro	3,5 giros	1,75 giros
Reducción	-	-	pasador tope 36 mm	pasador tope 36 mm

PAR DE APRIETE - MOTOR		
Tornillos con collar - culata	M 8	27 Nm
Tuerca del cilindro	M 10	35 Nm
Tuerca volante	M 12X1	60 Nm
Chapa de soporte del control de escape	M 5	Loctite243 7 Nm
Válvula de distribución del control de escape	M 6	Loctite243 10 Nm
Palanca angular del control de escape	M 5	Loctite243 6 Nm
Eje del selector - chapa de soporte del cojinete	M 6	Loctite243 10 Nm
Dispositivo de detención del cambio	M 6	Loctite243 10 Nm
Palanca de detención	M 5	Loctite243 6 Nm
Bulones del piñón intermedio	M 6	Loctite270 8 Nm
Chapa de desembrague del pedal de arranque	M 6	Loctite243 10 Nm
Tornillo collar de la pieza de tope (pedal de arranque)	M 6	Loctite243 10 Nm
Grillete del muelle	M 6	Loctite243 10 Nm
Tornillo de vaciado del aceite con imán	M 12X1,5	20 Nm
Turbina de la bomba de agua	M 5	Loctite243 6 Nm
Tornillo de vaciado del tapón de la bomba de agua	M 10X1	15 Nm
Tuerca eje primario (con filete a la izquierda)	M 18X1,5	Loctite2701 150 Nm
Tuerca del cubo del embrague	M 18X1,5	Loctite2701 100 Nm
Cárter del motor	M 6	10 Nm
Bujía	M 14X1,25	25 Nm
Palanca del pedal de arranque	M 8 (10.9)	Loctite243 25 Nm
Palanca de cambio	M 6 (10.9)	Loctite243 14 Nm
Tornillos de la tapa	M 5	6 Nm
Encendido / volante magnético	M 6	Loctite243 8 Nm
Encendido / Pick Up	M 5	Loctite243 6 Nm
Tapa del encendido (motor de arranque eléctrico)	M 6	8 Nm
Tapa exterior del encendido (motor de arranque eléctrico)	M 6	8 Nm
Otros tornillos	M 5	6 Nm
	M 6	10 Nm
	M 8	25 Nm
	M 10	45 Nm

DATOS TECNICOS – MOTOR 300 XC/XC-W/EXC/EXC SIX DAYS 2009»

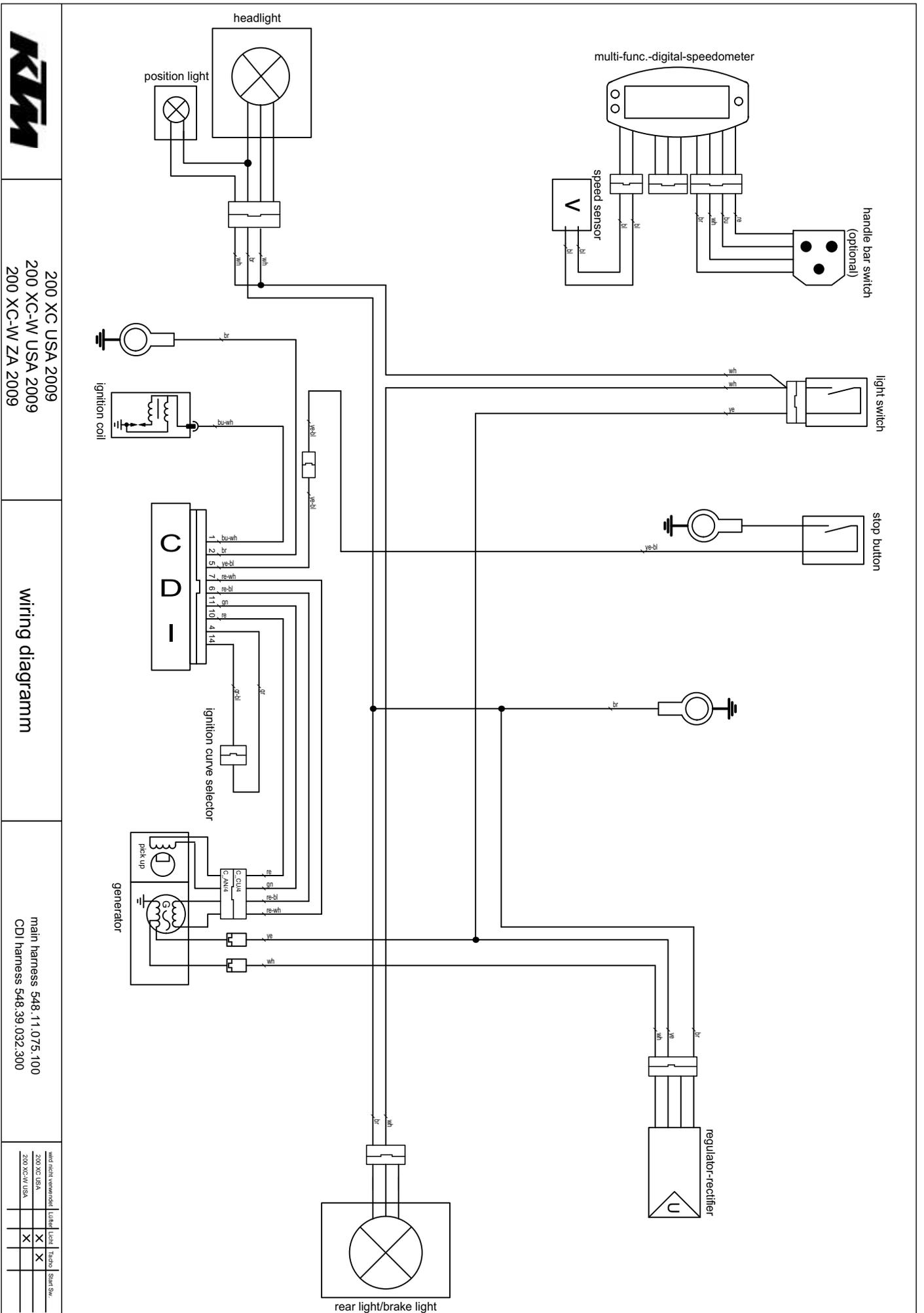
MOTOR	300 XC	300 XC-W 300 EXC 300 EXC SIX DAYS
Tipo	Motor Otto monocilíndrico de dos tiempos con refrigeración por líquido con el sistema de control válvula de escape KTM Twin Valve Control y KTM Torque Chamber	
Cilindrada	293 cm ³	
Diámetro / Carrera	72 / 72 mm	
Gasolina	Super, sin plomo, con índice de octanos mínimo de 95, mezclada con aceites para dos tiempos (Motorex Cross Power 2T)	
Proporción de mezcla	1:60 en caso de utilización de aceites para dos tiempos de primera calidad. En caso de duda se ruega ponerse en contacto con su importador o utilizar por precaución una mezcla de 1:40	
Soporte del cigüeñal	1 Rodamiento / 1 Rodamientos de rodillos cilíndricos	
Rodiamento de cabeza de biela	Jaula de agujas	
Casquillo del pié de biela	Jaula de agujas	
Pistón	Aluminio fundido	
Segmentos	2 segmentos R	
Media „X“ <small>(borde superior del pistón borde superior del cilindro)</small>	0 + 0,1 mm	
Avance de encendido	1,9 mm PMS	
Bujía	NGK BR 7 ES	
Elektrodenabstand	0,60 mm	
Media „Z“ <small>altura de la válvula control</small>	47,5 mm	
TVC inicio del ajuste	5500/min	
TVC fin del ajuste	7300/min (muelle suplementario rojo), 7800/min (muelle suplementario amarillo), 8300/min (muelle suplementario verde)	
Transmisión primaria	Ruedas dentadas cilíndricas de engrana recto, transmisión primaria 26:72	
Embrague	Multidisco en baño de aceite, del sistema hidráulico (Motorex líquido de frenos DOT 5.1)	
Cambio	5 velocidades	
Desarrollo cambio		
1a marcha	14 : 30	14 : 30
2a marcha	16 : 26	17 : 26
3a marcha	18 : 24	19 : 23
4a marcha	21 : 24	20 : 20
5a marcha	22 : 21	29 : 23
Engrase engranaje	0,7 l aceite de motor (Motorex Top Speed 4T 15W50)	
Piñones cadena disp.	13 / 14 por cadena 5/8 x 1/4"	
Líquido	1,2 litro, 50% anticongelante, 50% de agua destilada, al menos -25° C	
Encendido	KOKUSAN E	
Generador	12V / 110 W	
Ayuda da arranque	Pedale de arranque / arranque elettrico	
Carburador	Carburador Keihin PWK 36 con corredera plana, ajuste véase tabla	
Filtro de aire	Pieza intercalada filtro húmedo de aire de plástico celular	

DATOS TECNICOS – MOTOR 300 XC/XC-W/EXC/EXC SIX DAYS 2009»

REGLAJE ORIGINAL DEL CARBURADOR			
	300 XC 300 XC-W	300 EXC AUS	300 EXC EU 300 EXC SIX DAYS
Carburador	Keihin PWK 36S AG	Keihin PWK 36S AG	Keihin PWK 36S AG
Número de identificación	FK0240	3600C	FK0261
Chiclé de máxima	165 (162)	160 (162,165)	115 (162,165)
Chiclé de mínima	35	35	38X38 (35)
Chiclé de arranque	85	85	50 (85)
Aguja cónica	N2ZJ (N2ZW)	N3CJ (N8RH, N8RJ, N8RW, N2ZJ, N2ZW)	N84K (N2ZJ, N2ZW)
Posición aguja	4	1	3 (4)
Válvula del gas	7	7	7
Tornillo regulación mezcla	1 giro	3,5 giros	1,75 giros
Reducción	-	pasador tope 36 mm	pasador tope 36 mm

PAR DE APRIETE - MOTOR		
Tornillos con collar - culata	M 8	27 Nm
Tuerca del cilindro	M 10	35 Nm
Tuerca volante	M 12X1	60 Nm
Chapa de soporte del control de escape	M 5	Loctite243 7 Nm
Válvula de distribución del control de escape	M 6	Loctite243 10 Nm
Palanca angular del control de escape	M 5	Loctite243 6 Nm
Eje del selector - chapa de soporte del cojinete	M 6	Loctite243 10 Nm
Dispositivo de detención del cambio	M 6	Loctite243 10 Nm
Palanca de detención	M 5	Loctite243 6 Nm
Bulones del piñón intermedio	M 6	Loctite270 8 Nm
Chapa de desembrague del pedal de arranque	M 6	Loctite243 10 Nm
Tornillo collar de la pieza de tope (pedal de arranque)	M 6	Loctite243 10 Nm
Grillete del muelle	M 6	Loctite243 10 Nm
Tornillo de vaciado del aceite con imán	M 12X1,5	20 Nm
Turbina de la bomba de agua	M 5	Loctite243 6 Nm
Tornillo de vaciado del tapón de la bomba de agua	M 10X1	15 Nm
Tuerca eje primario (con filete a la izquierda)	M 18X1,5	Loctite2701 150 Nm
Tuerca del cubo del embrague	M 18X1,5	Loctite2701 100 Nm
Cárter del motor	M 6	10 Nm
Bujía	M 14X1,25	25 Nm
Palanca del pedal de arranque	M 8 (10.9)	Loctite243 25 Nm
Palanca de cambio	M 6 (10.9)	Loctite243 14 Nm
Tornillos de la tapa	M 5	6 Nm
Encendido / volante magnético	M 6	Loctite243 8 Nm
Encendido / Pick Up	M 5	Loctite243 6 Nm
Tapa del encendido (motor de arranque eléctrico)	M 6	8 Nm
Tapa exterior del encendido (motor de arranque eléctrico)	M 6	8 Nm
Otros tornillos	M 5	6 Nm
	M 6	10 Nm
	M 8	25 Nm
	M 10	45 Nm

SCHALTPLAN » WIRING DIAGRAMM



200 XC USA 2009
200 XC-W USA 2009
200 XC-W ZA 2009

wiring diagramm

main harness 548.11.075.100
CDI harness 548.39.032.300

horn button

cable color	re	br
HORN 	●	●
OFF		

light switch
high/low beam switch

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

brake light switch

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

flasher switch

cable harness	or	pu	bl
TURN L 	●	●	
TURN R 	●	●	●
OFF			

stop switch

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

start button

cable switch	re-wh	ye-re
START 	●	●
unpushed		

SCHALTPLAN » WIRING DIAGRAMM

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

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

SCHALTPLAN » WIRING DIAGRAMM

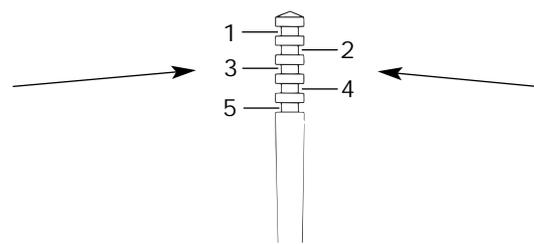
ENGLISH	FRANCAIS	ESPAÑOL
Battery	Batterie	Batería
Capacitor	Condensateur	Condensador
Cooling fan	Ventilateur	Motor del ventilador
Driving light lamp	temoin feu route	lampara aviso luces largas
Flasher relay	Relais de clignotants	Relé de la luz intermitente
Flasher control lamp	temoin de clignoteur	lampara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

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

VERGASERTABELLE » CARBURETOR TABLE

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

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



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

**NICHT FÜR STRASSENBETRIEB
NICHT FÜR SANDSTRECKEN**

Kraftstoff: Super Bleifrei ROZ 95

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

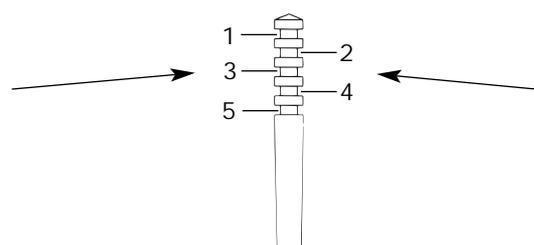
Modelos EXC: Los reglajes del carburador arriba indicados son válidos solamente para motocicletas sin reducción. Para alcanzar la potencia plena del motor, además de la regulación del carburador son necesarias también otras medidas. Su distribuidor KTM le ayudará con todo gusto.

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

VERGASERTABELLE » CARBURETOR TABLE

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

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



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

**NICHT FÜR STRASSEN BETRIEB
NICHT FÜR SANDSTRECKEN**

Kraftstoff: Super Bleifrei ROZ 95

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

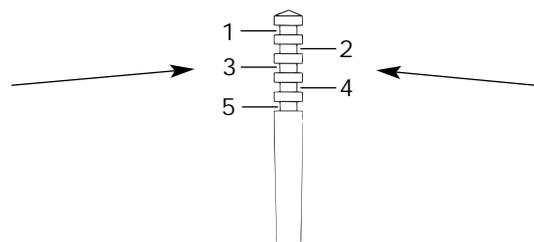
Modelos EXC: Los reglajes del carburador arriba indicados son válidos solamente para motocicletas sin reducción. Para alcanzar la potencia plena del motor, además de la regulación del carburador son necesarias también otras medidas. Su distribuidor KTM le ayudará con todo gusto.

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

VERGASERTABELLE » CARBURETOR TABLE

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

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



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

**NICHT FÜR STRASSENBETRIEB
NICHT FÜR SANDSTRECKEN**

Kraftstoff: Super Bleifrei ROZ 95

NOT FOR HIGHWAY USE AND SAND TRACKS

Fuel: unleaded fuel with at least RON 95

USA = Premium PON 91

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

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

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

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

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

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

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

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

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

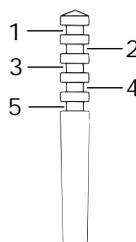
Modelos EXC: Los reglajes del carburador arriba indicados son válidos solamente para motocicletas sin reducción. Para alcanzar la potencia plena del motor, además de la regulación del carburador son necesarias también otras medidas. Su distribuidor KTM le ayudará con todo gusto.

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

VERGASERTABELLE » CARBURETOR TABLE

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

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



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

**NICHT FÜR STRASSEN BETRIEB
NICHT FÜR SANDSTRECKEN**

Kraftstoff: Super Bleifrei ROZ 95

NOT FOR HIGHWAY USE AND SAND TRACKS

Fuel: unleaded fuel with at least RON 95

USA = Premium PON 91

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

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

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

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

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

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

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

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

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

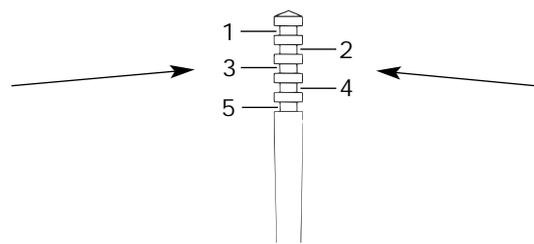
Modelos EXC/EXC-E: Los reglajes del carburador arriba indicados son válidos solamente para motocicletas sin reducción. Para alcanzar la potencia plena del motor, además de la regulación del carburador son necesarias también otras medidas. Su distribuidor KTM le ayudará con todo gusto.

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

VERGASERTABELLE » CARBURETOR TABLE

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

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



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

**NICHT FÜR STRASSEN BETRIEB
NICHT FÜR SANDSTRECKEN**

Kraftstoff: Super Bleifrei ROZ 95

NOT FOR HIGHWAY USE AND SAND TRACKS

Fuel: unleaded fuel with at least RON 95

USA = Premium PON 91

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

	Página		Página
Activación y desactivación de los modos de indicación	.7	Kilómetros o millas	.9
Adaptar la guida de la cadena al número de dientes de la corona	.29	Limpiar los fuelles antipolvo de las horquillas telescópicas	.27
Advertencias generales y avisos para el arranque	.16	Limpieza	.48
Ajuste básico del chasis al peso del motociclista	.25	Limpieza del filtro del aire	.41
Ajuste de la tension de la cadena	.31	Llave de luces (EXC/EXC Six Days))	.11
Ajuste el libre de la maneta de freno	.33	Llenado del deposito de freno delantero	.33
Almacenamiento	.48	Llenado del deposito de freno trasero	.34
Amortiguación del nivel de compresión del amortiguador	.15	Luces de aviso	.10
Arranque con el motor en caliente	.18	Maneta del embrague	.5
Arranque con el motor en frio	.18	Maneta del freno delantero	.5
Bateria	.39	Mantenimiento de la cadena	.31
Bateria para el velocímetro digital	.38	Modificar la posición del manillar	.29
Bloqueo de direccion	.13	Modificar la tensión previa del muelle	.24
Butón de arranque	.11	Neumaticos, presion	.37
Butón de parada	.10	Numero del chasis	.5
Butón de parada de emergencia	.11	Numero del motor	.5
Caballote lateral	.13	Parar y aparcar	.19
Cambiar el avance de la horquilla	.28	Partida	.18
Cambiar la lámpara de faro/lámpara de luces de posición	.38	Pedal de arranque	.13
Cambiar la posición básica de la palanca del embrague	.42	Pedal de cambio	.13
Cambiar la precarga del muelle de la horquilla telescópica	.26	Pedal de freno	.13
Cambio de marchas, conduccion	.19	Poner la hora	.10
Característica del motor 250/300	.45	Posiciones de los numeros de serie	.5
Cargar la bateria	.39	Precarga del muelle de la horquilla	.14
Circuito de refrigeracion	.39	Presentacion	.2
Cojinete giratorio	.24	Purgar el embrague hidráulico	.43
Comprobacion del nivel del liquido de freno trasero	.35	Purgar del sistema de refrigeracion	.41
Comprobación del nivel del liquido del freno delantero	.33	Que hacer cuando el motor esta „ahogado“	.18
Conservación para el servivio de invierno	.48	Reglaje de compresion de la horquilla	.14
Control de las pastillas de freno delantero	.33	Reglaje de extension de la horquilla	.14
Control de las pastillas de freno traseras	.35	Reglaje de extension del amortiguador	.15
Control del nivel de la cuba	.45	Reglaje de la posicion del pedal del freno	.35
Control del nivel del aceite del cambio	.47	Reglaje del carburador	.43
Control del nivel del liquido de refrigeracion	.41	Regular la característica del motor a través de la curva de encendido	.46
Controlar de la tension de los radios	.38	Regular la característica del motor a través del muelle compensador	.45
Controlar el nivel de aceite del embrague hidráulico	.42	Rodaje	.16
Datos carburador	.67	Síntesis de funciones del velocímetro electrónico	.10
Datos tecnicos – Chasis 125 / 200	.50	Sistema de escape	.42
Datos tecnicos – Chasis 250 / 300	.54	Sustitucion de las pastillas de freno delantero	.34
Datos tecnicos – Motor 125 / 200	.52	Sustitucion de las pastillas de freno trasero	.35
Datos tecnicos – Motor 250	.56	Sustitucion del aceite del cambio	.47
Datos tecnicos – Motor 300	.58	Tabla periodica de mantenimiento	.20
Desgaste de la cadena	.31	Tapon del deposito de gasolino	.12
Desmontaje y montaje de la rueda trasera	.37	Tension de la cadena	.30
Desmontar y montar la rueda delantera	.36	Tornillo de sangrado de la horquilla	.26
Elementos de mando	.5	Trabajos de mantenimiento en chasis y motor	.24
Estarter	.12	Vaciar la caja del flotador del carburador	.45
Esquema electrico	.60	Velocímetro electrónico	.6
Frenar	.19	Verificacion y reglaje de los rodiamentos de direccion	.27
Fusible	.40	Verificaciones antes de cada puesta en marcha	.17
Grifo de la gasolina	.12		
Informacion general sobre los frenos de disco KTM	.32		
Instrucciones para la conduccion	.17		
Instrucciones para la primera puesta en marcha	.16		
Intermitente	.11		
Interruptor de luz (XC-W)	.11		



3211353es



KTM Group Partner

5/2008 FOTO: MITTERBAUER



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