

BEDIENUNGSANLEITUNG 2005

125 SX, EXC
200 EXC
250 SX, EXC
300 MXC, EXC

OWNER'S MANUAL
MANUALE D'USO
MANUEL D'UTILISATION
MANUAL DE INSTRUCCIONES

ART. NR. 3.211.38



IMPORTANTE »

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. Preste atención especialmente a las siguientes instrucciones.

⚠ ATENCION

- IGNORAR ESTAS INSTRUCCIONES Y ADVERTENCIAS PUEDE OCASIONAR SERIOS DAÑOS EN SU PERSONA !

! AVISO

- SIGA ATENTAMENTE LAS INSTRUCCIONES. DE OTRO MODO PODRÍA DAÑAR SU MOTOCICLETA O INCLUSO PODRÍA NO VOLVER A SER SEGURA.

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.

© 2004 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

PRESENTACION »

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. **Antes de la primera puesta en marcha debería leer detenidamente las presentes instrucciones de uso para familiarizarse con el manejo y las características de su motocicleta, aunque ello le cueste su valioso tiempo. 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.** 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.

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.

Para su propia seguridad le recomendamos que utilice exclusivamente recambios y accesorios autorizados por KTM. KTM declina toda responsabilidad en caso de que se utilicen otros productos y por los daños que puedan derivarse de ello.

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. Dirija siempre sus reclamaciones especiales a un concesionario oficial KTM, el cual podrá siempre ponerse en contacto con el importador KTM.

Motociclismo a campo traviesa es un deporte fascinante y esperamos naturalmente que pueda disfrutarlo a plenitud. Sin embargo es una fuente de problemas ambientales y también de conflictos con otras personas. El manejo responsable de la motocicleta asegura que estos problemas y conflictos no surjan. Para proteger el futuro del motociclismo, asegúrese de dar un uso a la motocicleta en el ámbito de la legalidad, demuestre conciencia ambiental y respete los derechos de los demás.

Y diviértase con su nueva motocicleta!

KTM-SPORTMOTORCYCLE AG
5230 MATTIGHOFEN, AUSTRIA

Adjunto: Catálogo de recambio chasis & motor

ADVERTENCIAS IMPORTANTES RESPECTO A LA RESPONSABILIDAD Y LA GARANTÍA »

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.

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).

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.

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

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

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.

LOS MODELOS SX/SXS Y MXC 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 y MXC 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.

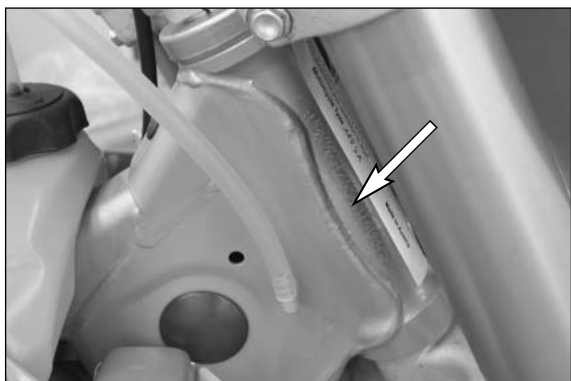


Según la norma internacional de la gestión de calidad ISO 9001 la KTM aplica procesos de protección de calidad que conducen a la máxima calidad posible del producto.

INDICE »

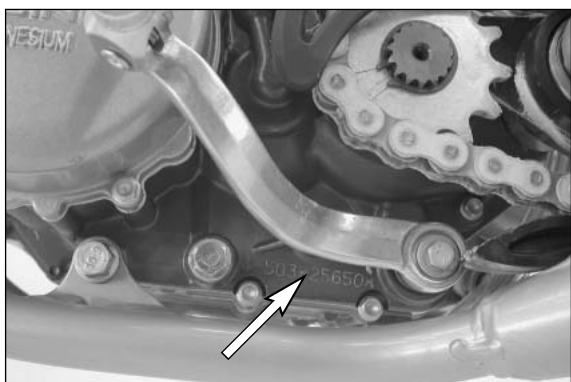
	Página		Página
POSICIONES DE LOS NUMEROS DE SERIE	5	Tension de la cadena	29
Numero del chasis	5	Ajuste de la tension de la cadena	29
Numero del motor	5	Mantenimiento de la cadena	30
ELEMENTOS DE MANDO	5	Desgaste de la cadena	30
Maneta del embrague	5	Informacion general sobre los frenos de disco KTM	31
Maneta del freno delantero	5	Ajuste el libre de la maneta de freno	32
Velocímetro electrónico	6	Comprobación del nivel del liquido del freno delantero	32
Luces de aviso	10	Llenado del deposito de freno delantero	32
Boton de parada (SX)	11	Control de las pastillas de freno delantero	32
Llave de luces (EXC)	11	Sustitucion de las pastillas de freno delantero	33
Interruptor de luz (EXC USA)	11	Reglaje de la posicion del pedal del freno	33
Intermitente	11	Comprobacion del nivel del liquido de freno trasero	33
Botón de parada de emergencia	11	Llenado del deposito de freno trasero	33
Tapon del deposito	12	Control de las pastillas de freno traseras	34
Grifo de la gasolina	12	Sustitucion de las pastillas de freno trasero	34
Estarter	12	Desmontar y montar la rueda delantera	34
Pedal de cambio	12	Desmontaje y montaje de la rueda trasera	35
Pedal de arranque	13	Neumaticos, presion	36
Pedal de freno	13	Controlar de la tension de los radios	36
Caballote lateral	13	Batería para el velocímetro digital	36
Bloqueo de direccion	13	Verificar/ajustar la distancia del sensor imantado	37
Reglaje de compresion de la horquilla	14	Cambiar la lámpara de faro/lámpara de luces de posición	37
Reglaje de extension de la horquilla	14	Circuito de refrigeracion	38
Amortiguación del nivel de compresión del amortiguador (SX)	14	Cubierta del radiador para la estación fría	38
Amortiguación del nivel de compresión del amortiguador (MXC, EXC)	15	Control del nivel del liquido de refrigeracion	38
Reglaje de extension del amortiguador (SX, MXC, EXC)	15	Sangrado del sistema de refrigeracion	39
ADVERTENCIAS GENERALES Y AVISOS PARA EL ARRANQUE DE LA MOTOCICLETA	16	Limpieza del filtro del aire	39
Instrucciones para la primera puesta en marcha	16	Sistema de escape	40
Rodaje	16	Cambiar la posición básica de la palanca del embrague	40
INSTRUCCIONES PARA LA CONDUCCION	17	Controlar el nivel de aceite del embrague hidráulico	40
Verificaciones antes de cada puesta en marcha	17	Sangrar el embrague hidráulico	40
Arranque con el motor en frio	18	Reglaje del carburador	41
Arranque con el motor en caliente	18	Vaciar la caja del flotador del carburador	42
Que hacer cuando el motor esta "ahogado"	18	Control del nivel de la cuba	42
Partida	18	Característica del motor 250/300 SX/MXC/EXC	43
Cambio de marchas, conduccion	18	Control del nivel del aceite del cambio (125/200)	44
Frenar	19	Sustitucion del aceite del cambio (125/200)	44
Parar y aparcar	19	Control del nivel del aceite del cambio (250/300)	44
Carburante	19	Sustitucion del aceite del cambio (250/300)	44
TABLA PERIODICA DE MANTENIMIENTO	20	LIMPIEZA	45
TRABAJOS DE MANTENIMIENTO EN CHASIS Y MOTOR	23	CONSERVACIÓN PARA EL SERVIVIO DE INVIERNO	45
Modificar la tensión previa del muelle	23	ALMACENAMIENTO	45
Cojinete giratorio	23	PUESTA EN MARCHA DESPUES DEL ALMACENAMIENTO	45
Ajuste básico del chasis al peso del motociclista	24	DATOS TECNICOS – CHASIS 125 / 200	46
Cambiar la precarga del muelle de la horquilla (SX)	25	DATOS TECNICOS – MOTOR 125 / 200	48
Cambiar los muellesde la horquilla	26	DATOS TECNICOS – CHASIS 250 / 300	50
Tornillo de sangrado de la horquilla	26	DATOS TECNICOS – MOTOR 250/300	52
Limpiar los fuelles antipolvo de las horquillas telescópicas	26	ESQUEMA ELECTRICO, DATOS CARBURADOR.....APÉNDICE	
Cambiar el avance de la horquilla	27		
Verificacion y reglaje de los rodiamientos de direccion	28		
Modificar la posición del manillar	29		

POSICIONES DE LOS NUMEROS DE SERIE »



Numero del chasis

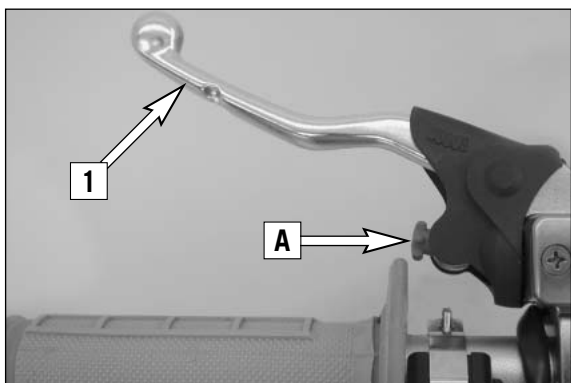
El número del chasis se encuentra grabado en el lado derecho de la pipa de dirección. Apunten este número en la página 1.



Numero del motor

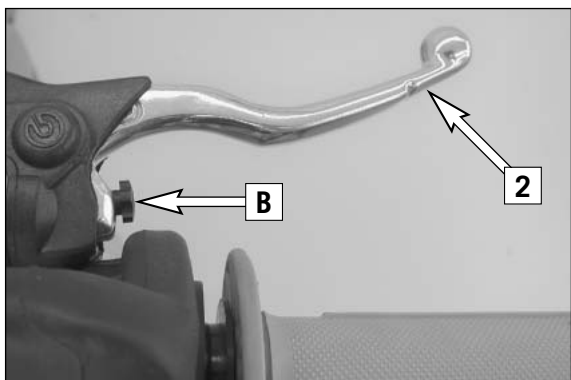
Número y tipo del motor están grabados en la parte izquierda del motor debajo del piñón de la cadena. Anote usted dicho número en la página 1.

ELEMENTOS DE MANDO »



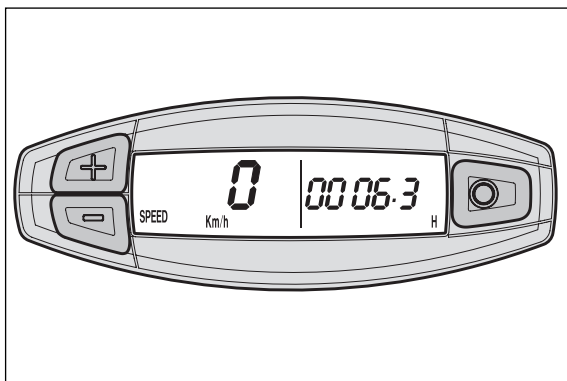
Maneta del embrague

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.

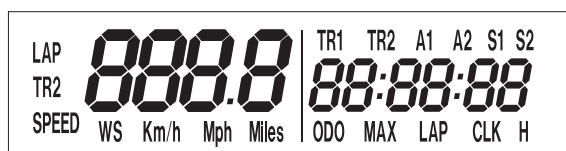
ELEMENTOS DE MANDO »**Velocímetro electrónico**

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.

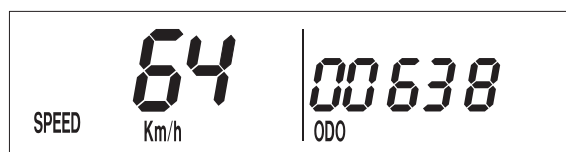
**Modo de indicación SPEED / H (horas de marcha)**

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).

ELEMENTOS DE MANDO »**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
MAX	velocidad máxima
KMH/MPH	indicación en kilómetros y/o millas (véase la sección: Kilómetros o millas)

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

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

**Modo de indicación SPEED / CLK (hora)**

CLK indica la hora en horas, minutos y segundos.

Botón +	sin función
Botón -	sin función
Botón + 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

ELEMENTOS DE MANDO »

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

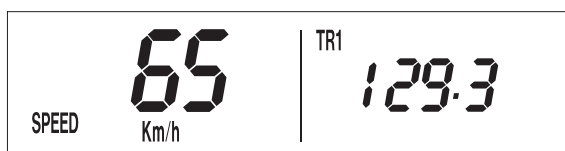
El modo de indicación LAP/LAP se puede consultar solamente si están memorizados tiempos de recorrido y la rueda delantera está parada. Se indica el número del recorrido y el tiempo de recorrido cronometrado en horas, minutos y segundos. Con el botón **+** llega al siguiente tiempo de recorrido. Puede borrar los tiempos de recorrido memorizados oprimiendo el botón **0** durante 3 segundos en el modo de indicación SPEED/LAP.

Botón +	cambia al siguiente tiempo de recorrido
Botón -	sin función
Botón 0 corto	cambia al siguiente modo de indicación
Botón 0 3 seg.	cambia al siguiente modo de indicación

**Modo de indicación SPEED / MAX** (velocidad máxima)

MAX indica la velocidad máxima recorrida y está siempre activo.

Botón +	sin función
Botón -	sin función
Botón 0 corto	cambia al siguiente modo de indicación
Botón 0 3 seg.	borra el valor MAX

**Modo de indicación SPEED / TR1** (Tripmaster 1)

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

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

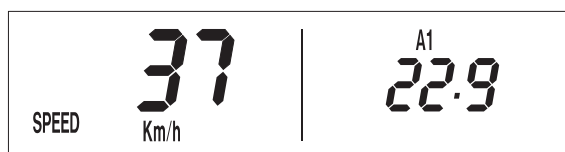
Si se excede de 999,9, los valores TR1, A1 y S1 son cancelados automáticamente.

Botón +	sin función
Botón -	sin función
Botón 0 corto	cambia al siguiente modo de indicación
Botón 0 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 0 corto	cambia al siguiente modo de indicación
Botón 0 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.

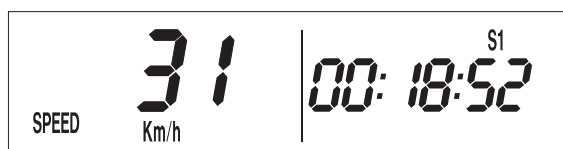
Botón +	sin función
Botón -	sin función
Botón 0 corto	cambia al siguiente modo de indicación
Botón 0 3 seg.	borra los valores TR1, S1, A1

ELEMENTOS DE MANDO »**Modo de indicación SPEED / A2 (velocidad media 2)**

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

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

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

**Modo de indicación SPEED / S1 (cronómetro 1)**

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

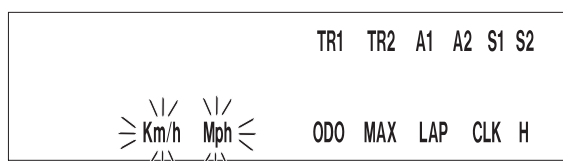
Botón +	sin función
Botón -	sin función
Botón ○ corto	cambia al siguiente modo de indicación
Botón ○ 3 seg.	borra los valores TR1, S1, A1

**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

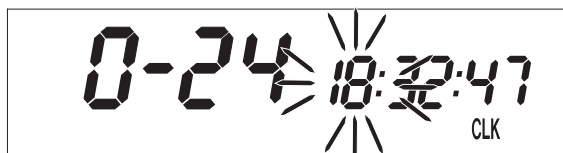
**Kilómetros o millas**

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

ELEMENTOS DE MANDO »**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
	memoriza la hora y cambia al modo de indicación SPEED/CLK.

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

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

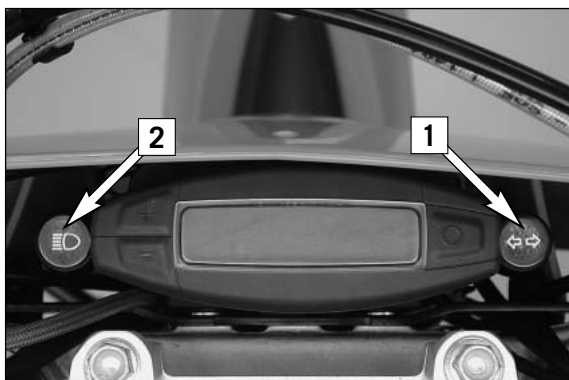
Como pieza accesorio está a disposición un interruptor tripmaster con el cual puede controlar las funciones del velocímetro electrónico desde el manillar.

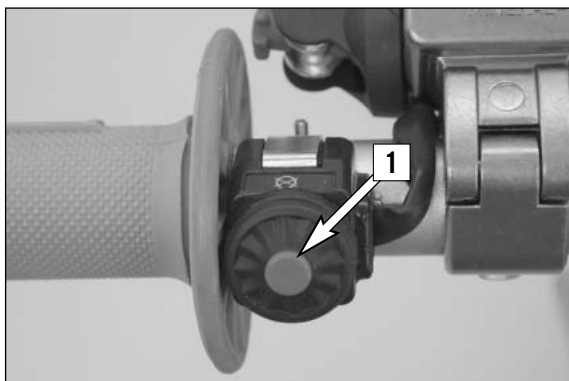
Luces de aviso

La luz de aviso verde [1] funciona al mismo ritmo de los intermitentes cuando éstos están accionados.

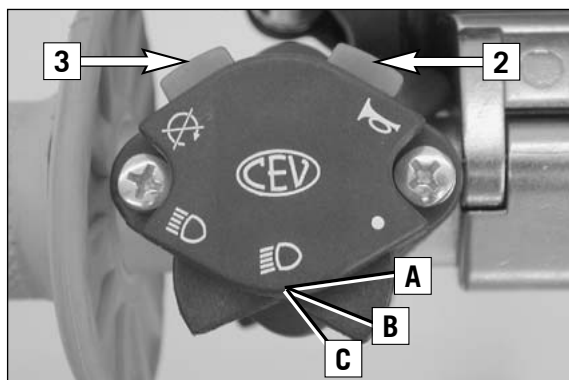


La luz de aviso azul [2] se enciende con las luces largas accionadas



ELEMENTOS DE MANDO »**Boton de parada (SX)**

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

**Llave de luces (EXC)**

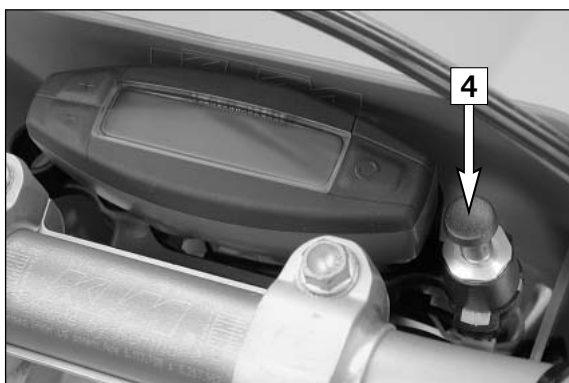
La llave de luces tiene dos o tres posiciones:

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

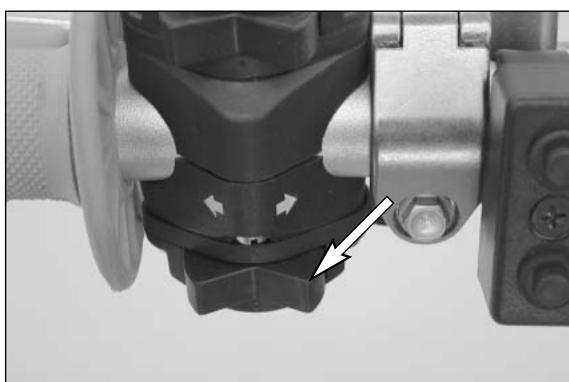
[B] = luces de cruce

[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 (EXC USA)**

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

**Intermitente**

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

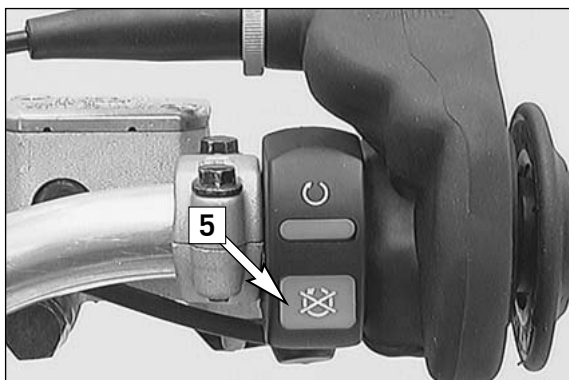
El tramo de cables está colocado de manera tal que se puede desmontar todo el equipo de las direccionales para el uso sobre el terreno. La función del resto del equipo eléctrico permanece intacta.



Intermitente a la izquierda



Intermitente a la derecha

**Botón de parada de emergencia (AUS)**

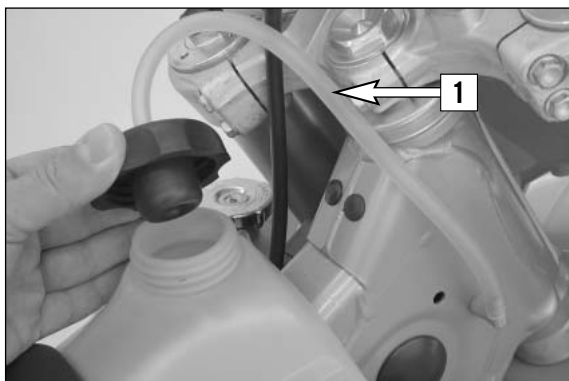
El botón de parada de emergencia [5] se encuentra próximo al puño del gas. Diseñado en principio como botón de parada de emergencia o seguridad, no debe hallarse normalmente actuado.



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

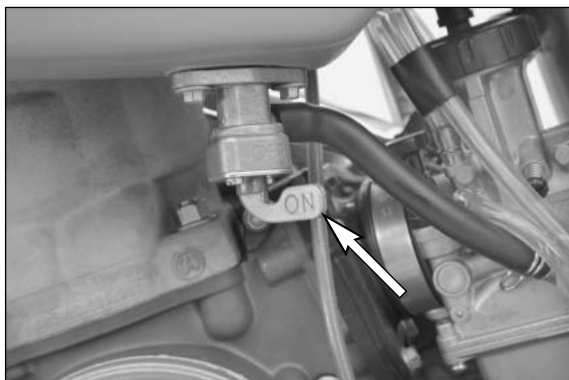


En esta posición, el circuito no está cortado, el motor debe arrancar.

ELEMENTOS DE MANDO »**Tapon del deposito**

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

Cerrar: coloque el tapón y gire en sentido horario. Coloque el tubo de ventilación [1] del depósito sin doblarlo.

**Grifo de la gasolina**

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

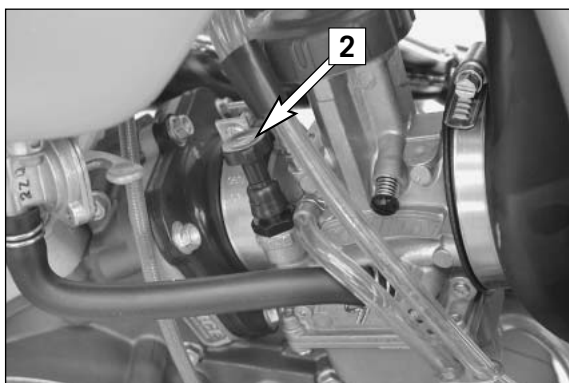
ON Al utilizar la motocicleta se tiene que poner el mango en ON para que pueda fluir el carburante al carburador. En dicha posición se vacía el depósito hasta la reserva.

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

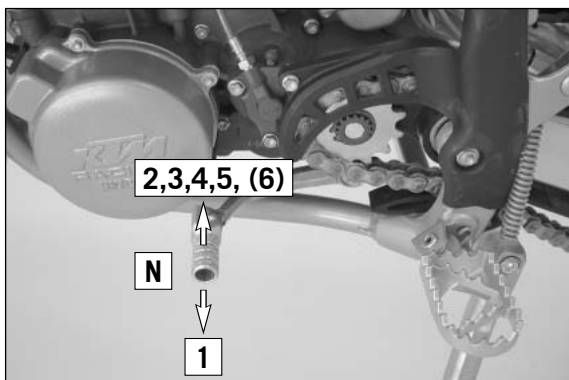
Reserva del depósito de 8,5 litros1,3 litros

Reserva del depósito de 10,5 litros1,7 litros

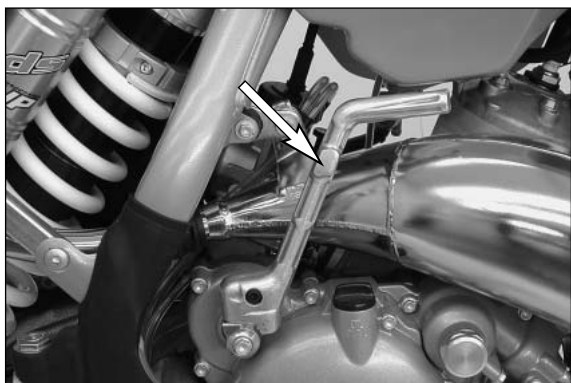
	OFF	ON	RES
SX			
MXC EXC			

**Estarter**

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

**Pedal de cambio**

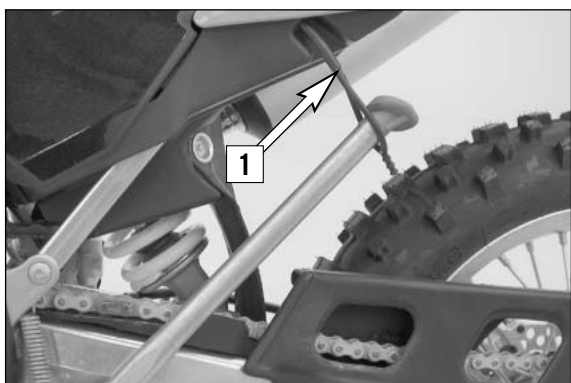
La pedal de cambio está montada en el motor a izquierda. La posición de las marchas está indicada en la ilustración. La posición neutra y de marcha en vacío está entre la primera y la segunda marcha.

ELEMENTOS DE MANDO »**Pedal de arranque**

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

**Pedal de freno**

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

**Caballote lateral**

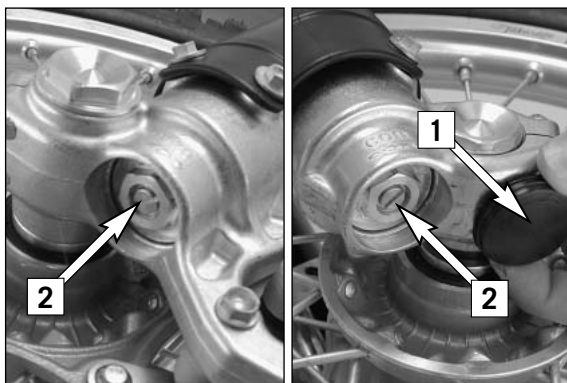
Bajar el soporte lateral con el pie en tierra y cargar en él la motocicleta. Observar que esté siempre en piso firme y en posición estable. Al circular en todo terreno se puede asegurar el caballote lateral, girado hacia arriba, con una cinta de goma [1].

**Bloqueo de direccion**

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

! AVISO

NO DEJE NUNCA LA LLAVE EN LA CERRADURA. SI GIRARA LA DIRECCIÓN HACIA LA IZQUIERDA CON LA LLAVE EN LA CERRADURA, ÉSTA PODRÍA RESULTAR SÉRIAMENTE DAÑADA.

ELEMENTOS DE MANDO »**Reglaje de compresión de la horquilla**

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

AJUSTE ESTANDAR:

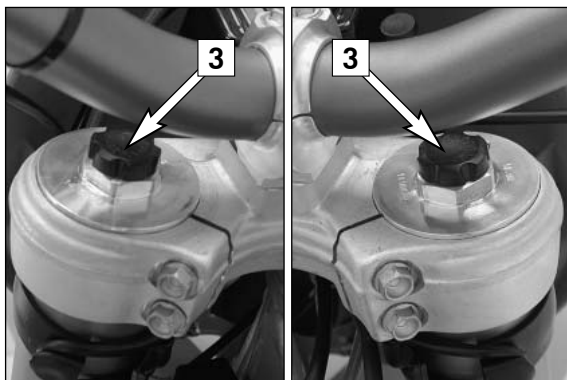
- gire el tornillo en sentido horario hasta el tope.
- gire en sentido contrario tantos clicks como se indique para el tipo de horquilla.

Typ White Power 14187A0120 pasos

Typ White Power 14187A0222 pasos

Typ White Power 14187A0322 pasos

Typ White Power 14187A0420 pasos

**Reglaje de extensión de la horquilla**

La amortiguación hidráulica del nivel de presión determina el comportamiento de la horquilla durante la extensión.

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

AJUSTE ESTANDAR:

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

Typ White Power 14187A0120 pasos

Typ White Power 14187A0221 pasos

Typ White Power 14187A0320 pasos

Typ White Power 14187A0420 pasos

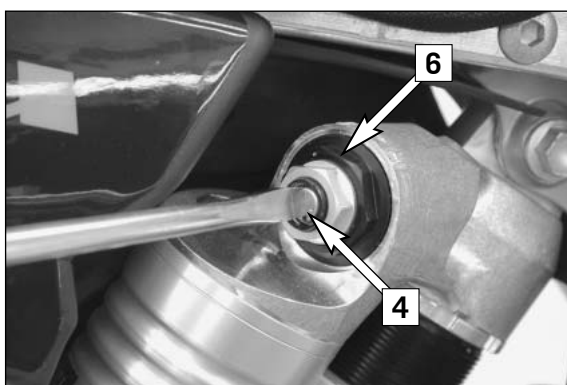
**Amortiguación del nivel de compresión del amortiguador (SX)**

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

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

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

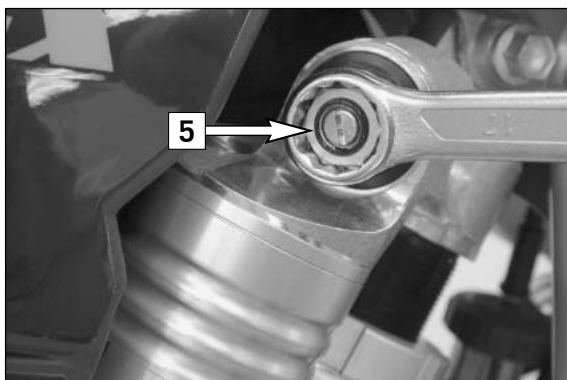
El ajuste high speed muestra su efecto durante la compresión rápida del resorte. Girando a la derecha se aumenta la amortiguación girando a la izquierda se reduce la amortiguación.

**AJUSTE ESTÁNDAR LOW SPEED:**

- Girar a la derecha el tornillo de ajuste [4] hasta el tope usando un destornillador.
- Girar atrás a la izquierda el número de clicks correspondiente al tipo de amortiguador.

Typ White Power 12187A0115 pasos

Typ White Power 12187A0315 pasos

**AJUSTE ESTÁNDAR HIGH SPEED:**

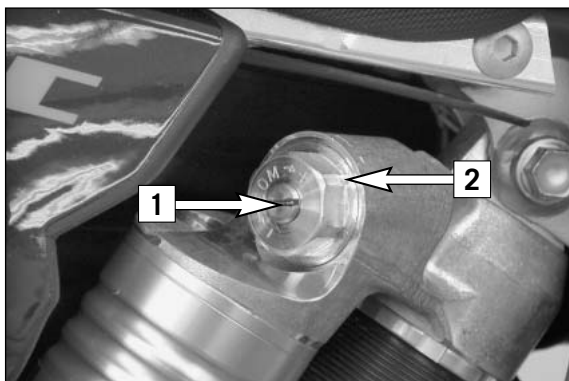
- Girar a la izquierda el tornillo de ajuste [5] hasta el tope usando una llave de boca estrellada.
- Girar atrás a la derecha el número de giros correspondiente al tipo de amortiguador.

Typ White Power 12187A011,5 giros

Typ White Power 12187A032 giros

⚠ ATENCION

EL AMORTIGUADOR SE ENCUENTRA LLENO DE NITRÓGENO ALTAMENTE COMPRIMIDO. NO INTENTE NUNCA DESMONTARLO NI REPARARLO USTED MISMO. PODRÍA VERSE SERIAMENTE DAÑADO. POR CONSIGUIENTE NUNCA SUELTE LA ATORNILLADURA NEGRA [6] (24MM).

ELEMENTOS DE MANDO »**Amortiguación del nivel de compresión del amortiguador (MXC, EXC)**

En los amortiguadores MXC y EXC se puede ajustar (durante la compresión del resorte) la amortiguación del nivel de compresión (Mono Compression Control). El nivel de amortiguación se puede graduar con el tornillo de ajuste [1]. Para hacer ésto utilice un destornillador. Girando a la derecha aumenta la amortiguación, girando a la izquierda reduce la amortiguación.

AJUSTE ESTANDAR:

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

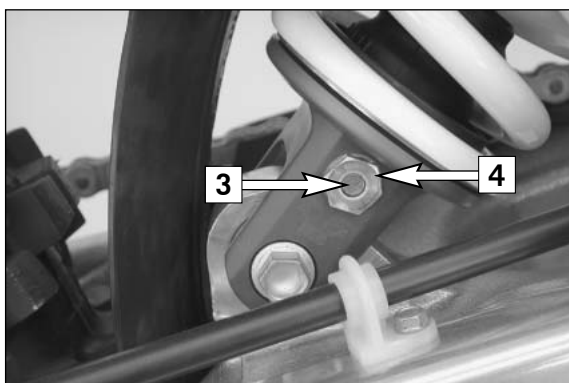
Typ White Power 12187A0215 pasos

Typ White Power 12187A0415 pasos

⚠ ATENCION

EL AMORTIGUADOR SE ENCUENTRA LLENO DE NITRÓGENO ALTAMENTE COMPRI-MIDO. NO INTENTE NUNCA DESMONTARLO NI REPARARLO USTED MISMO. PODRÍA VERSE SERIAMENTE DAÑADO.

POR CONSIGUIENTE NUNCA SUELTE LA ATORNILLADURA NEGRA [2] (24MM).

**Reglaje de extension del amortiguador (SX, MXC, EXC)**

Mediante el tornillo [3] (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 White Power 12187A0122 pasos

Typ White Power 12187A0222 pasos

Typ White Power 12187A0322 pasos

Typ White Power 12187A0422 pasos

⚠ ATENCION

EL AMORTIGUADOR SE ENCUENTRA LLENO DE NITRÓGENO ALTAMENTE COMPRI-MIDO. NO INTENTE NUNCA DESMONTARLO NI REPARARLO USTED MISMO. PODRÍA VERSE SERIAMENTE DAÑADO. POR CONSIGUIENTE NUNCA SUELTE LA ATORNI-LLADURA NEGRA [4] (15MM).

ADVERTENCIAS GENERALES Y AVISOS PARA EL ARRANQUE »

Instrucciones para la primera puesta en marcha

- Asegúrese de que los trabajos de PREPARACION DE LA MOTOCICLETA, son realizados por su concesionario KTM (ver LIBRO DE REVISIONES)
- 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.
- Solamente podrá ir acompañado de un pasajero si su motocicleta está equipada y dispone de permiso legal para tal propósito. Durante el trayecto el pasajero deberá asirse fuertemente y apoyar los pies en los reposapiés del pasajero.
- 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.

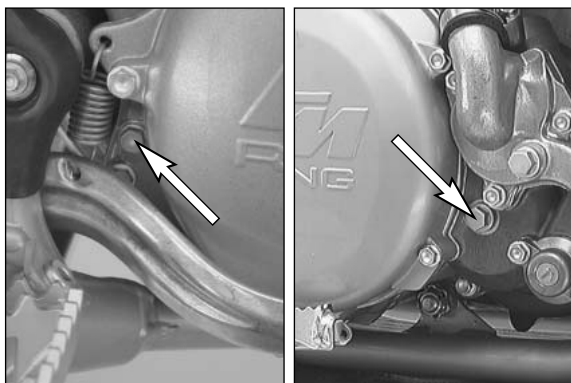
! AVISO

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 CONDUCE SIEMPRE CON CASCO, BOTAS, GUANTES Y CHAQUETA, YA SEA PARA UNA CORTA SALIDA O PARA CONDUCCION DURANTE TODO EL DÍA. LA INDUMENTARIA DEL MOTOCICLISTA DEBE SER DE COLORES LLAMATIVOS CON EL FIN DE QUE PUEDA SER VISTO LO ANTES POSIBLE POR OTROS CONDUCTORES. SI CONDUCE CON PASAJERO, ÉSTE DEBE LLEVAR TAMBIÉN ROPA PROTECTORA ADECUADA.
- DURANTE SUS VIAJES ENCIENDAN SIEMPRE LA LUZ PARA QUE LOS OTROS USUARIOS DE LA CARRETERA PUEDAN VERLES LO MÁS TEMPRANO POSIBLE.
- NO CONDUZCA DESPUÉS DE HABER CONSUMIDO ALCOHOL.
- UTILICE EXCLUSIVAMENTE ACCESORIOS RECOMENDADOS POR KTM. POR EJEMPLO, EL PANEL FRONTAL PUEDE INFLUIR NEGATIVAMENTE EN EL COMPORTAMIENTO DE LA MARCHA DE LA MOTO A ALTA VELOCIDAD. LAS MALETAS, LOS DEPÓSITOS ADICIONALES ETC, PUEDEN TAMBIÉN DIFICULTAR LA BUENA MARCHA DE LA MOTO A CAUSA DE LA ALTERACIÓN EN LA DISTRIBUCIÓN DEL PESO.
- LA RUEDA DELANTERA Y LA TRASERA DEBEN LLEVAR NEUMÁTICOS DEL MISMO PERFIL. UTILICE EXCLUSIVAMENTE NEUMÁTICOS HOMOLOGADOS.
- DESPUÉS DE 30 MINUTOS DE RODAJE CONTROLAR EN TODO CASO LA TENSIÓN DE LOS RADIOS. CON NUEVAS RUEDAS LA TENSIÓN DE LOS RADIOS SE REDUCE EN EL CURSO DE POCO TIEMPO. SI SE CONTINUA A RODAR CON RADIOS FLOJOS, LOS RADIOS PUEDEN ROMPERSE LO CUAL CONDUCE CONDICE 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.
- ADECUÉ 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 CONSTRUÍDOS 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 CONDUCCIONADAS EN CARRETERAS PÚBLICAS O AUTOPISTAS.
- CUANDO CONDUZCA SU MOTOCICLETA TENGA SIEMPRE EN CUENTA QUE EL EXCESO DE RUIDO PUEDE MOLESTAR A OTRAS PERSONAS.

INSTRUCCIONES PARA LA CONDUCCION »



Verificaciones antes de cada puesta en marcha

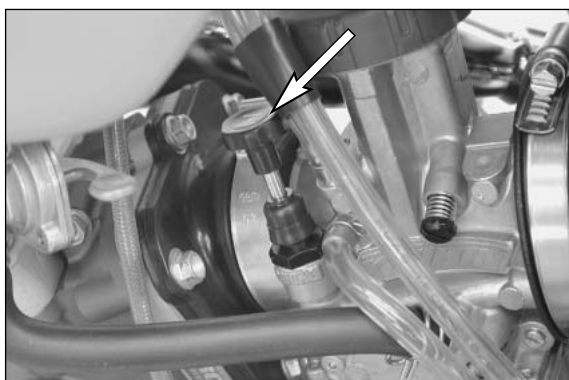
Durante la marcha la motocicleta deben estar en excelentes condiciones desde hace el punto de vista técnico. Para garantizar la seguridad de conducir deberían efectuar un control general de la motocicleta antes de cada puesta en marcha.

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.

INSTRUCCIONES PARA LA CONDUCCION »



Arranque con el motor en frío

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

⚠ ATENCION

- LLEVAR SIEMPRE BOTAS PARA MOTO AL ARRANCAR EL MOTOR PARA EVITAR LESIONES, YA QUE SE PUEDE RESBALAR DEL PEDAL DE ARRANQUE O EL MOTOR PODRÍA GOLPEAR HACIA ATRÁS IMPULSANDO HACIA ARRIBA EL PIE CON GRAN FUERZA.
- PISAR SIEMPRE EL PEDAL DE ARRANQUE CON MUCHA FUERZA HASTA EL FONDO Y SIN ACELERAR. EL PELIGRO DE CONTRAGOLPE AUMENTA SI SE ACCIONA EL PEDAL DE ARRANQUE CON FUERZA INSUFICIENTE Y SI SE TIENE LA MANECILLA GIRATORIA ABIERTA.
- CON TEMPERATURAS POR DEBAJO DE 0°C DE TODAS MANERAS EXAMINAR ANTES DEL ACCIONAMIENTO DEL PEDAL DE ARRANQUE SI SE PRODUCE EL CIERRE DE FUERZA. SI NO HAY CIERRE DE FUERZA, SE PUEDE PISAR A FONDO EL PEDAL DE ARRANQUE SIN RESISTENCIA (PISAR EN EL VACÍO). CON ELLO PODRÍAN PRODUCIRSE LESIONES.
- NO ARRANQUE Y DEJE EL MOTOR A RALENTÍ EN SITIOS CERRADOS. LOS GASES DEL ESCAPE SON ALTAMENTE TÓXICOS Y PUEDEN CAUSAR LA PÉRDIDA DE CONOCIMIENTO Y LA MUERTE. CON EL MOTOR EN MARCHA ASEGÚRESE QUE EXISTE SIEMPRE LA SUFICIENTE VENTILACIÓN.

! AVISO

NO HAGA FUNCIONAR LA MOTOCICLETA EN FRÍO PUÉS EL PISTÓN SE CALIENTA MÁS RÁPIDAMENTE QUE EL CILINDRO REFRIGERADO POR AGUA. DEJE QUE SE CALIENTE EN PARADO O HÁGALO A ESCASA VELOCIDAD.

Arranque con el motor en caliente

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

Que hacer cuando el motor esta „ahogado“

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

Partida

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

⚠ ATENCION

- ANTES DE LA PARTIDA COMPRUEBE QUE EL CABALLETE CENTRAL O EL LATERAL SE ENCUENTRAN SUBIDOS. SI ALGUN CABALLETE TOCARA EL SUELO SE PODRÍA PERDER FÁCILMENTE EL CONTROL DE LA MOTOCICLETA.
- SI TIENE PENSADO UTILIZAR LA MOTOCICLETA EN TODO TERRENO DEBERÍA ASEGURAR ADICIONALMENTE LA PATILLA CON LA CINTA DE GOMA A LA CARCASA DEL FILTRO DEL AIRE.

Cambio de marchas, conduccion

La primera marcha es la marcha de partida o de salida. Si las condiciones lo permiten (tráfico, pendiente, etc), puede pasar a una marcha superior. Para ello, cierre el gas, apriete la maneta del embrague, ponga la siguiente marcha, suelte la maneta de embrague y acelere. Si accionó el estarter, 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.

INSTRUCCIONES PARA LA CONDUCCION »

! 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 SOBRRREVOLUCIONA 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 LUBRIFICANTE MEZCLADO CON LA GASOLINA.
- EN CASO QUE DURANTE LA CONDUCCIÓN DE SU MOTOCICLETA, NOTE ALGÚN RUIDO O VIBRACIÓN ANORMAL, PARE INMEDIATAMENTE, APAGUE EL MOTOR Y PÓNGASE EN CONTACTO CON UN CONCESIONARIO KTM.

Frenar

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

! ATENCION

- EL EFECTO DE FRENADO PUEDE RETARDARSE CUANDO LLUEVE, DESPUÉS DE LAVAR LA MOTOCICLETA, DESPUÉS DE CIRCULAR POR AGUA O POR TERRENO HÚMEDO DEBIDO A QUE LOS DISCOS DE FRENO ESTÉN HÚMEDOS O SUCIOS. ACCIONAR LOS FRENS 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 FRENS 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 FRENS 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 FRENS. HAGAN CONTROLAR EL SISTEMA DE FRENS POR UN TALLER KTM ESPECIALIZADO ANTES DE IR EN MOTOCICLETA.

Parar y aparcar

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

! ATENCION

LA MOTOCICLETA ALCANZA UNA ALTA TEMPERATURA DURANTE SU FUNCIONAMIENTO. EL MOTOR, EL TUBO DE ESCAPE, EL SILENCIADOR, DISCOS DE FRENO Y AMORTIGUADORES PUEDEN CALENTARSE MUCHO. NO TOQUE NINGUNA DE ESTAS PARTES DESPUÉS DE CONducir con su motocicleta, y TENGA CUIDADO DE APARCARLA DONDE NO PUEDA SER TOCADA POR PEATONES QUE SE PUEDAN QUEMAR.

! AVISO

- CIERRE EL GRIFO DE LA GASOLINA CUANDO APARQUE SU MOTOCICLETA, DE OTRO MODO PODRÍA GOTEAR EL CARBURADOR Y PENETRAR GASOLINA EN EL MOTOR.
- NO APARCAR NUNCA LA MOTOCICLETA EN LUGARES DONDE EXISTE PELIGRO DE INCENDIO MEDIANTE HIERBA SECA U OTROS MATERIALES FÁCILMENTE INFLAMABLES.
- EL SOPORTE LATERAL ESTÁ CONSTRUIDO SOLAMENTE PARA EL PESO DE LA MOTOCICLETA. AL SENTARSE EN LA MOTOCICLETA CARGANDO ASÍ ADICIONALMENTE EL SOPORTE LATERAL SE CORRE EL RIESGO DE DETERIORAR EL SOPORTE O EL CHASIS Y LA MOTOCICLETA PUEDE CAERSE.

Carburante

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

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

KTM aconseja el uso de Motorex Cross Power 2T.

! ATENCION

LA GASOLINA ES ALTAMENTE INFLAMABLE Y TÓXICA. EXTREME PRECAUCIONES DURANTE SU MANEJO. NO LLENE EL DEPÓSITO DE SU MOTO CERCA DE LLAMAS O CIGARRILLOS ENCENDIDOS. PARE SIEMPRE EL MOTOR ANTES DE LLENAR EL DEPÓSITO. TENGA CUIDADO DE NO DERRAMAR GASOLINA SOBRE EL MOTOR O SOBRE EL TUBO DE ESCAPE, CUANDO ESTOS ESTÉN CALIENTES. SI ESTO OCURRE, RETÍRELA RÁPIDAMENTE CON UN PAÑO. EN CASO DE INGESTIÓN O SI LE SALPICA EN LOS OJOS, ACUDA INMEDIATAMENTE A UN ESPECIALISTA.

! AVISO

- USAR EXCLUSIVAMENTE GASOLINA SUPER (95 OCTANOS) MEZCLADA CON ACEITE DE ALTA CALIDAD PARA MOTORES DE DOS TIEMPOS. OTROS TIPOS DE GASOLINA PUEDEN CAUSAR FALLOS EN EL MOTOR.
- NO UTILIZAR JAMÁS EN LA MEZCLA ACEITE DE DOS TIEMPOS PREMEZCLADOS NI ACEITE PARA MOTORES FUERA BORDA NI ACEITES NORMALES DE MOTOR.
- NO UTILIZAR JAMÁS MEZCLAS DE CARBURANTE QUE LLEVEN MEZCLADAS MÁS DE UNA SEMANA YA QUE EL RENDIMIENTO DE LUBRICACIÓN DE ALGUNOS ACEITES PUEDE REDUCIRSE MUY RÁPIDAMENTE.
- UTILIZAR SÓLAMENTE 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 NINGUN 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)

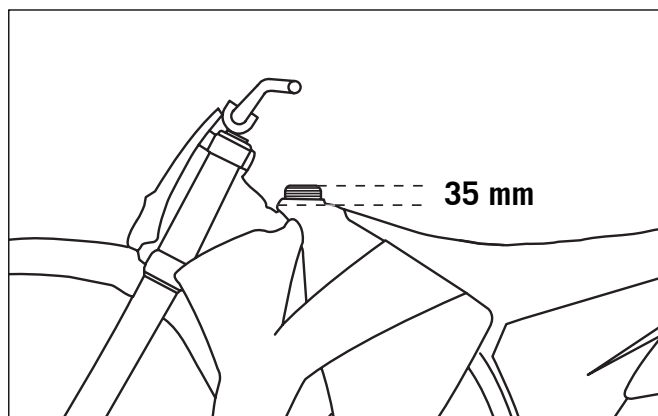


TABLA PERIODICA DE MANTENIMIENTO »

UN VEHÍCULO LAVADO FACILITA INSPECCIONES DE CORTA DURACIÓN Y AHORRO DE DINERO.		125/200 SX/EXC 250/300 SX/MXC/EXC	1. servicio después de 10 horas o 1000 km	después de 20 horas o 2000 km	después de 40 horas o 4000 km o una vez por año
Motor	comprobar el nivel del aceite del cambio			●	
	cambiar el aceite del cambio		●		●
	comprobar las bujías, ajustar la distancia entre electrodos		●	●	
	cambiar las bujías				●
Carburador	comprobar posibles fisuras y fugas del manguito del carburador				●
	comprobar la fijación del ralentí		●		●
	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		●		●
	comprobar el nivel de aceite del 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		●		●
	comprobar y ajustar la facilidad, el ciclo sin carga de la maneta del freno de mano y del pedal del freno		●		●
	comprobar el ajuste de los tornillos 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		●		●
	comprobar el juego del rodamiento de rueda		●		●

OTRAS IMPORTANTES TAREAS DE MANTENIMIENTO QUE ES RECOMENDABLE REALIZAR DE FORMA COMPLEMENTARIA		
	mínimo una vez por año	cada 2 años o 20.000km
comprobar la función del control de escape	●	
mantenimiento completo de la horquilla	●	
mantenimiento completo del amortiguador		●
limpiar y engrasar el cojinete pipa de dirección y las gomas de junta	●	
limpiar y ajustar el carburador	●	
cambiar el hilo de fibra de vidrio-revestimiento del silenciador	●	
tratar los contactos eléctricos e interruptores con spray antihumedad	●	
cambiar el aceite del embrague hidráulico	●	
cambiar el líquido de frenos	●	

EN MODELOS DEPORTIVOS, EL SERVICIO DE 4000 KM SE REALIZARÀ SEGÙN ESTIME CADA CORREDOR.

EN CUALQUIER CASO, LOS INTERVALOS DE INSPECCIÓN NO DEBEN REBASAR LAS 5 HORAS O 500 KM. LOS TRABAJOS DE MANTENIMIENTO DE LOS TALLERES ESPECIALISTAS KTM NO INCLUYEN EL CONTROL Y LAS TAREAS DE CUIDADO POR PARTE DEL CONDUCTOR.

TABLA PERIODICA DE MANTENIMIENTO »

TAREAS INELUDIBLES DE CONTROL Y CUIDADO A REALIZAR POR EL CONDUCTOR O POR UN MECÁNICO				
	antes de cada puesta en marcha	después de cada limpieza	cuando se utilice todo terreno	1 vez por año
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		●		
comprobar la facilidad de todos los elementos de mando	●			
revisar el efecto de freno	●	●		
tratar las piezas de metal (a excepción del 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 »

REVISIONES RECOMANDABLES EN EL MOTOR 125/200/250/300 SX Y EXC DURANTE EL USO EN COMPETENCIAS ENDURO POR MEDIO DEL TALLER ESPECIALIZADO KTM (PEDIDO ADICIONAL PARA EL TALLER ESPECIALIZADO KTM)

	30 horas	45 horas	60 horas	90 horas	120 horas	135 horas
Examinar el desgaste de la membrana de admisión	●	●	●	●	●	●
Examinar el desgaste de los discos de embrague	●	●	●	●	●	●
Examinar la longitud de los muelles del embrague	●	●	●	●	●	●
Examinar el desgaste del cilindro y del pistón	●	●	●	●	●	●
Examinar la función y facilidad del control de escape	●	●	●	●	●	●
Examinar el salto del gorrón del cigüeñal y cigüeñal	●	●	●	●	●	●
Examinar el juego radial del rodamiento del pie de biela	●		●		●	
Examinar el juego radial del rodamiento bulón de pistón	●		●		●	
Examinar el desgaste del rodamiento principal del cigüeñal	●		●		●	
Cambiar el cigüeñal y el rodamiento del pie de biela		●		●		●
Examinar el desgaste del cambio de marchas completo incl. el rodillo y el rodamient		●		●		●

REVISIONES RECOMANDABLES EN EL MOTOR 125/200/250/300 EXC DURANTE EL USO EN PASATIEMPO - ENDURO POR MEDIO DEL TALLER ESPECIALIZADO KTM (PEDIDO ADICIONAL PARA EL TALLER ESPECIALIZADO KTM)

	60 horas	90 horas	120 horas	180 horas	240 horas	270 horas
Examinar el desgaste de la membrana de admisión	●	●	●	●	●	●
Examinar el desgaste de los discos de embrague	●	●	●	●	●	●
Examinar la longitud de los muelles del embrague	●	●	●	●	●	●
Examinar el desgaste del cilindro y del pistón	●	●	●	●	●	●
Examinar la función y facilidad del control de escape	●	●	●	●	●	●
Examinar el salto del gorrón del cigüeñal y cigüeñal	●	●	●	●	●	●
Examinar el juego radial del rodamiento del pie de biela	●		●		●	
Examinar el juego radial del rodamiento bulón de pistón	●		●		●	
Examinar el desgaste del rodamiento principal del cigüeñal	●		●		●	
Cambiar el cigüeñal y el rodamiento del pie de biela		●		●		●
Examinar el desgaste del cambio de marchas completo incl. el rodillo y el rodamient		●		●		●

ADVERTENCIA: SI SE DETERMINA DURANTE EL CONTROL QUE ESTÁN SUPERADAS LAS TOLERANCIAS CORRESPONDIENTES, SE DEBEN REEMPLAZAR LOS COMPONENTES AFECTADOS.

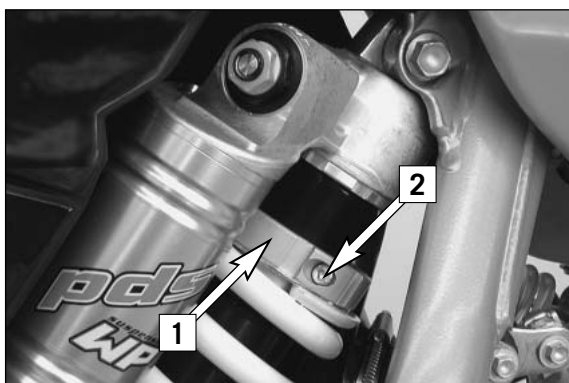
TRABAJOS DE MANTENIMIENTO EN CHASIS Y MOTOR »

⚠ 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 LAVE SU MOTOCICLETA, A SER POSIBLE, NO LO HAGA A PRESIÓN. EL AGUA PODRÍA PENETRAR EN LOS RODAMIENTOS, CARBURADOR, CONEXIONES ELÉCTRICAS ETC.
- DURANTE EL TRANSPORTE, ASEGÚRESE DE QUE SU MOTOCICLETA ESTÁ BIEN SUJETA MEDIANTE CORREAS U OTROS SISTEMAS MECÁNICOS DE SUJECIÓN, ASÍ COMO DE QUE EL GRIFO DE LA GASOLINA SE ENCUENTRA CERRADO. SI LA MOTOCICLETA CAYERA, PODRÍA ESCAPARSE GASOLINA DEL CARBURADOR O DEL DEPÓSITO.
- PARA FIJAR EL SPOILER AL DEPÓSITO SÓLO DEBEN UTILIZARSE LOS TORNILLOS ESPECIALES DE KTM CON LA LONGITUD APROPIADA. SI SE UTILIZAN TORNILLOS DIFERENTES O MÁS LARGOS PUEDE QUE EL DEPÓSITO NO CIERRE HERMÉTICAMENTE Y PIERDA CARBURANTE.
- NO UTILICE DISCOS DENTADOS NI ARÁNDENAS 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 APIRIETAN SUFICIENTEMENTE, ÉSTOS SE PUEDEN AFLOJAR Y SE PUEDE PERDER EL CONTROL SOBRE LA MOTOCICLETA DURANTE EL VIAJE. SI LOS TORNILLOS Y LAS TUERCAS SE APIRIETAN DEMASIADO, SE PUEDEN DAÑAR LAS ROSCAS Y LOS COMPONENTES.
- PARA PREVENIR QUEMADURAS, DEJE ENFRIAR SU MOTOCICLETA ANTES DE COMENZAR CUALQUIER TRABAJO DE MANTENIMIENTO.
- ACEITES USADOS, GRASAS, FILTROS, CARBURANTES, DETERGENTES ETC, DEBEN SER ELIMINADOS CORRECTAMENTE RESPETANDO LAS NORMAS DEL PAÍS.
- BAJO NINGÚN CONCEPTO EL ACEITE USADO DEBE SER VERTIDO POR TUBERÍAS O EN LA NATURALEZA. UN LITRO DE ACEITE CONTAMINA 1000.000 DE LITROS DE AGUA.



Modificar la tensión previa del muelle

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

INDICACIÓN:

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

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

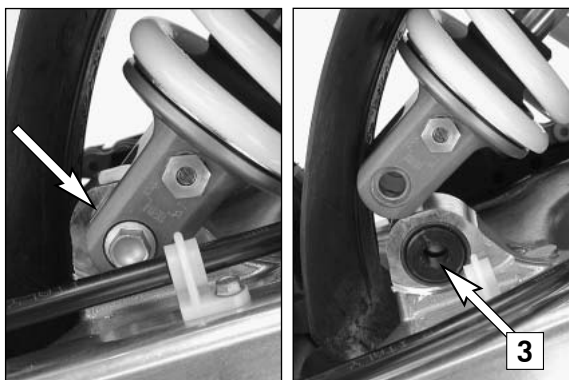
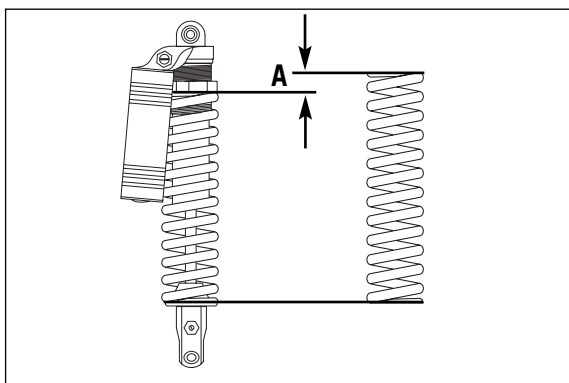
Después del ajuste, apretar el tornillo de fijación [2] con 8 Nm.

VALORES DE AJUSTE - PRECARGA DEL MUELLE [A]:

Precarga mínima 4 mm

PRECARGA ESTÁNDAR . . 7 mm

Precarga máxima 10 mm

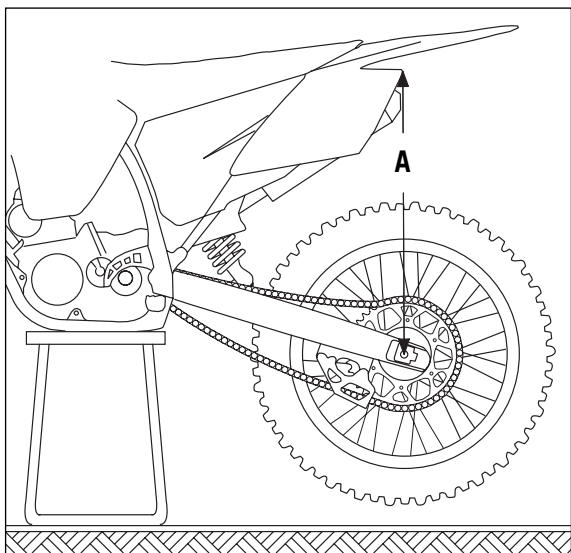


Cojinete giratorio

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.

TRABAJOS DE MANTENIMIENTO EN CHASIS Y MOTOR »

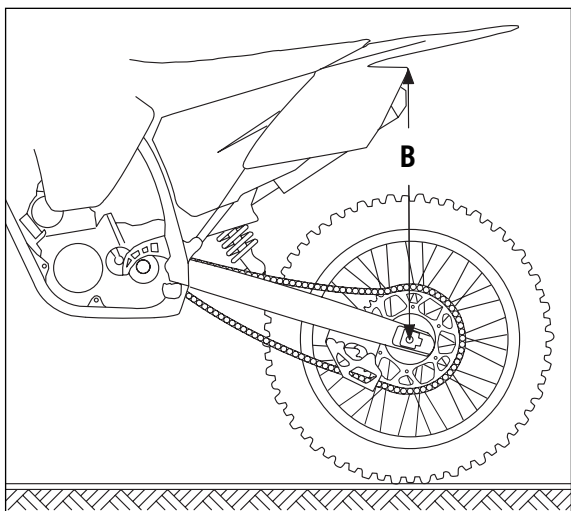


Ajuste básico del chasis al peso del motociclista

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 60 hasta 70 kg. Si su peso este ámbito, debe regular correspondientemente el ajuste básico de los componentes de amortiguación. Desviaciones menores del peso pueden ser compensadas mediante una modificación de la pretensión del muelle, con desviaciones mayores se deben montar muelles adecuados.

Ajustar el amortiguador y examinar el muelle

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



Determinar el pandeo estático del amortiguador

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

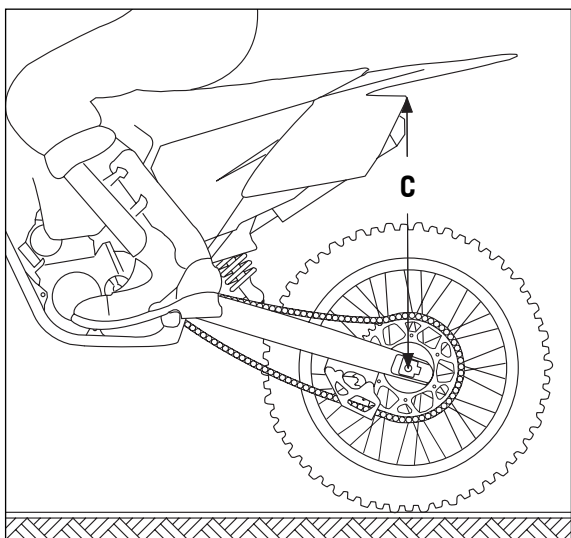
Procedimiento:

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

EJEMPLO:

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

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



Determinar el pandeo de rodaje del amortiguador

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

EJEMPLO:

Motocicleta sobre tacos (medida A)	600 mm
Motocicleta en el suelo cargada con el motociclista (medida C)	- 510 mm
Pandeo de rodaje	90 mm

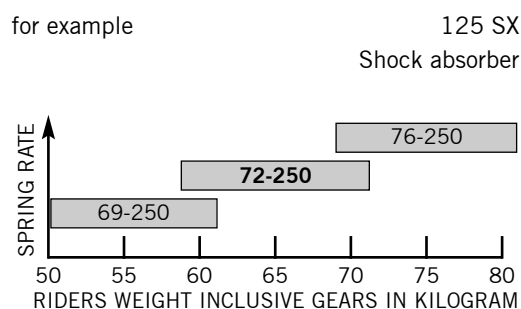
El pandeo de rodaje debe ser de 90 – 105 mm.

Si el pandeo de rodaje es menor de 90 mm, el muelle está demasiado duro (cuota de amortiguación demasiado alta). Si el pandeo de rodaje es mayor de 105 mm, el muelle está demasiado suave (cuota de amortiguación demasiado baja).

La cuota de amortiguación está indicada en el lado externo del muelle (por ej. 72-250). El número del tipo del amortiguador está impreso en el amortiguador adelante, en la parte superior.

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

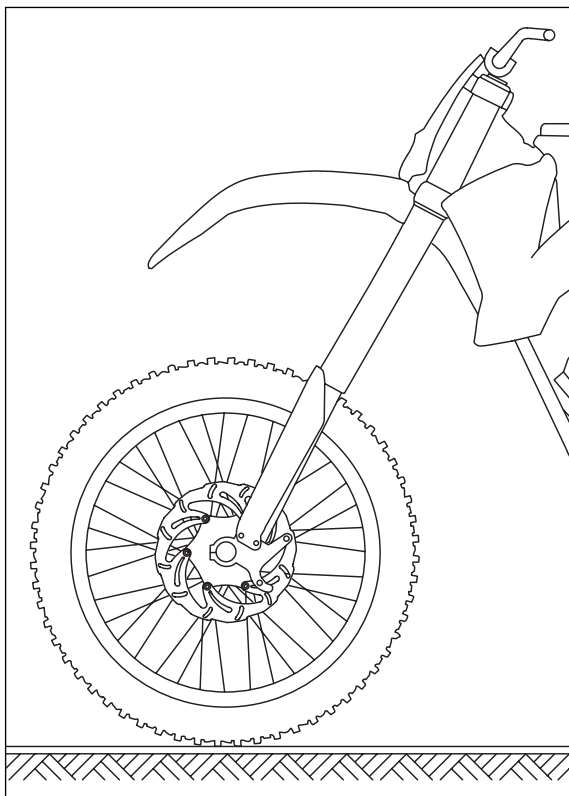
Después del montaje de otro muelle, se debe ajustar el pandeo estático de nuevo a 35 mm (± 2 mm).



TRABAJOS DE MANTENIMIENTO EN CHASIS Y MOTOR »

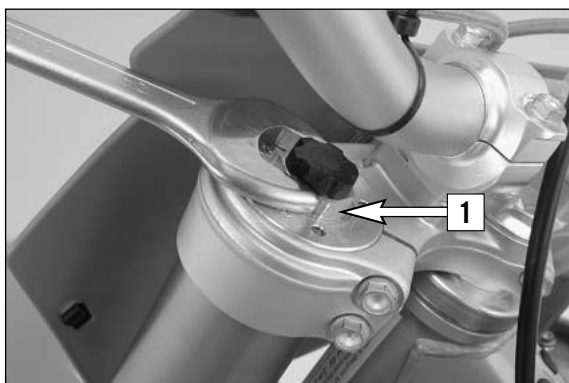
MODELL	SOFTER	STANDARD	HARDER
12187A01 125 SX	69-250	72-250	76-250
12187A02 125/200 EXC	69-250	72-250	76-250
12187A03 250 MX	72-250	76-250	80-250
12187A04 250/300 MXC, EXC	72-250	76-250	80-250

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



Ajuste básico de la horquilla telescópica

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



Cambiar la precarga del muelle de la horquilla telescópica (modelos SX)

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

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

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

AJUSTE ESTÁNDAR:

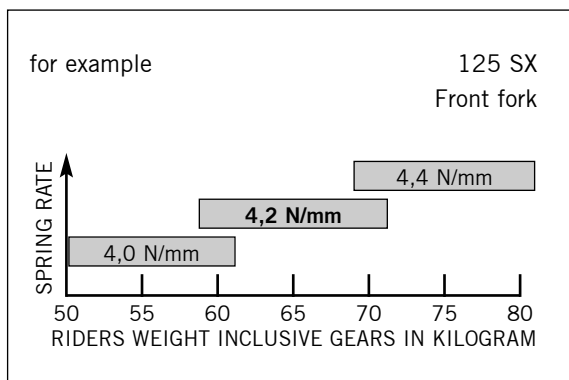
Girar hacia fuera el tornillo de ajuste hasta el tope y 2 giros hacia dentro

Cambiar la precarga del muelle de la horquilla telescópica (modelos MXC/EXC)

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

El preload adjuster, tal como es usado en los modelos SX, se puede reequipar de manera sencilla en las horquillas telescópicas de los modelos MXC/EXC. ADVERTENCIA: WP ajusta la presión del muelle muy exactamente agregando casquillos de precarga. Dispersiones causadas por la producción, están compensadas mediante casquillos de precarga de diferente altura. Por eso puede ser que los muelles de la horquilla en las botellas de la horquilla estén precargados con diferente fuerza. Por eso los muelles de horquilla y los casquillos de precarga deberían siempre quedar juntos.

TRABAJOS DE MANTENIMIENTO EN CHASIS Y MOTOR »



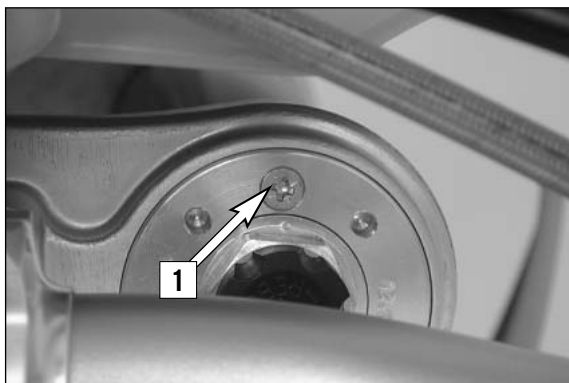
Cambiar los muelles de la horquilla

Si su peso corporal es inferior a 60 kg o superior a 70 kg, Ud. debe montar unos muelles de la horquilla apropiados. La cuota adecuada de amortiguación se puede ver en los diagramas. El muelle estándar está especificado en letra gruesa. El número del tipo de la horquilla telescópica está impresa en el lado interior del asiento del eje de la rueda.

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

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

MODELL	SOFTER	STANDARD	HARDER
14187A01 125 SX	4,0 N/mm	4,2 N/mm	4,4 N/mm
14187A02 125/200 EXC	3,6 N/mm	3,8 N/mm	4,0 N/mm
14187A03 250 SX	4,2 N/mm	4,4 N/mm	4,6 N/mm
14187A04 250/300 MXC, EXC	3,8 N/mm	4,0 N/mm	4,2 N/mm

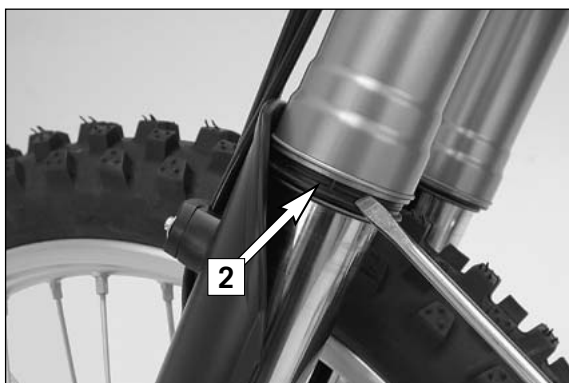


Tornillo de sangrado de la horquilla

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

! AVISO

UNA PRESIÓN DEMASIADO ALTA EN EL INTERIOR DE LA HORQUILLA PUEDE CAUSAR PERMEABILIDADES EN LA HORQUILLA. SI LA HORQUILLA TIENE FUGAS, DEBE AFLOJAR PRIMERO LOS TORNILLOS DE SANGRADO ANTES DE CAMBIAR LOS ELEMENTOS DE LA JUNTA.



Limpiar los fuelles antipolvo de las horquillas telescópicas

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

Sacar los fuelles antipolvo de los tubos exteriores apalancando con un desatornillador y empujándolos hacia abajo.

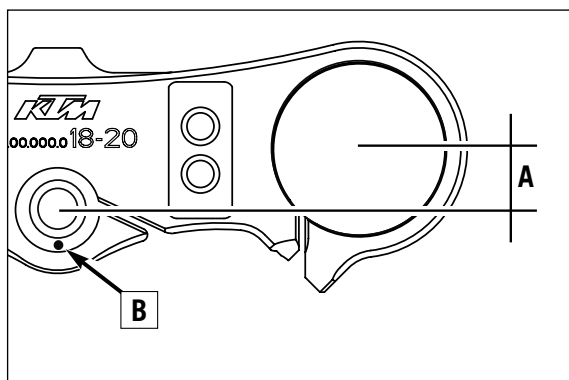


Limpiar cuidadosamente los fuelles, los tubos exteriores y las barras de la horquilla y lubricarlos bien con un spray de aceite universal (Motorex Joker 440) o con aceite para motor. Finalmente, apretar bien los fuelles antipolvo en los tubos exteriores con la mano.

⚠ ATENCION

ACEITE NO PUEDE ALCANZAR DE NINGÚN MODO EL NEUMÁTICO DELANTERO O EL DISCO DE FRENO PORQUE CON ELLO LA ADHERENCIA AL SUELO DEL NEUMÁTICO Y EL EFECTO DE FRENADO DEL FRENO DE LA RUEDA DELANTERA SE REDUCIRÍAN DRÁSTICAMENTE.

TRABAJOS DE MANTENIMIENTO EN CHASIS Y MOTOR »



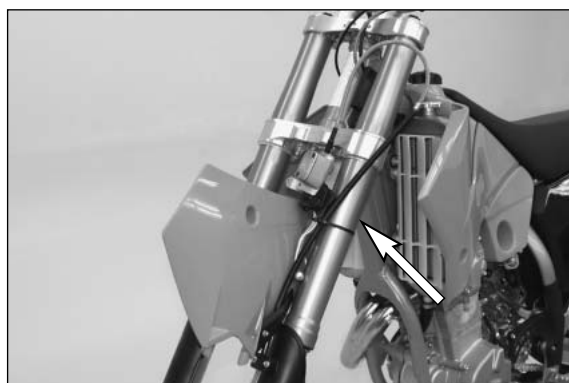
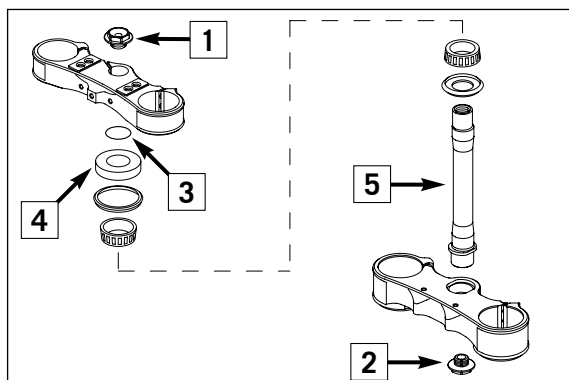
Cambiar el avance de la horquilla (SX)*

En los modelos SX 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.

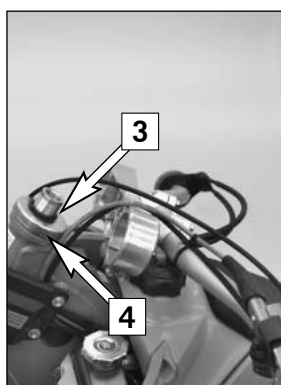
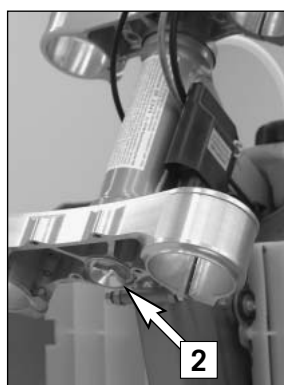
Si la marcación [B] está atrás como se indica, el avance es de 20 mm. Con esta selección obtiene un mejor comportamiento en las curvas.

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.

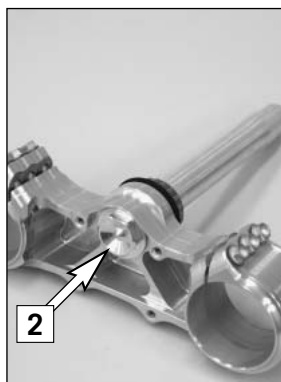
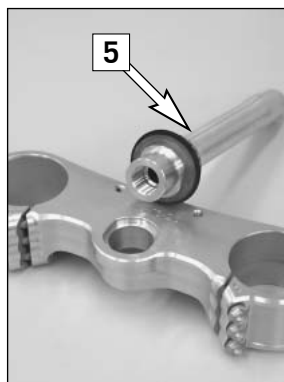
Quitar el tornillo de la placa del número de competencia. Quitar los tornillos de fijación del cilindro del freno de mano y fijar el cilindro del freno de mano con un cable o algo similar en la botella de la horquilla izquierda para no doblar el latiguillo de freno (véase ilustración).



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. Colocar la tija de la horquilla girada en 180° en la tija y atornillar el tornillo collar hasta el tope.

⚠ ATENCION

- EL TORNILLO COLLAR SE FIJA AUTOMÁTICAMENTE A TRAVÉS DE UNA PIEZA INSERTADA DE PLÁSTICO EN LA ROSCA. SI SE PUEDE ATORNILLAR EL TORNILLO COLLAR CON LA MANO, ÉSTE DEBE SER SUSTITUIDO.
- NO CONFUNDIR EL TORNILLO COLLAR CON EL TORNILLO DE CIERRE. EL TORNILLO COLLAR SE FIJA AUTOMÁTICAMENTE.

Engrasar el cojinete de la pipa de dirección y los elementos de junta.

TRABAJOS DE MANTENIMIENTO EN CHASIS Y MOTOR »

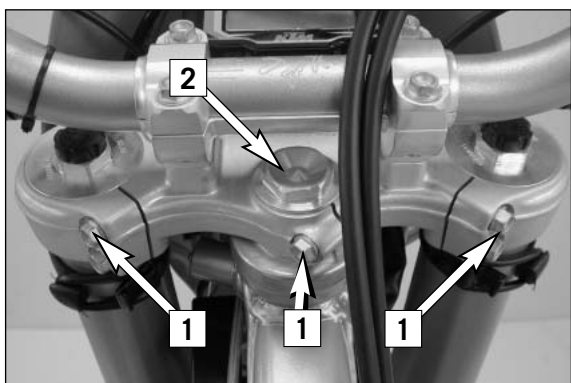


Montar la tija inferior, el cojinete de la pipa de dirección superior, el anillo de seguridad, el aro tórico, la tija superior y el tornillo de cierre.
Apretar el tornillo collar de la tija inferior con 80 Nm.
Montar las botellas de las horquillas y atornillar los tornillos de fijación de la tija inferior en 3 pasos con 10 Nm.

Ajustar el cojinete de la pipa de dirección sin juego (véase capítulo examinar y reajustar el alojamiento de la pipa de dirección) y atornillar los tornillos de fijación de la tija superior en 3 pasos con 15 Nm.



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



Verificación y reglaje de los rodamientos de dirección *

Controlar periódicamente el juego del rodamiento de dirección. Para ello, colocar la rueda delantera de modo que no toque el suelo. Ahora intente mover la horquilla hacia delante y hacia atrás. Para reglarlo, aflojar los cinco tornillos [1] de la tija superior y girar la tuerca de la dirección [2] en sentido horario, hasta que no haya juego. No apretar fuertemente la tuerca de la dirección para que los rodamientos no se vean dañados. Con un martillo de plástico golpear ligeramente la tija superior y seguidamente reapretar los 5 tornillos (15 Nm SX / 20 Nm EXC, MXC).

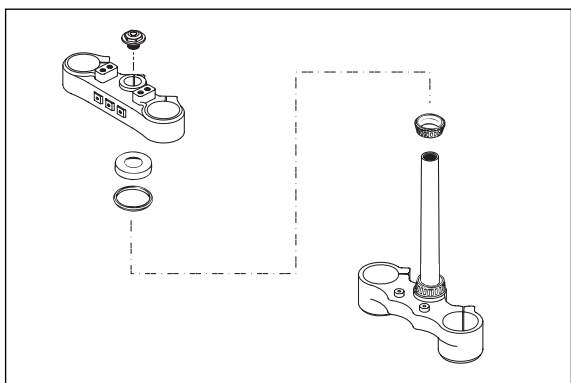
⚠ ATENCION

SI LOS RODAMIENTOS DE DIRECCIÓN PRESENTAN JUEGO LA CONDUCCIÓN SE VERÁ AFECTADA Y PUEDE LLEVAR A LA PÉRDIDA DE CONTROL DEL VEHÍCULO.

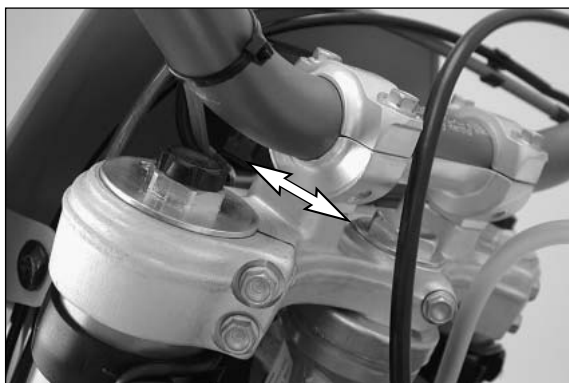
! AVISO

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

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



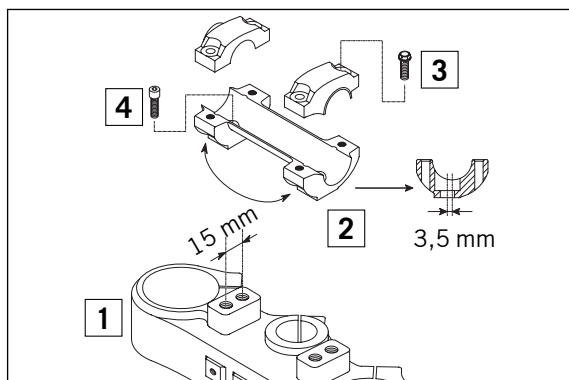
TRABAJOS DE MANTENIMIENTO EN CHASIS Y MOTOR »



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.

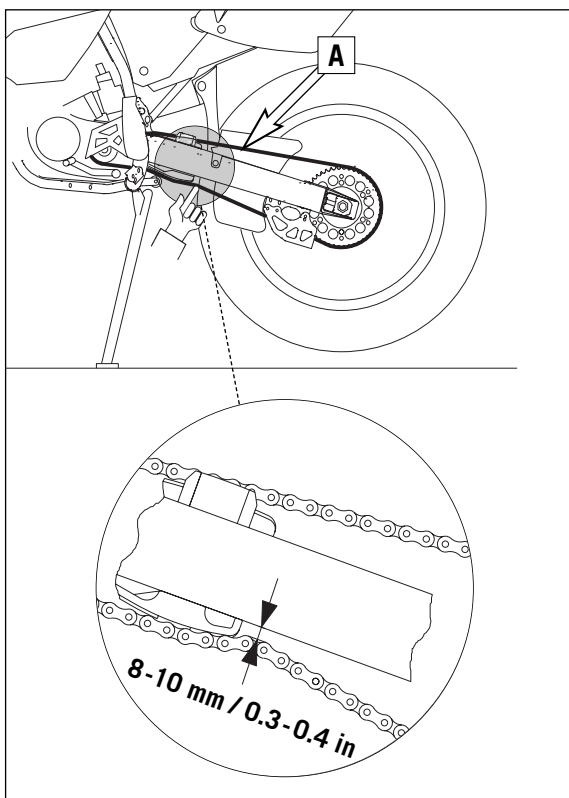
En la parte superior [1] hay 2 perforaciones a 15 mm de distancia. En el asiento del manillar [2], las perforaciones están situadas a 3,5 mm del centro. Por ello se tiene la posibilidad de montar el manillar en 4 posiciones diferentes.



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 SEGURAR CON LOCTITE 243.



Tension de la cadena

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

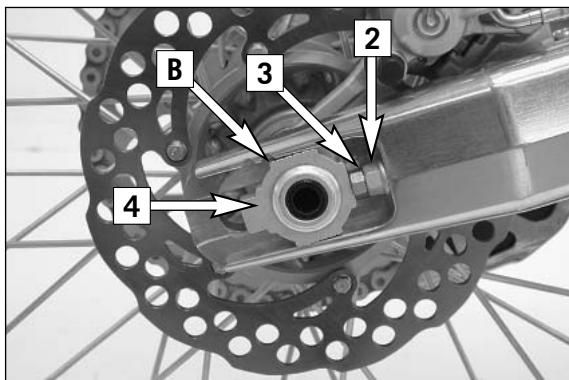
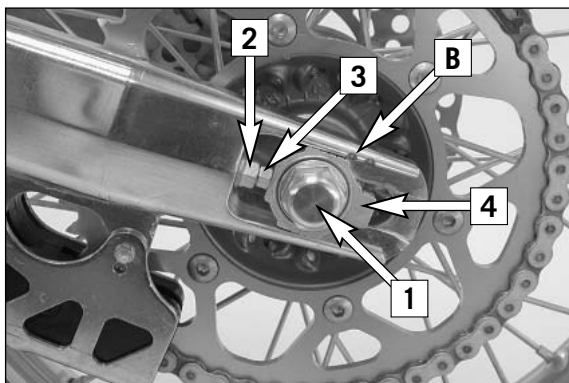
Presione la cadena hacia arriba, contra la guía protectora de ésta. La distancia entre la cadena y el basculante debe ser de aproxim. 8 - 10 mm. El tramo superior de la cadena [A] debe estar tensado. (mirar dibujo)

Si es necesario, regule la tensión.

⚠ ATENCION

- SI LA CADENA ESTÁ DEMASIADO TENSA, LOS ELEMENTOS DE LA TRANSMISIÓN SECUNDARIA, CADENA, CORONA DE LA CADENA, PIÑÓN, 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 FÁCILMENE EL CONTROL DE LA MOTOCICLETA.

TRABAJOS DE MANTENIMIENTO EN CHASIS Y MOTOR »



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

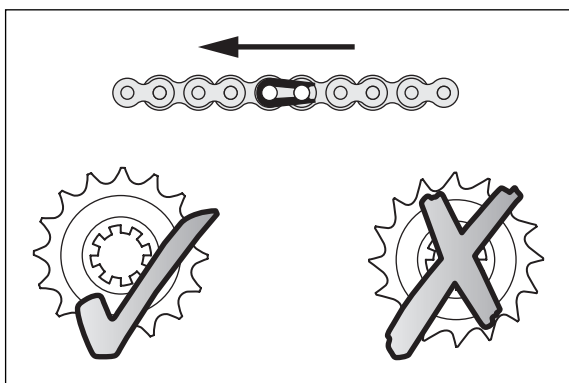
- SI NO DISPONEN DE UNA LLAVE DINAMOMÉTRICA PARA EL MONTAJE HAGAN CORREGIR EL PAR DE ARRANQUE POR UN TALLER ESPECIALIZADO KTM LO MÁS PRONTO POSIBLE. UN EJE DE QUITA Y PON FLOJO PUEDE TRAER CONSIGO UNA FALTA DE ESTABILIDAD EN LA CONDUCCIÓN DE SU MOTOCICLETA.
- APRIETE LA TUERCA A SU ADECUADO PAR DE APRIETE. 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

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

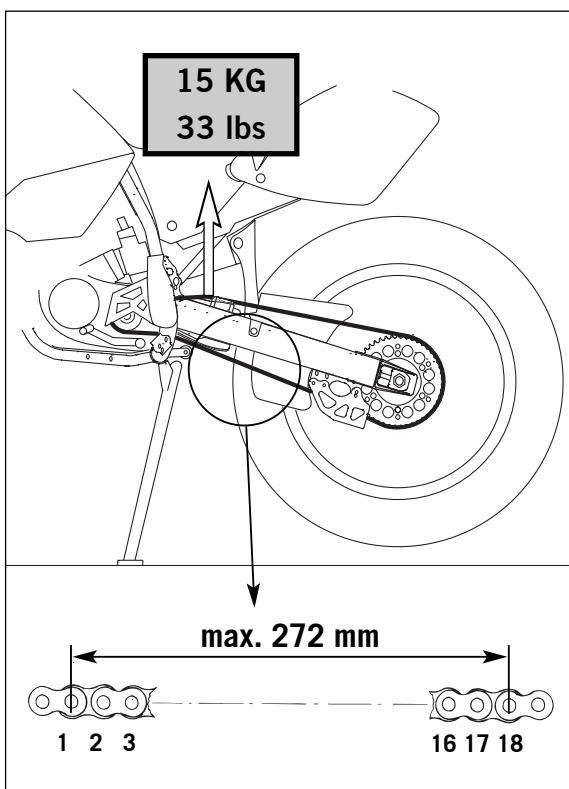
⚠ ATENCION

HAGA LA LUBRIFICACIÓN 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.

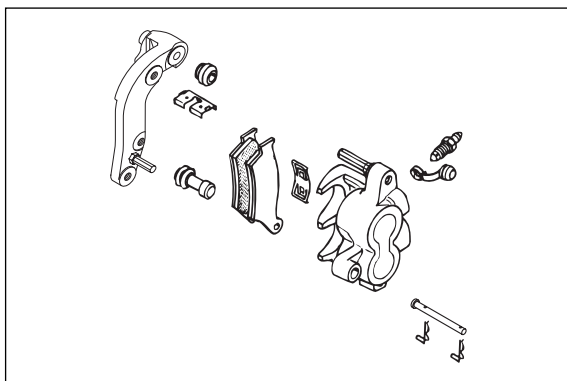
! AVISO

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

TRABAJOS DE MANTENIMIENTO EN CHASIS Y MOTOR »



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 y detrás forros sinterizados TOSHIBA H 38. 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.

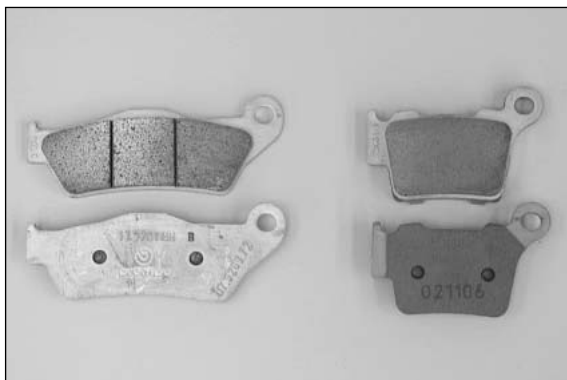
Para las carreras se pueden entregar también otros tipos de forros:

DELANTE TOSHIBA H 38 (SINTERIZADO) – con dosaje más difícil, buena potencia de frenado y mayor vida, para terrenos húmedos y deslizantes.

FERODO ID 450 (ORGÁNICO) – con dosaje fácil, buena potencia de frenado, vida más breve, para terrenos secos, a precios muy buenos.

ATRÁS FERODO 4424 (ORGÁNICO) – dosificable de mejor forma, duración más corta, para terreno seco.

TOSHIBA H38 (SINTERIZADO) – duración más larga que el FERODO 4424, rendimiento de frenado más alto.



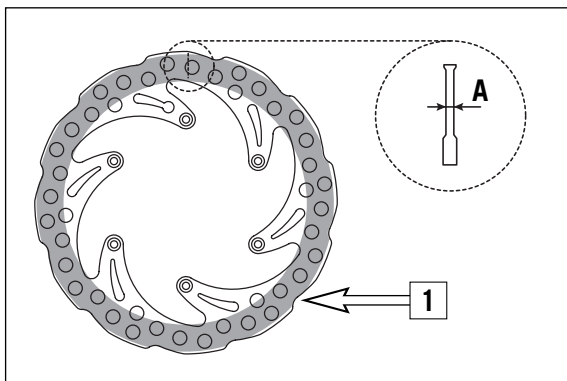
DISCOS DE FRENO:

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.

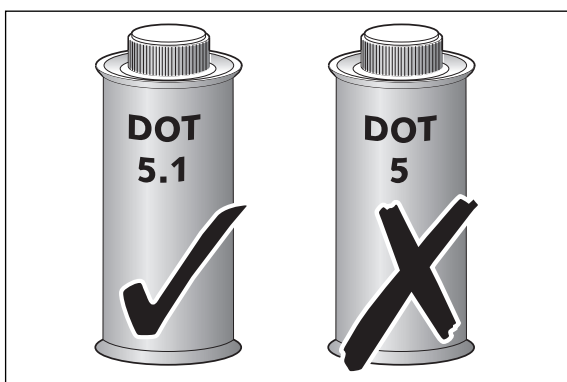
LIQUIDO DE FRENOS:

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

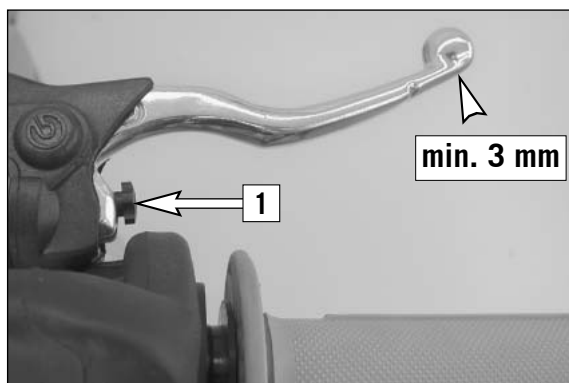


ATENCIÓN

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.



TRABAJOS DE MANTENIMIENTO EN CHASIS Y MOTOR »

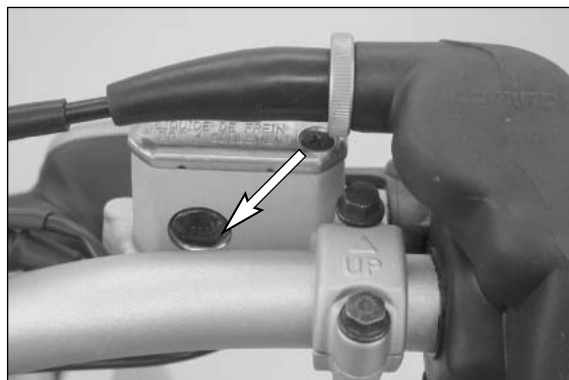


Ajuste el libre de la maneta de freno

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

! AVISO

EL JUEGO DE LA MANETA DE FRENO DEBERÁ SER SIEMPRE AL MENOS DE 3 MM. SÓLO EN ESTE CASO PODRÁ MOVERSE EL PISTÓN EN EL CILINDRO MAESTRO. SI DICHO JUEGO NO SE RESPETA, SE ESTABLECE UNA PRESIÓN EN EL SISTEMA DE FRENOS PUDIENDO CAUSAR UN FALLO EN EL FRENO DELANTERO DEBIDO AL SOBRECALENTAMIENTO.

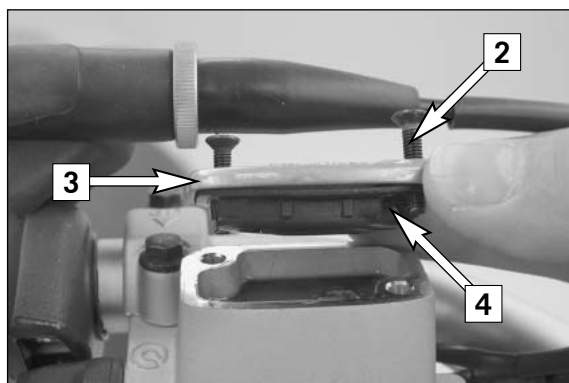


Comprobación del nivel del líquido del freno delantero

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

! ATENCION

SI EL NIVEL DEL LÍQUIDO PARA FRENOS HIDRÁULICOS CAE BAJO EL VALOR MÍNIMO ESTO INDICA UNA FUGA EN EL SISTEMA DE FRENOS O EL DESGASTE TOTAL DE LAS ZAPATAS DE FRENO. EN ESTE CASO SE RUEGA DIRIGIRSE INMEDIATAMENTE A UN TALLER ESPECIALIZADO KTM.



Llenado del deposito de freno delantero *

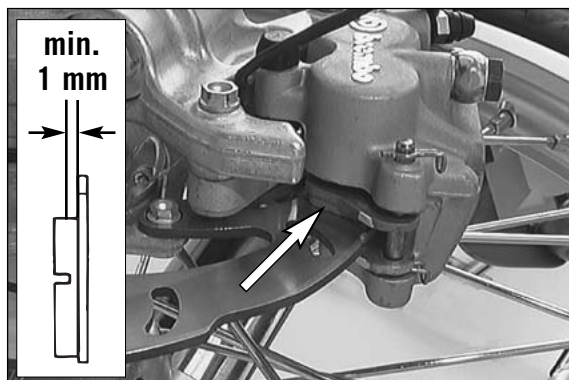
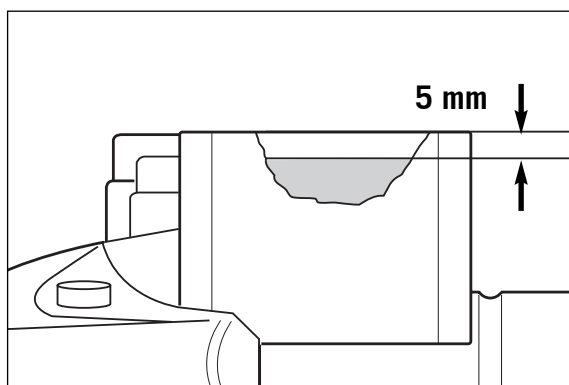
Quitar los tornillos [2] y levantar la tapa [3] y la membrana [4]. Colocar la bomba de freno en posición horizontal y llenar el depósito 5 mm. por debajo del borde superior del mismo (Motorex Brake Fluid DOT 5.1). Volver a colocar membrana y tapa. Atornillar la tapa y si algo de líquido ha sido derramado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

! ATENCION

- NO UTILICE NUNCA DOT 5. SE TRATA DE UN LÍQUIDO DE COLOR PÚRPURA HECHO A BASE DE ACEITE DE SILICONA. JUNTAS Y LATIGUILLO DE FRENO DEBEN ESTAR ESPECIALMENTE PREPARADOS PARA ÉL.
- ALMACENAR EL LÍQUIDO PARA FRENOS HIDRÁULICOS FUERA DEL ALCANCE DE LOS NIÑOS.
- EL LÍQUIDO PARA FRENOS HIDRÁULICOS PUEDE CAUSAR IRRITACIONES DE LA PIEL. NO PONER EN CONTACTO CON LA PIEL O CON LOS OJOS. SI EL LÍQUIDO PARA FRENOS HIDRÁULICOS SÁLPICA A LOS OJOS, LAVAR CON ABUNDANTE AGUA Y CONSULTAR EL MÉDICO.

! AVISO

- EL LIQUIDO DE FRENOS ACTÚA COMO UN POTENTE DISOLVENTE.
- UTILICEN SÓLO UN LÍQUIDO PARA FRENOS HIDRÁULICOS LIMPIO DE UN RECIPIENTE IMPERMEABLE Y BIÉN 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.

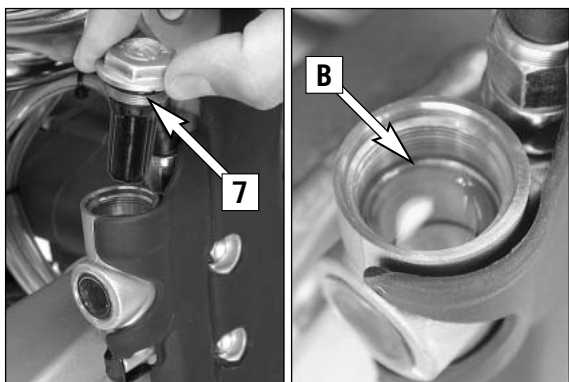
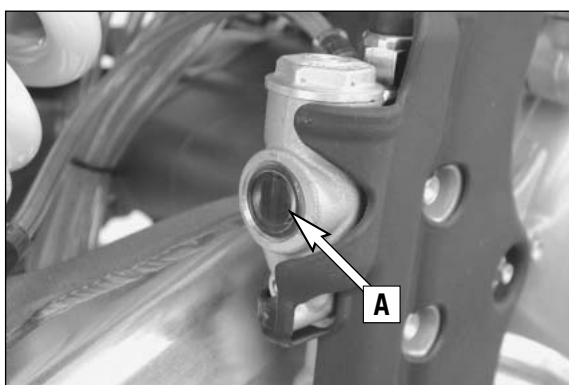
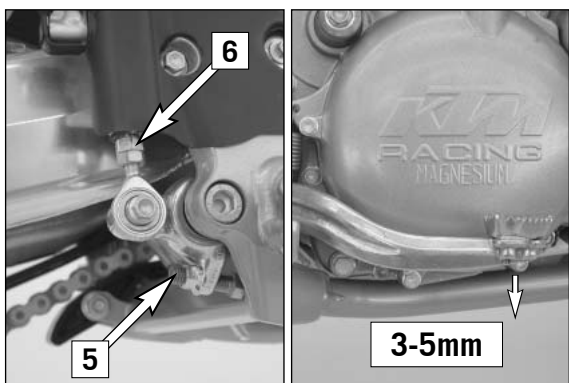
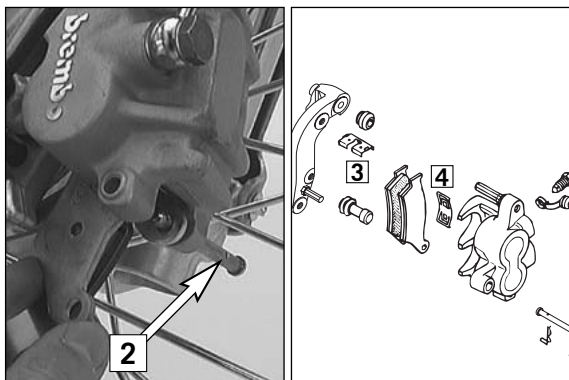
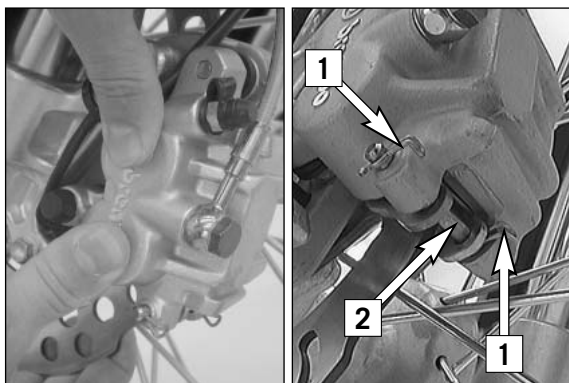
! ATENCION

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.

TRABAJOS DE MANTENIMIENTO EN CHASIS Y MOTOR »



Sustitución de las pastillas de freno delantero *

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

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

⚠ ATENCION

- MANTENGA SIEMPRE EL DISCO DE FRENO LIMPIO DE ACEITE O GRASA. DE LO CONTRARIO SE VERÍA REDUCIDO EL EFECTO DE LA FRENADA.
- DESPUÉS DEL MONTAJE, COMPRUEBE QUE LOS AGUJAS ESTÉN BIEN COLOCADOS.
- DESPUÉS DE INSTALAR LAS RUEDAS O DE MANIPULAR EN EL SISTEMA DE FRENOS, ACCIONE LA MANETA Y EL PEDAL PARA QUE LAS PASTILLAS ENTREN EN CONTACTO CON EL DISCO Y ALCANZAR EL PUNTO CORRECTO DE PRESIÓN.

Reglaje de la posición del pedal del freno *

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

⚠ ATENCION

SI NO HAY ESTE RECORRIDO EN VACÍO, UNA CIERTA PRESIÓN SE ESTABLECE EN EL SISTEMA DE FRENOS. POR ESTO LAS ZAPATAS EMPIEZAN A ROZAR. EL SISTEMA DE FRENOS ESTÁ SOBRECALENTADO Y, EN CASOS EXTREMOS, PUEDE FALLECER.

Comprobación del nivel del líquido de freno trasero

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

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

⚠ ATENCION

SI EL NIVEL DEL LÍQUIDO DESCENDE POR DEBAJO DEL MÍNIMO INDICA QUE EXISTE UN FALLO EN EL SISTEMA DE FRENOS O UN COMPLETO DESGASTE DE LAS PASTILLAS.

Llenado del depósito de freno trasero *

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

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

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

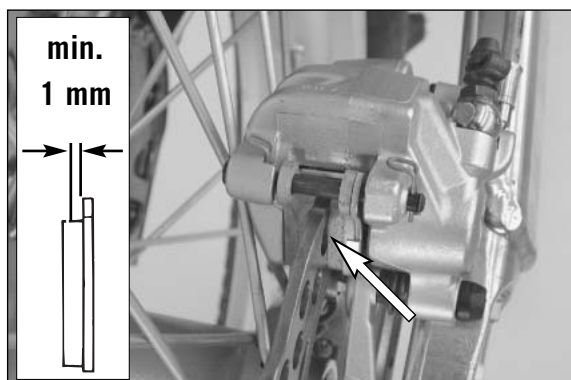
⚠ ATENCION

- NO UTILICE NUNCA DOT 5. SE TRATA DE UN LÍQUIDO DE COLOR PÚRPURA HECHO A BASE DE ACEITE DE SILICONA. JUNTAS Y LATIGUILLO DE FRENO DEBEN ESTAR ESPECIALMENTE PREPARADOS PARA ÉL.
- ALMACENAR EL LÍQUIDO PARA FRENOS HIDRÁULICOS FUERA DEL ALCANCE DE LOS NIÑOS.
- EL LÍQUIDO PARA FRENOS HIDRÁULICOS PUEDE CAUSAR IRRITACIONES DE LA PIEL. NO PONER EN CONTACTO CON LA PIEL O CON LOS OJOS. SI EL LÍQUIDO PARA FRENOS HIDRÁULICOS 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 BIÉN CERRADO.

TRABAJOS DE MANTENIMIENTO EN CHASIS Y MOTOR »



Control de las pastillas de freno traseras

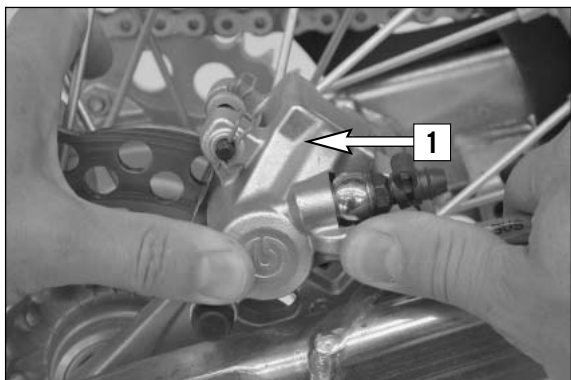
El estado de las pastillas de freno puede controlarse desde atrás. El espesor de éstas no debe ser inferior a 1 mm.

⚠ 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 FRENSOS. EN EL INTERÉS DE SU PROPIA SEGURIDAD SE RUEGA RENOVAR A TIEMPO LAS ZAPATAS.

! AVISO

SI LAS PASTILLAS DE FRENO SE CAMBIAN CUANDO ESTÁN PARCIAL O TOTALMENTE GASTADAS, LOS COMPONENTES DE ACERO DE LAS PASTILLAS ROZARÁN CONTRA EL DISCO DE FRENO, DISMINUYENDO EL EFECTO DE LA FRENADA Y DESTRUYENDO EL DISCO.



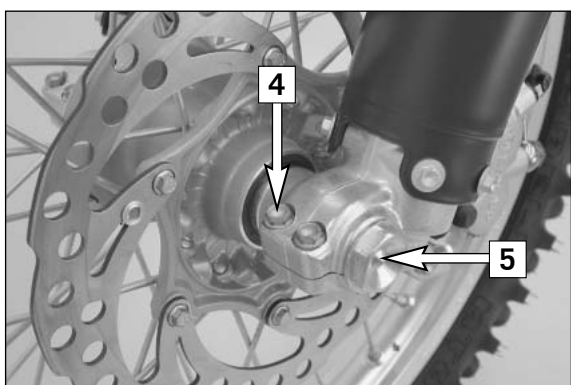
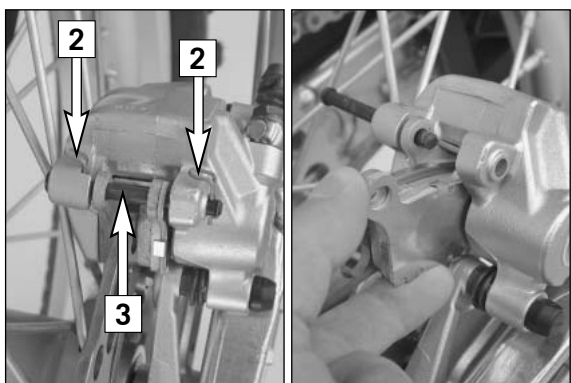
Sustitucion de las pastillas de freno trasero *

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

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

⚠ ATENCION

- MANTENGA SIEMPRE EL DISCO DE FRENO LIMPIO DE ACEITE O GRASA. DE LO CONTRARIO SE VERÍA REDUCIDO EL EFECTO DE LA FRENADA.
- DESPUÉS DEL MONTAJE, COMPRUEBE QUE EL AGUJA ESTÉN BIEN COLOCADOS.
- DESPUÉS DE INSTALAR LAS RUEDAS O DE MANIPULAR LA PINZA DE FRENO ACCIONE LA MANETA Y EL PEDAL PARA QUE LAS PASTILLAS ENTREN EN CONTACTO CON EL DISCO DE FRENO Y ALCANZAR EL PUNTO CORRECTO DE PRESIÓN.



Desmontar y montar la rueda delantera

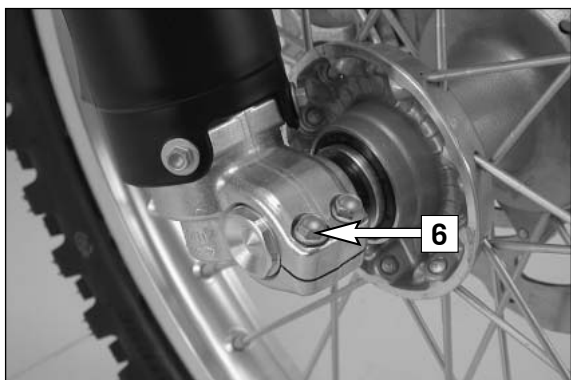
Levantar la motocicleta sobre tacos hasta que la rueda delantera no toque el suelo.

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

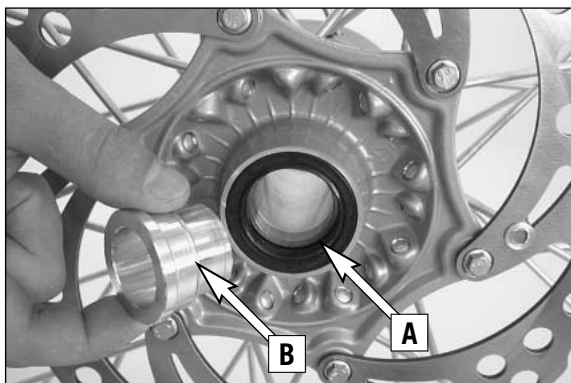
Quitar la rueda delantera cuidadosamente de la horquilla.

! AVISO

- NO ACCIONE LA MANETA DEL FRENO CON LA RUEDA DELANTERA DESMONTADA.
- PONER LA RUEDA SIEMPRE CON EL DISCO DE FRENO HACIA ARRIBA, DE LO CONTRARIO PODRÍA DETERIORARSE EL DISCO DE FRENO.



TRABAJOS DE MANTENIMIENTO EN CHASIS Y MOTOR »



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

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

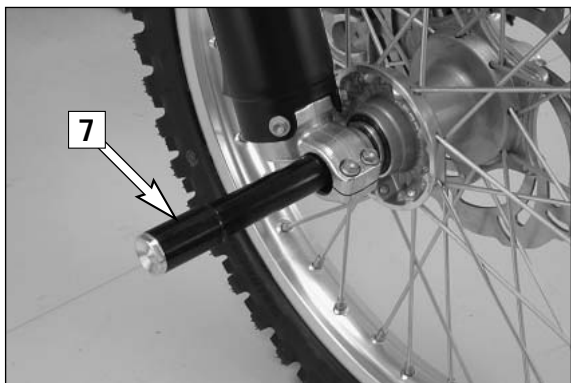
Montar la tuerca [5], apretar los tornillos de fijación [6] en el asiento del eje de la rueda derecho para evitar una torsión del eje de rueda y apretar la tuerca con 40 Nm.

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

Posteriormente, apretar los tornillos de fijación en ambos alojamientos del eje de horquilla con 10 Nm.

⚠ ATENCION

- SI NO DISPONEN DE UNA LLAVE DINAMOMÉTRICA PARA EL MONTAJE HAGAN CORREGIR EL PAR DE ARRANQUE POR UN TALLER ESPECIALIZADO KTM LO MÁS PRONTO POSIBLE. UN EJE DE QUITA Y PON FLOJO PUEDE TRAER CONSIGO UNA FALTA DE ESTABILIDAD EN LA CONDUCCIÓN DE SU MOTOCICLETA.
- DESPUÉS DE INSTALAR LA RUEDA DELANTERA ACCIONE LA MANETA DE FRENO PARA QUE LAS PASTILLAS ENTREN EN CONTACTO CON EL DISCO Y ALCANZAR EL PUNTO CORRECTO DE PRESIÓN.
- MANTENGA SIEMPRE EL DISCO DE FRENO LIMPIO DE ACEITE O GRASA. DE LO CONTRARIO SE VERÁ REDUCIDO EL EFECTO DE LA FRENADA.

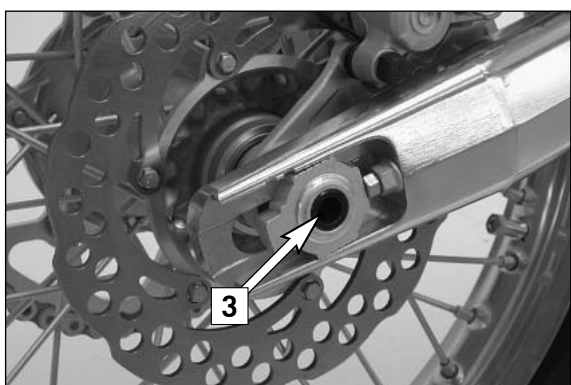
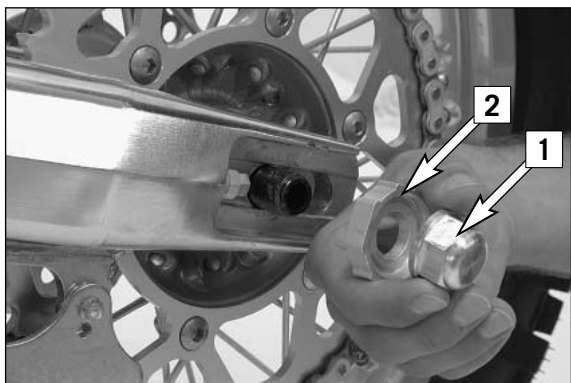


Desmontaje y montaje de la rueda trasera

Apoye la moto en un caballete bajo el chasis con el fin de que la rueda trasera no toque el suelo. Afloje la tuerca [1], saque el tensor de la cadena [2], mantenga la rueda y empuje hacia afuera el eje [3] hasta que ésta quede libre pero con el soporte de la pinza del freno. Empuje al máximo la rueda hacia delante, saque la cadena de la corona y retire con cuidado la rueda del basculante.

! AVISO

- NO ACCIONE EL PEDAL DEL FRENO CON LA RUEDA TRASERA DESMONTADA.
- PONER LA RUEDA SIEMPRE CON EL DISCO DE FRENO HACIA ARRIBA, DE LO CONTRARIO PODRÍA DETERIORARSE EL DISCO DE FRENO.
- CON EL EJE DESMONTADO, LIMPIE LA ROSCA DE ÉSTE Y LA TUERCA CUIDADOSAMENTE Y ENGRÁSELOS PARA PREVENIR EL GRIPAJE DE LA ROSCA.



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

⚠ ATENCION

- SI NO DISPONEN DE UNA LLAVE DINAMOMÉTRICA PARA EL MONTAJE HAGAN 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.

TRABAJOS DE MANTENIMIENTO EN CHASIS Y MOTOR »



PRESIÓN AIRE

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

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.

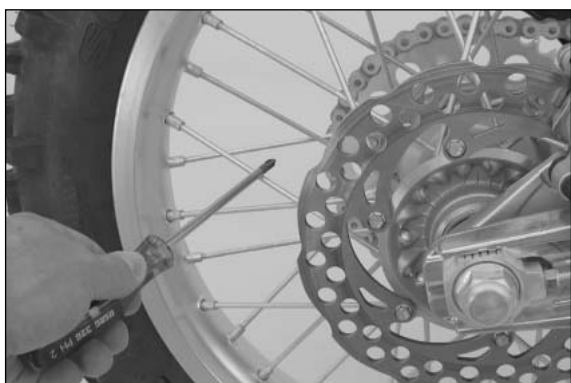
- Las dimensiones de los neumáticos se pueden encontrar en los datos técnicos y en su certificado de homologación.
- El estado de los neumáticos debe ser controlado antes de cada salida. Comprobar que no presenten cortes, clavos u otros objetos punzantes que puedan incrustarse en ellos.

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.

⚠ ATENCION

- UTILICE EXCLUSIVAMENTE NEUMÁTICOS AUTORIZADOS POR KTM. OTROS NEUMÁTICOS PUEDEN INFLUIR NEGATIVAMENTE EN EL COMPORTAMIENTO DE LA MOTOCICLETA.
- LA RUEDA DELANTERA Y LA TRASERA DEBEN LLEVAR NEUMÁTICOS DEL MISMO PERFIL. UTILICE EXCLUSIVAMENTE NEUMÁTICOS HOMOLOGADOS.
- POR SU PROPIA SEGURIDAD SUSTITUYA INMEDIATAMENTE LOS NEUMÁTICOS DAÑADOS.
- ESTOS PUEDEN RESULTAR PELIGROSOS SOBRE TODO EN SUPERFICIES MOJADAS.
- UNA PRESIÓN INSUFICIENTE CAUSA UN DESGASTE ANORMAL Y UN SOBRECALENTAMIENTO DE LOS NEUMÁTICOS.

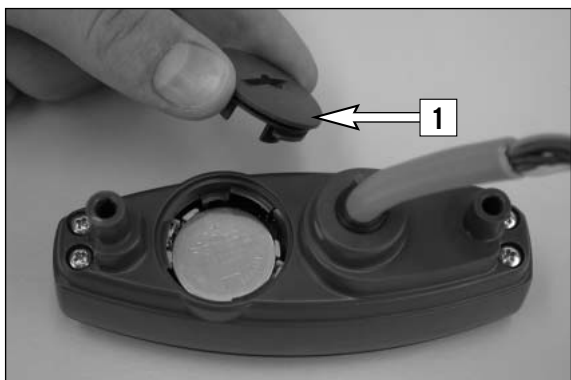


Controlar de la tension de los radios

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

⚠ ATENCION

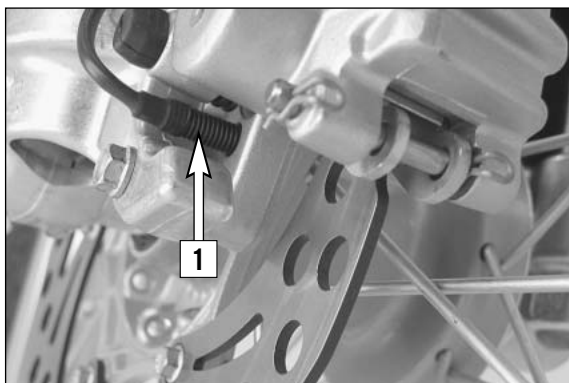
- LOS RADIOS NO SUFICIENTEMENTE TENSADOS PUEDEN SALIRSE Y POR CONSEGUENTE CAUSAR DESESTABILIDAD EN LA CONDUCCIÓN DE LA MOTOCICLETA.
- RADIOS CON DEMASIADA TENSIÓN PUEDEN PARTIRSE A CAUSA DE UN LOCAL EXCESO DE RENDIMIENTO. LOS RADIOS DEBEN TENSARSE CON UN PAR DE APRIETE DE 5 NM.



Batería para el velocímetro digital

Para ello, quitar la placa del faro y desarmar el velocímetro electrónico. Quitar la atornilladura [1], insertar la batería (tipo Duracell CR 2430) con la leyenda hacia arriba y montar la atornilladura.

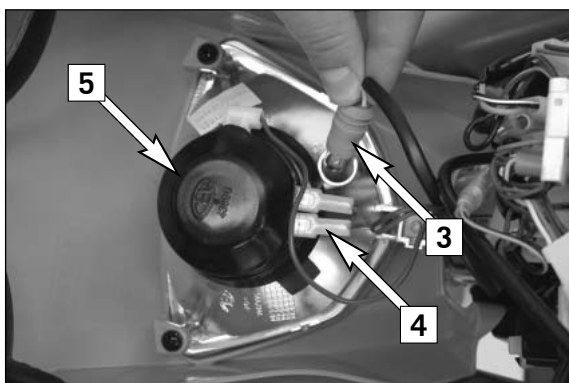
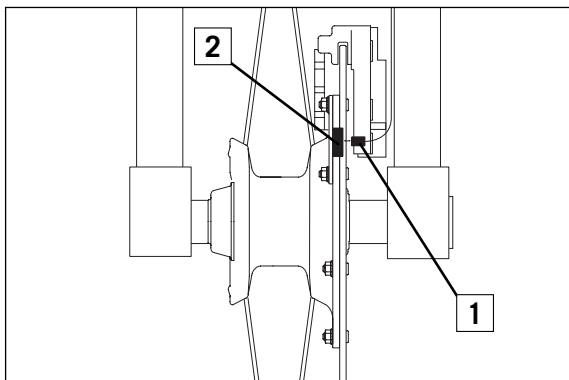
TRABAJOS DE MANTENIMIENTO EN CHASIS Y MOTOR »



Verificar/ajustar la distancia del sensor imantado

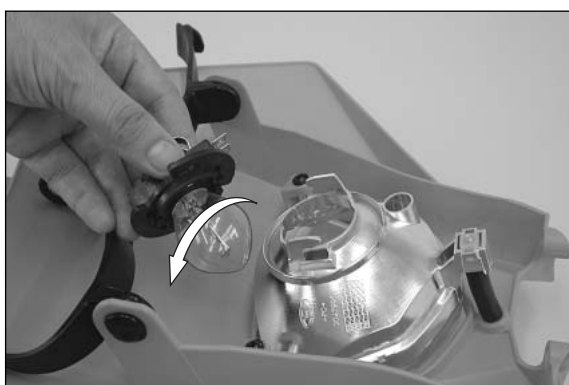
La distancia entre el imán [2] y el sensor [1] debe ser de 2-4 mm; de lo contrario puede manifestarse un mal funcionamiento del velocímetro.

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



Cambiar la lámpara de faro/lámpara de luces de posición

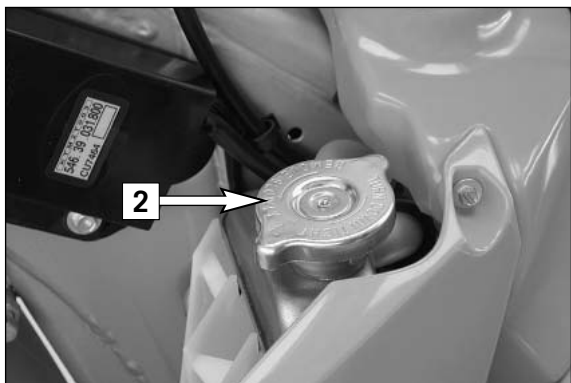
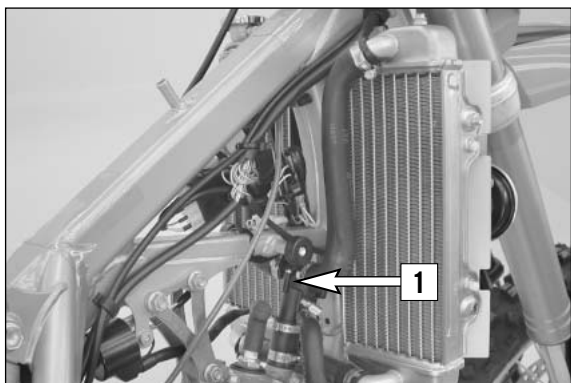
Quitar ambas cintas de goma y sacar la placa del faro hacia adelante. Sacar cuidadosamente del portalámparas la lámpara de luces de posición con el casquillo [3]. Desenchufar el enchufe [4] de la lámpara de faro y quitar la tapa de caucho [5]. Desganchar el arco de sujeción y la bombilla del reflector.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



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

El montaje se efectúa por orden contrario.

TRABAJOS DE MANTENIMIENTO EN CHASIS Y MOTOR »



Circuito de refrigeración

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

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

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

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

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

⚠ ATENCION

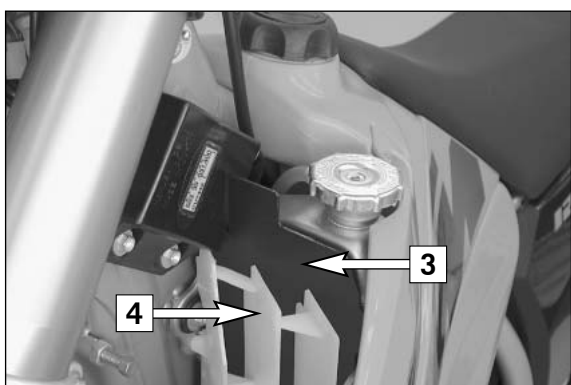
- SI SE RETIRA EL TAPÓN DEL RADIADOR [2] CON EL MOTOR EN CALIENTE, EL LÍQUIDO DE REFRIGERACIÓN PUEDE SALIR A PRESIÓN Y CAUSAR GRAVES QUEMADURAS. ATENCIÓN - RIESGO DE QUEMADURAS!
- NO DESABRIDAR NUNCA LAS MANGUERAS DEL RADIADOR CON EL MOTOR CALIENTE. EL LÍQUIDO REFRIGERANTE Y EL VAPOR SALIENTE PUEDEN CAUSAR GRAVES QUEMADURAS.
- EN CASO DE QUEMADURAS, PONER LA PARTE QUEMADA DEBAJO DE UNA CORRIENTE DE AGUA FRÍA.
- EL LÍQUIDO REFRIGERANTE ES TÓXICO! ALMACENAR EL LÍQUIDO REFRIGERANTE FUERA DEL ALCANCE DE LOS NIÑOS.
- SI SE HA INGERIDO LÍQUIDO REFRIGERANTE, CONSULTAR INMEDIATAMENTE A UN MÉDICO.
- SI EL LÍQUIDO REFRIGERANTE HA ENTRADO EN CONTACTO CON LOS OJOS, LAVARSE LOS OJOS INMEDIATAMENTE CON AGUA Y CONSULTAR A UN MÉDICO.

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

! AVISO

UTILICE SIEMPRE ANTICONGELANTES DE CALIDAD Y MARCAS (MOTOREX ANTI-FREEZE) CONOCIDAS PARA EVITAR LA CORROSIÓN Y LA FORMACIÓN DE ESPUMA.

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



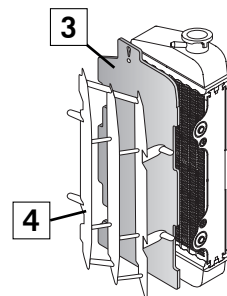
Cubierta del radiador para la estación fría

Para que el motor pueda lograr su temperatura de servicio también con bajas temperaturas es necesario montar la cubierta del radiador [3].

Para ello hay que quitar la cubierta protectora del radiador [4] y montar la cubierta delante del radiador izquierdo, según se ve en la ilustración.

Luego se vuelve a montar la cubierta protectora.

INDICACIÓN: La protección del radiador está disponible cerca de su concesionario KTM



Control del nivel del líquido de refrigeración

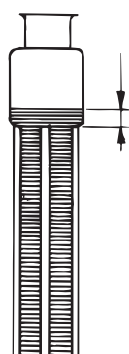
Con el motor en frío, el líquido debe cubrir alrededor de 10 mm. las láminas del radiador (ver ilustración). En caso de vaciado, rellene inmediatamente y proceda al sangrado del sistema.

⚠ ATENCION

ES PREFERIBLE SIEMPRE CONTROLAR EL NIVEL DEL LÍQUIDO DE REFRIGERACIÓN CON EL MOTOR EN FRÍO. NO ABRA EL TAPÓN DEL RADIADOR CON EL MOTOR CALIENTE. SI HA DE HACERLO UTILICE UN TRAPO PARA CUBRIR EL TAPÓN Y HÁGALO LENTAMENTE PARA DEJAR ESCAPAR LA PRESIÓN.

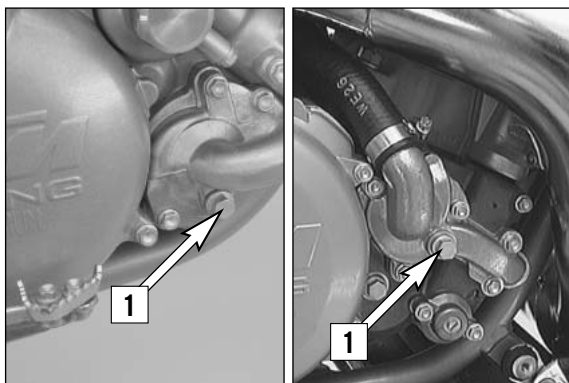
! AVISO

ES NECESARIO PURGAR EL AIRE DEL SISTEMA REFRIGERADOR SI SE HA VACIADO LÍQUIDO O SI SE ECHA MÁS DE 0,25 LITROS DE LÍQUIDO REFRIGERANTE



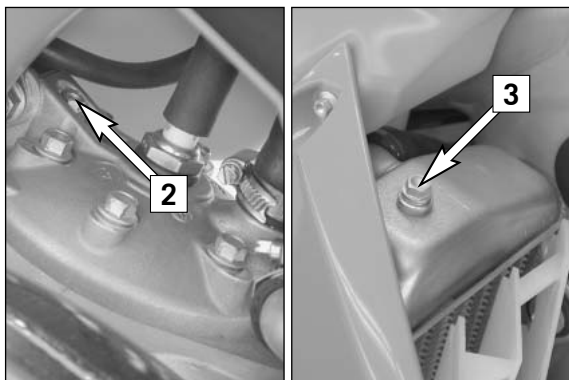
10 mm
Motor en fría

TRABAJOS DE MANTENIMIENTO EN CHASIS Y MOTOR »



Sangrado del sistema de refrigeración

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



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

Quite el tornillo [3] del radiador derecho.

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

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



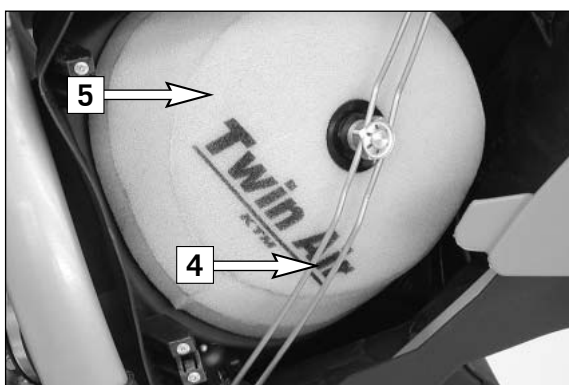
Limpieza del filtro del aire *

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

Descolgar el estribo de soporte del filtro [4] por debajo, girar hacia el lado y quitar la tapa de reducción [5] junto con el filtro de aire [6] y el soporte del filtro [7] de la caja de filtros. En los modelos SX no hay una tapa de reducción.

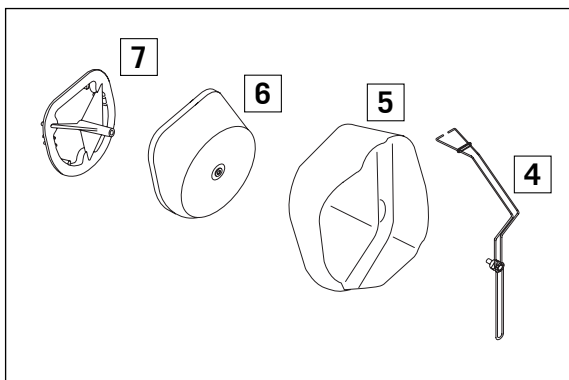
! AVISO

- NO LIMPIE LA ESPUMA DEL FILTRO CON GASOLINA O PETRÓLEO YA QUE LA PUEDEN CORROER. PARA SU CORRECTO MANTENIMIENTO KTM RECOMIENDA EL USO DE PRODUCTOS DE LA MARCA „MOTOREX“ (BIO DIRT REMOVER Y LIQUID BIO POWER)
- NO PONGA NUNCA EN MARCHA LA MOTOCICLETA SIN FILTRO DE AIRE. EL POLVO Y LAS IMPUREZAS QUE PENETRAN PUEDEN CAUSAR DETERIORACIONES Y UN MAYOR DESGASTE.
- SI EL FILTRO DE AIRE NO ESTÁ CORRECTAMENTE MONTADO, EL MOTOR PODRÍA LLENARSE DE POLVO E IMPUREZAS Y PROVOCAR DAÑOS.

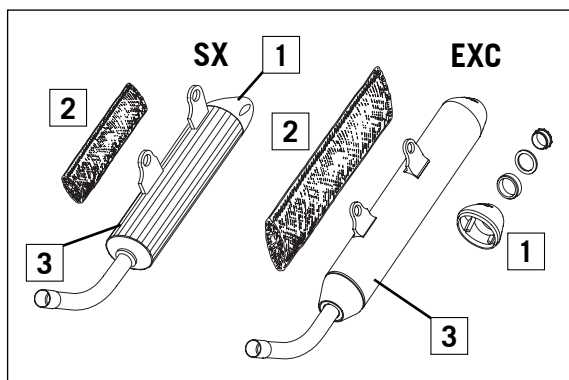


Lave con cuidado el filtro con el detergente especial (Motorex Bio Dirt Remover) y déjelo secar bien. Escúrralo solamente, no debe retorcerlo. Engráselo con productos específicos (Motorex Liquid Bio Power). Limpie también la caja del filtro. Compruebe el estado del conducto del carburador y su correcta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

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



TRABAJOS DE MANTENIMIENTO EN CHASIS Y MOTOR »



Sistema de escape *

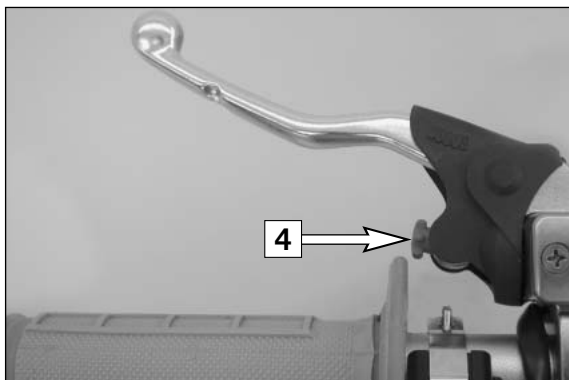
Los silenciadores cuya tapa [1] es desmontable están rellenos de hilo de fibra de vidrio. Zu lockeres Glasfasergarn kann zu Leistungsverlust führen und die Dämpfung des Schalldämpfers wird vermindert.

Para la sustitución del relleno de fibra de vidrio [2], desmonte la tapa del silenciador y saque el tubo exterior [3]. Utilice cinta adhesiva para sujetar el nuevo relleno en el tubo interior. Monte el tubo exterior. Monte la tapa del silenciador.

La fibra de vidrio se encuentra disponible en su concesionario oficial KTM.

⚠ ATENCION

EL SISTEMA DE ESCAPE SE CALIENTA MUCHO CUANDO LA MOTOCICLETA ESTÁ EN FUNCIONAMIENTO. NO COMIENCE A TRABAJAR EN ÉL HASTA QUE SE HAYA ENFRIADO.



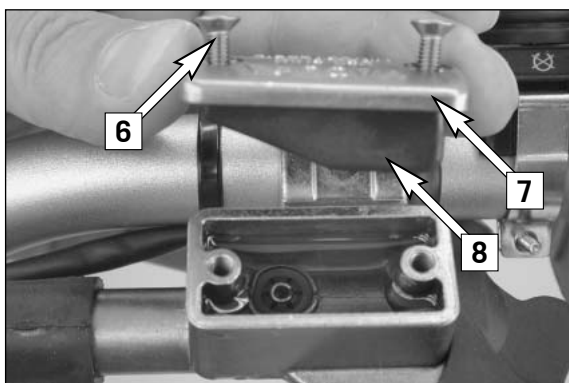
Cambiar la posición básica de la palanca del embrague

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

Si se gira el tornillo de ajuste en el sentido de las agujas del reloj, la palanca del embrague se aproxima al manillar; si se gira en contra del sentido de las agujas del reloj, se separa.

! AVISO

LA GAMA DE AJUSTE ES LIMITADA. GIRAR EL TORNILLO SÓLO CON LA MANO SIN APLICAR NINGÚN TIPO DE FUERZA.



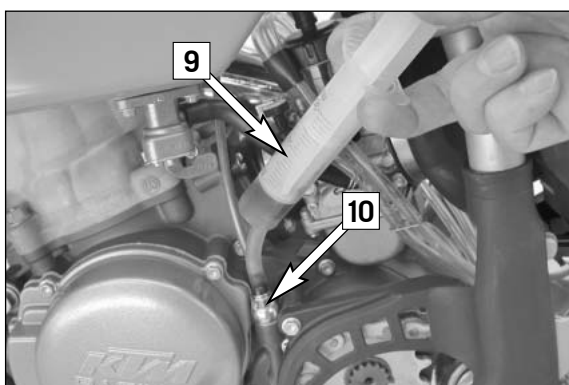
Controlar el nivel de aceite del embrague hidráulico *

Para comprobar el nivel de aceite del cilindro maestro del embrague se tiene que quitar la tapa. Quitar para ello los tornillos [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 necesario llenar con aceite hidráulico biológico descomponible SAE 10 (Motorex Kupplungsfluid 75), el cual puede conseguir en un taller especializado KTM.

! AVISO

KTM USA PARA EL ACCIONAMIENTO DEL EMBRAGUE HIDRÁULICO ACEITE BIODEGRADABLE. ACEITES HIDRÁULICOS BIODEGRADABLES NO SE DEBEN MEZCLAR NUNCA CON ACEITES MINERALES. EN NINGÚN CASO LLENAR CON ACEITE HIDRÁULICO MINERAL O LÍQUIDO DE FRENOS.



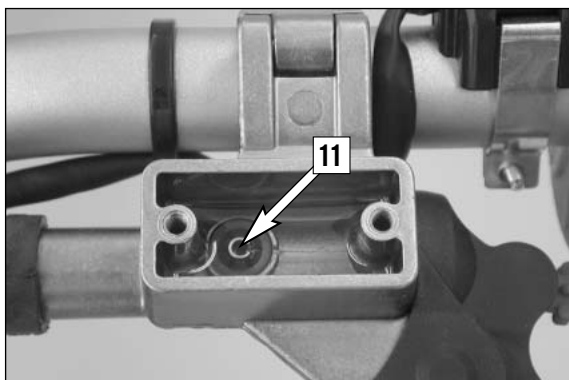
Purgar el embrague hidráulico *

Si la resistencia en la maneta del embrague se siente esponjosa, se debe purgar el accionamiento del embrague. Para ésto Usted necesita una jeringa de sangrado (herramienta especial) y aceite hidráulico de descomposición biológica. Ambos están disponibles en su distribuidor KTM.

Girar el manillar de manera tal que el cilindro maestro quede en posición horizontal, retirar los tornillos [6] y quitar la tapa [7] junto con el fuelle de goma [8].

Rellenar la jeringa de sangrado [9] con aceite hidráulico de descomposición biológica (Motorex Kupplungsfluid 75). Quitar el tornillo de sangrado [10] en el cilindro receptor y montar la jeringa de sangrado. Ahora presionar el aceite en el sistema hasta que el aceite salga sin burbujas por el agujero [11] del cilindro maestro. De vez en cuando aspirar el aceite del depósito del cilindro maestro para evitar un derramamiento.

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



TRABAJOS DE MANTENIMIENTO EN CHASIS Y MOTOR »

Reglaje del carburador *

Reglaje original del carburador

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

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

Información para la modificación del reglaje

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

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

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

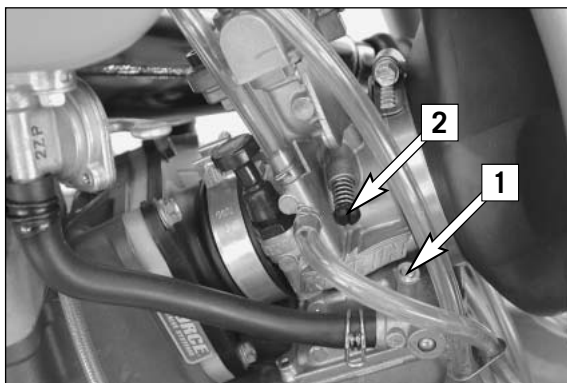
⚠ ATENCION

- USE EXCLUSIVAMENTE GASOLINA SUPER (95 OCTANOS) MEZCLADA CON ACEITE DE ALTA CALIDAD PARA MOTORES DE DOS TIEMPOS.
- UTILICE SOLAMENTE ACEITES DE MARCAS CONOCIDAS (POR EJEMPLO MOTOREX CROSS POWER 2T).
- LA FALTA DE ACEITE PUEDE PROVOCAR UN DESGASTE PREMATURO DEL PISTÓN. EL TENER DEMASIADO ACEITE CAUSA DEMASIADO HUMO Y CUBRE DE HOLLÍN LA BUJÍA Y EL CONTROL DE ESCAPE.
- SI SE HA OPTADO POR UNA MEZCLA POBRE, ACTUAR CON PRECAUCIÓN BAJANDO SIEMPRE EL CHICLE DE UNO EN UNO PARA EVITAR EL SOBRECALENTAMIENTO Y EL GRIPAJE DEL PISTÓN.

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

Información básica sobre el desgaste del carburador

Como consecuencia de las vibraciones del motor, la válvula del gas, pulverizador y la aguja cónica están sujetas a un constante desgaste. Este desgaste puede ocasionar un mal funcionamiento del carburador (p. e. una mezcla demasiado rica) De todos modos, estas partes deben ser cambiadas después de 10000 km.



Definiciones:

Mezcla demasiado rica:

Gasolina en exceso con respecto al aire.

Mezcla demasiado pobre:

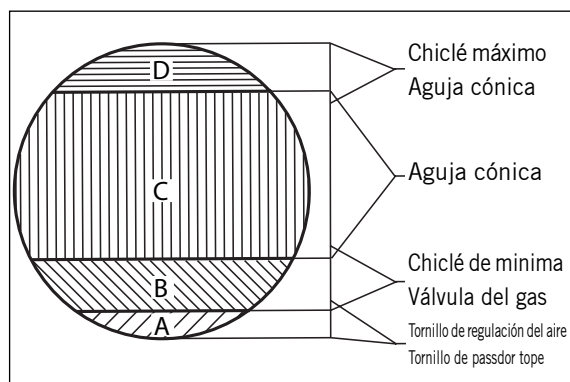
Poca gasolina con respecto al aire.

Ralentí A

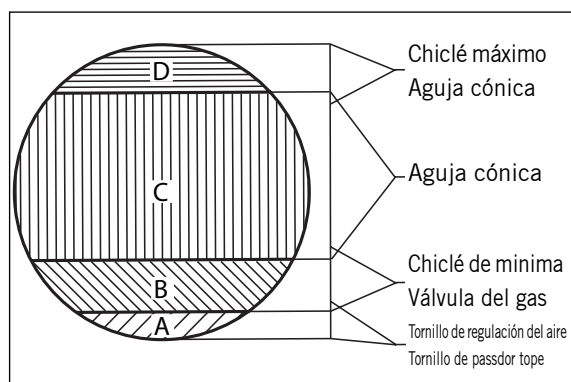
Funcionamiento con la válvula del gas cerrada. El régimen es controlado por el tornillo de regulación del aire [1] y por el tornillo de pasador tope [2]. Efectuar la regulación sólo con el motor en caliente. Girando el tornillo de pasador tope, aumentar ligeramente el régimen de vueltas. Girando en sentido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

Apertura de la válvula B

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



TRABAJOS DE MANTENIMIENTO EN CHASIS Y MOTOR »



Carga parcial C

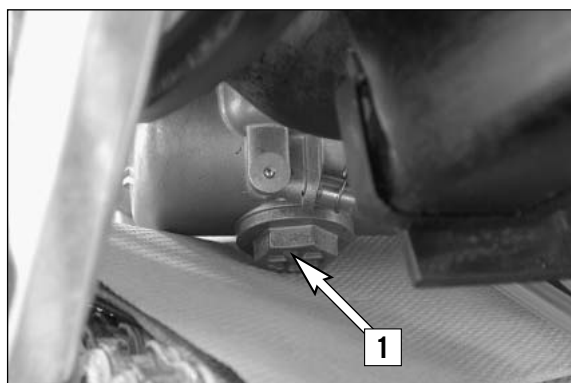
Funcionamiento con la válvula del gas parcialmente abierta. El régimen es controlado sólo por la aguja cónica (forma y posición). Está influenciado en bajo régimen por el chiclé de ralentí y en alto régimen por el chiclé principal. Si la subida de régimen hasta medio gas lleva un ritmo de cuatro tiempos 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.

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

Maxima apertura D

Funcionamiento con la válvula del gas totalmente abierta. El régimen es controlado por el chiclé 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 chiclé más grande. Si por el contrario está oscuro o engrasado hace falta poner un chiclé más pequeño.

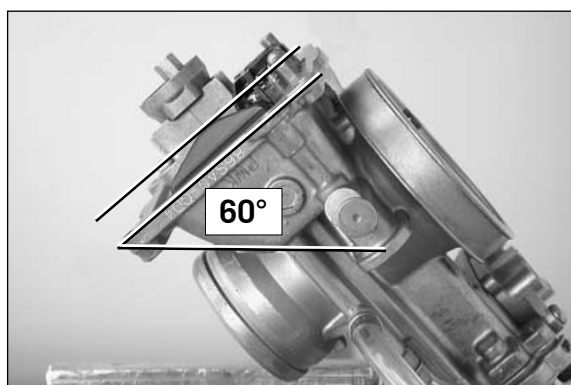


Vaciar la caja del flotador del carburador

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

⚠ ATENCION

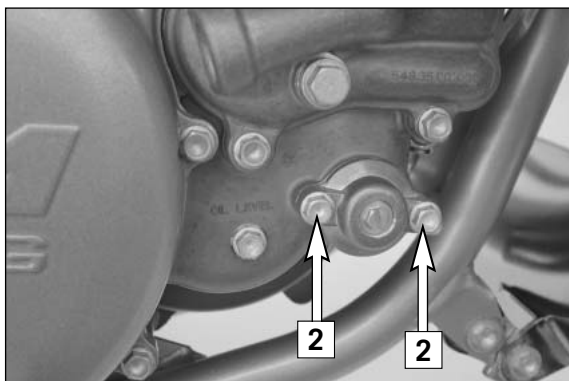
EL CARBURANTE ES TÓXICO Y FÁCILMENTE INFLAMABLE. LA MANIPULACIÓN CON CARBURANTES EXIGE EL MÁXIMO CUIDADO. NO EFECTUAR NUNCA TRABAJOS EN EL SISTEMA DE CARBURANTE CERCA DE LLAMAS O DE CIGARRILLOS ENCENDIDOS, OBSERVAR SIEMPRE QUE EL MOTOR ESTÉ FRÍO ANTES DE COMENZAR CON LOS TRABAJOS. ELIMINAR INMEDIATAMENTE 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)

TRABAJOS DE MANTENIMIENTO EN CHASIS Y MOTOR »



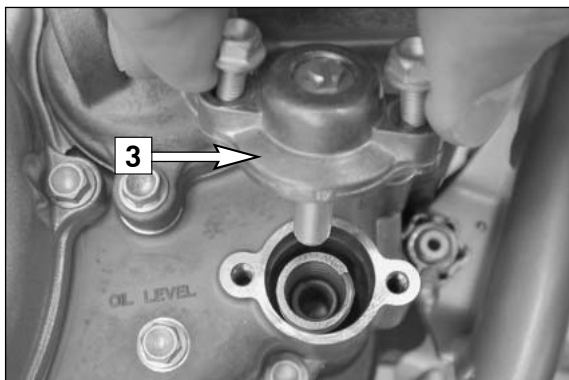
Característica del motor 250/300 SX/MXC/EXC*

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

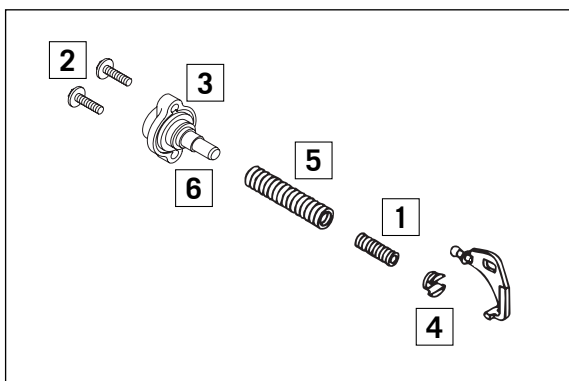
Muelle auxiliar para rendimiento de funcionamiento más suave (paquete adjunto)
Número de la pieza de cambio 548.37.072.100, marcación de color VERDE



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

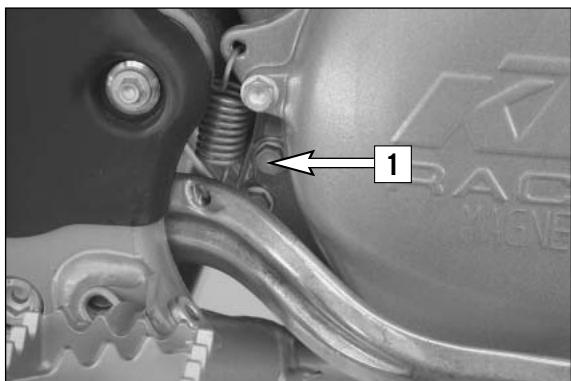
Para hacer ésto, inclinar la motocicleta aprox. 45° hacia la izquierda, quitar los dos tornillos [2], quitar la tapa de cierre [3] y quitar los muelles junto con la pieza insertada del muelle [4] de la tapa de embrague. Tirar ambos muelles desde la pieza insertada del muelle, montar de nuevo el muelle auxiliar rojo o verde y el muelle de ajuste [5] y empujarlos juntos en la tapa de embrague de manera tal que el escote de la pieza insertada del muelle [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.

El tornillo de apoyo del muelle no se debe desfigurar de ninguna manera, ya que se deterioraría la característica del motor.



Si prefiere un uso de potencia más suave del motor, se puede montar otro rotor de encendido y otro escape. Pregunte a su distribuidor KTM a este respecto.

TRABAJOS DE MANTENIMIENTO EN CHASIS Y MOTOR »

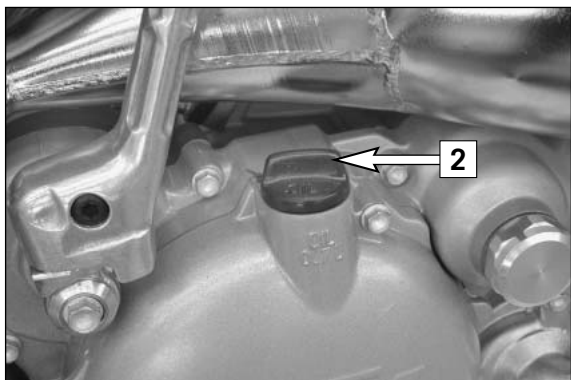


Control del nivel del aceite del cambio (125/200)

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

! AVISO

POCO ACEITE O ACEITE DE BAJA CALIDAD PROVOCAN UN DESGASTE PREMATURO DEL CAMBIO Y DEL EMBRAGUE. UTILICE EXCLUSIVAMENTE ACEITES DE MARCAS CONOCIDAS (P. EJE. MOTOREX TOP SPEED 4T 15W50).

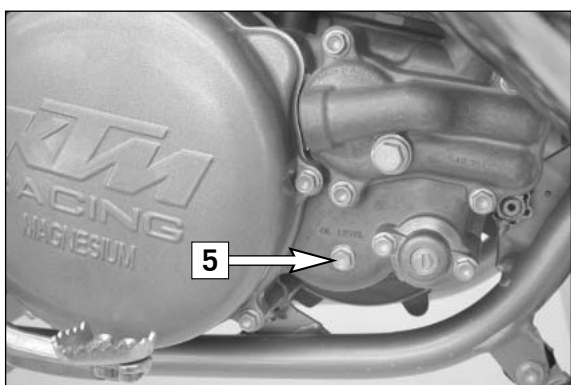
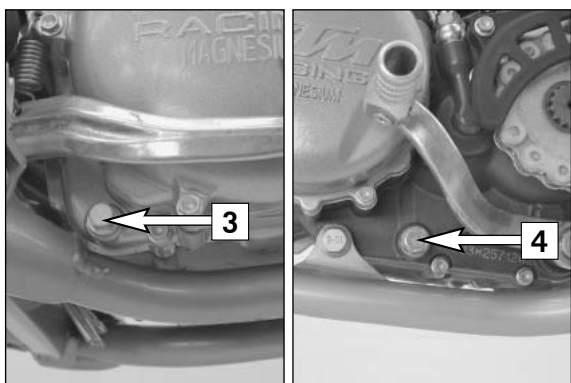


Sustitucion del aceite del cambio (125/200) *

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

! AVISO

UN DESGASTE PREMATURO DEL CAMBIO Y DEL EMBRAGUE ES LA CONSECUENCIA DE POCO ACEITE O ACEITE DE MALA CALIDAD. UTILICE EXCLUSIVAMENTE ACEITES DE MARCAS CONOCIDAS (P. EJE. MOTOREX TOP SPEED 4T 15W50).

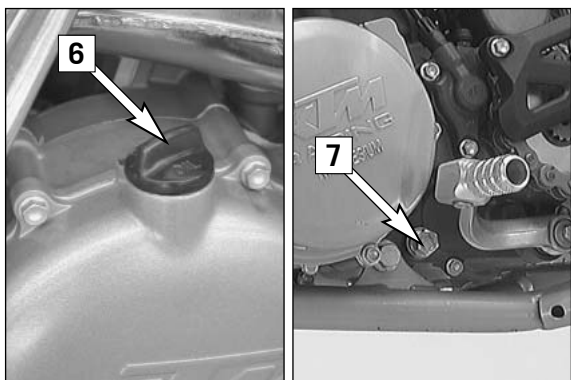


Control del nivel del aceite del cambio (250/300)

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

! AVISO

POCO ACEITE O ACEITE DE BAJA CALIDAD PROVOCAN UN DESGASTE PREMATURO DEL CAMBIO Y DEL EMBRAGUE. UTILICE EXCLUSIVAMENTE ACEITES DE MARCAS CONOCIDAS (P. EJE. MOTOREX TOP SPEED 4T 15W50).



Sustitucion del aceite del cambio (250/300) *

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

! AVISO

UN DESGASTE PREMATURO DEL CAMBIO Y DEL EMBRAGUE ES LA CONSECUENCIA DE POCO ACEITE O ACEITE DE MALA CALIDAD. UTILICE EXCLUSIVAMENTE ACEITES DE MARCAS CONOCIDAS (P. EJE. MOTOREX TOP SPEED 4T 15W50).

LIMPIEZA »

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

! AVISO

NO LIMPIE NUNCA SU MOTOCICLETA CON UN LIMPIADOR A ALTA PRESIÓN O CON UN FUERTE CHORRO DE AGUA. EL AGUA PODRÍA PENETRAR EN LOS COMPONENTES ELÉCTRICOS, RODAMIENTOS, CARBURADOR ETC... Y CAUSAR EL PREMATURO DESGASTE DE LOS MISMOS

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

CONSERVACIÓN PARA EL SERVIVIO DE INVIERNO »

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

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

! ATENCION

EL ANTICORROSIVO NO DEBE LLEGAR A LOS DISCOS DE FRENO PORQUE REDUCIRÍA EXTREMADAMENTE LA ACCIÓN DEL FRENO.

! AVISO

DESPUÉS DE UTILIZAR LA MOTOCICLETA EN CARRETERAS TRATADAS CON SAL HAY QUE LIMPIAR EL VEHÍCULO CUIDADOSAMENTE CON AGUA FRÍO Y SECARLO BIÉN.

ALMACENAMIENTO »

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

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

! AVISO

NO ES EN ABSOLUTO ACONSEJABLE PONER EL MOTOR EN FUNCIONAMIENTO POR UN PERÍODO DE TIEMPO INSUFICIENTE PARA SU CALENTAMIENTO YA QUE EL VAPOR QUE SE FORMA DURANTE EL PROCESO DE COMBUSTIÓN SE CONDENSARÍA PROVOCANDO LA OXIDACIÓN DE VÁLVULAS Y ESCAPE.

PUESTA EN MARCHA DESPUES DEL ALMACENAMIENTO

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

INDICACIÓN: Antes de la parada estacional de la motocicleta hay que verificar el funcionamiento y el desgaste de todas las piezas de la motocicleta. Si es necesario realizar trabajos de servicio técnico, de reparación o de modificación, estos deben hacerse durante el 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 SX, EXC, 200 EXC »

CHASIS	125 SX	125 EXC	200 EXC
Bastidor	Central en acero cromo moilbdeno		
Horquilla	White Power Up Side Down 48 MA		
Recorrido susp. del/tras.	300/335 mm		
Suspensión tras.	Amortiguador WP PDS 5018 (Progressive Damping System)		
Freno delantero	Freno de disco de acero al carbono Ø 260 mm pinza de freno flotante		
Freno trasero	Freno de disco de acero al carbono Ø 220 mm pinza de freno flotante		
Discos de freno	limité desgaste 2,50 mm (delantero) / 3,50 mm (trasero)		
Neumático delantero	80/100 - 21" 51M, M59	90/90 - 21" MT 83	90/90 - 21" MT 83
Neumático delantero USA	80/100 - 21" 51M, M59	–	80/100 - 21" 51M, M59
Presión aire offroad	1,0 bar	1,0 bar	1,0 bar
Presión aire en carret.	–	1,5 bar	1,5 bar
Neumático trasero	100/90 - 19" 57M, M70	120/90 - 18" MT 83	120/90 - 18" MT 83
Neumático trasero USA	100/90 - 19" 57M, M70	–	100/100 - 18" 59M, M402
Presión aire offroad	1,0 bar	1,0 bar	1,0 bar
Presión aire en carret.	–	2,0 bar	2,0 bar
Capacidad del depósito	7,5 litros	8,5 litros (Reserva 1,3 litros)	8,5 o 10,5 litros (Reserva 1,7 litros)
Transmisión secundaria	13:50	14:42	14:42
Transmisión secundaria USA	13:50	13:50	14:48
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 12V 21/5W (portalámpara BaY15d) Luz de intermitente 12V 10W (portalámpara Ba15s) Luz de matrícula 12V 1,2W (portalámpara 1x4,6d)		
Angulo de giro	63°		
Distancia entre ejes	1471 ± 10 mm		
Altura del asiento	925 mm		
Altura mínima	390 mm		

REGLAJE ESTANDAR – HORQUILLA		
	125 SX	125/200 EXC
	WP 4860 MA-PA 14187A01	WP 4860 MA 14187A02
Ajuste compresión	20	22
Ajuste extensión	20	21
Muelle	4,2 N/mm	3,8 N/mm
Precarga del muelle	5 mm	5 mm
Cámara de compensación	100 mm	110 mm
Aceite horquilla	SAE 5	SAE 5

REGLAJE ESTANDAR – AMORTIGUADOR		
	125 SX	125/200 EXC
	WP PDS 5018 DCC 12187A01	WP PDS 5018 MCC 12187A02
Ajuste compresión	15 LS (low speed) 1,5 HS (high speed)	15 –
Ajuste extensión	22	22
Muelle	72 N/mm linear	72 N/mm linear
Precarga del muelle	7 mm	7 mm

DATOS TECNICOS – CHASIS 125 SX, EXC, 200 EXC »

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

DATOS TECNICOS – MOTOR 125 SX, EXC, 200 EXC »

MOTOR	125 SX	125 EXC	200 EXC
Tipo	Motor Otto monocilíndrico de dos tiempos con refrigeración por líquido con el sistema de control válvula de escape		
Cilindrada	124,8 cm ³	124,8 cm ³	193 cm ³
Diámetro / Carrera	54 / 54,5 mm	54 / 54,5 mm	64 / 60 mm
Gasolina	Super sin plomo, con índice de octanos mínimo de 95, mezclado con aceites de primera calidad para dos tiempos		
Proporción de mezcla	1:40 - 1:60 en caso de utilización de aceites para dos tiempos de primera calidad (Motorex Cross Power 2T). En caso de duda se ruega ponerse en contacto con su importador		
Soporte del cigüeñal	1 Rodamiento / 1 Rodamientos de rodillos cilíndricos		
Rodiamento de cabeza de biela	Jaula de agujas		
Casquillo del pié de biela	Jaula de agujas		
Pistón	pistón fundido		
Segmentos	1 segmento R	2 segmentos R	2 segmentos R
Media „X“ (borde superior del pistón borde superior del cilindro)	0,0 mm		
Avance de encendido	1,4 mm (16,5 °) ante PMS	1,4 mm (16,5 °) ante PMS	1,6 mm (17 °) ante PMS
Bujía	NGK BR9 EVX	NGK BR9 EVX	NGK BR 8 EG
Distancia entre electrodos	0,60 mm		
Media „Z“ (altura de la válvula control)	43 mm	43 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 Kupplungs- Fluid)		
Cambio	5 velocidades	6 velocidades	6 velocidades
Desarrollo cambio			
1 a marcha	13 : 32 „1S32“	12 : 33 „1G33“	12 : 33 „1G33“
2 a marcha	„2S15“ 15 : 30 „2S30“	„2S15“ 15 : 31 „2G31“	„2S15“ 15 : 31 „2G31“
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 „4S26“
5 a marcha	„5S21“ 21 : 25 „5S25“	„5S21“ 21 : 25 „5S25“	„5G17H“ 17 : 19 „5G19H“
6 a marcha		„6G20“ 20 : 20 „6G20“	„6G22H“ 22 : 20 „6E20H“
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% agua, al menos -25° C		
Encendido	KOKUSAN 2K-1	KOKUSAN 2K-3	KOKUSAN 2K-3
Generador	ningún generador	12V / 110 W	12V / 110 W
Encendido USA	KOKUSAN 2K-1	KOKUSAN 2K-2	KOKUSAN 2K-2
Generador	ningún generador	12V 40 W	12V 40 W
Carburador	carburador con corredera plana, ajuste véase tabla		
Filtro de aire	pieza intercalada filtro húmedo de aire de plástico celular		

DATOS TECNICOS – MOTOR 125 SX, EXC, 200 EXC »

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 (con filete a la izquierda)	M16x1,5	130 Nm
Tuerca del cubo del embrague	M18x1,5	130 Nm
Tornillos cárter de motor y de tapa embrague	M6	10 Nm
Bujía	M 14X1,25	25 Nm
Tuerca eje basculante	M16x1,5	100 Nm
Tornillos	M 6	10 Nm
	M 8	25 Nm
	M 10	45 Nm

REGLAJE ORIGINAL DEL CARBURADOR					
	125 SX	125 EXC EU (4,2 KW)	125 EXC SIX-DAYS	200 EXC USA	200 EXC AUS 200 EXC EU (7 KW)
Carburador	Keihin PWK 39	Keihin PWK 38 AG	Keihin PWK 38 AG	Keihin PWK 38 AG	Keihin PWK 38 AG
Número de identificación	98SA0	8KTPB	85SA1	85SA01	8KTUB
Número de regulación	141102	070202	160202	080202	100202
Chiclé de máxima	188 (185/190)	148 (180/185)	180 (185)	178 (180)	180 (178)
Chiclé de mínima	45 (48)	35 (45/48)	45 (48)	45 (48)	35 (45/48)
Chiclé de arranque	85	85	85	85	85
Aguja cónica	R1469D (R1468D)	R1472N (NOZE/NOZF)	NOZE (NOZF)	NOZE (NOZF)	R1475J (NOZE/NOZF)
Posición aguja	II	V	IV	III	III
Válvula del gas	5.5	6.5	6.5	6.5	6.5
Tornillo regulación mezcla	1,5	1,5	1,5	1,5	1,5
Reducción	–	–	–	–	pasador tope 36

DATOS TECNICOS – CHASIS 250 SX, EXC, 300 MXC, EXC »

CHASIS	250 SX	300 MXC	250/300 EXC
Bastidor	Central en acero cromo moilbdeno		
Horquilla	White Power – Up Side Down 48 MA		
Recorrido susp. del/tras	300/335 mm		
Suspensión tras.	Amortiguador WP PDS 5018 (Progressive Damping System)		
Freno delantero	Freno de disco de acero al carbono Ø 260 mm pinza de freno flotante		
Freno trasero	Freno de disco de acero al carbono Ø 220 mm pinza de freno flotante		
Discos de freno	limité desgaste 2,50 mm (delantero) / 3,50 mm (trasero)		
Neumático del.	80/100 - 21" 51M, M59	–	90/90 - 21" MT 83
Neumático del. USA	–	80/100 - 21" 51M, M59	80/100 - 21" 51M, M59
Presión aire offroad	1,0 bar	1,0 bar	1,0 bar
Presión aire en carret.	–	1,5 bar	1,5 bar
Neumático tras.	110/90 - 19" 62M, M70	–	140/80 - 18" MT 83
Neumático tras. USA	–	110/100 - 64M, M402	110/100 - 18" 64M, M402
Presión aire offroad	1,0 bar	1,0 bar	1,0 bar
Presión aire en carret.	–	2,0 bar	2,0 bar
Capacidad dep gas.	7,5 litros	10,5 litros (Reserva 1,7 litros)	8,5 (Reserva 1,3 l) o 10,5 litros
Transmisión sec.	13:48	–	13:40
Transmisión sec. USA	13:48	13:50	13:50
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 12V 21/5W (portalámpara BaY15d) Luz de intermitente 12V 10W (portalámpara Ba15s) Luz de matrícula 12V 1,2W (portalámpara 1x4,6d)		
Angulo de giro	63°		
Distancia entre ejes	1475 ± 10 mm		
Altura del asiento	925 mm		
Altura mínima	385 mm		

REGLAJE ESTANDAR – HORQUILLA		
	250 SX	250/300 MXC, EXC
	WP 4860 MA-PA 14187A03	WP 4860 MA 14187A04
Ajuste compresión	22	20
Ajuste extensión	20	20
Muelle	4,4 N/mm	4,0 N/mm
Precarga del muelle	5 mm	5 mm
Cámara de compensación	100 mm	110 mm
Aceite horquilla	SAE 5	SAE 5

REGLAJE ESTANDAR – AMORTIGUADOR		
	250 SX	250/300 MXC, EXC
	WP PDS 5018 DCC 12187A03	WP PDS 5018 MCC 12187A04
Ajuste compresión	15 LS (low speed) 2 HS (high speed)	15 –
Ajuste extensión	22	22
Muelle	76 N/mm linear	76 N/mm linear
Precarga del muelle	7 mm	7 mm

DATOS TECNICOS – CHASIS 250 SX, EXC, 300 MXC, EXC »

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

DATOS TECNICOS – MOTOR 250 SX, EXC, 300 MXC, EXC »

MOTOR	250 SX	250 EXC	300 MXC/EXC
Tipo	Motor Otto monocilíndrico de dos tiempos con refrigeración por líquido con el sistema de control válvula de escape KTM Twin Valve Control y KTM Torque Chamber		
Cilindrada	249 cm ³	249 cm ³	293,15 cm ³
Diámetro / Carrera	66,4 / 72 mm	66,4 / 72 mm	72 / 72 mm
Gasolina	Super, sin plomo, con índice de octanos mínimo de 95, mezclado con aceites para dos tiempos (Motorex Cross Power 2T)		
Proporción de mezcla	1:40 - 1:60 en caso de utilización de aceites para dos tiempos de primera calidad. En caso de duda se ruega ponerse en contacto con su importador o utilizar por precaución una mezcla de 1:40		
Soporte del cigüeñal	1 Rodamiento / 1 Rodamientos de rodillos cilíndricos		
Rodamiento de cabeza de biela	Jaula de agujas		
Casquillo del pie de biela	Jaula de agujas		
Pistón	pistón fundido		
Segmentos	2 segmentos R	2 segmentos R	2 segmentos R
Media „X“ (borde superior del pistón borde superior del cilindro)	0 + 0,1 mm		
Avance de encendido	1,9 mm PMS		
Bujía	NGK BR8 ECM	NGK BR7 ES	NGK BR 7 ES
Distancia entre electrodos	0,60 mm		
Media „Z“ (altura de la válvula control)	48,5 - 0,2 mm		
TVC inicio del ajuste	5200/min		
TVC fin del ajuste	7000/min (muelle suplementario rojo), 7500/min (muelle suplementario amarillo), 7900/min (muelle suplementario verde)		
Transmisión primaria	ruedas dentadas cilíndricas de engrana recto, transmisión primaria 26:72		
Embrague	Multidisco en baño de aceite, del sistema hidráulico (Motorex Kupplungs - Fluid 75)		
Cambio	5 velocidades		
Desarrollo cambio	250 SX	250/300 EXC	300 MXC
1a marcha	14 : 28	14 : 30	14 : 28
2a marcha	16 : 26	17 : 26	16 : 26
3a marcha	18 : 24	19 : 23	18 : 24
4a marcha	21 : 24	20 : 20	21 : 24
5a marcha	22 : 21	29 : 23	22 : 21
Engrase engranaje	0,7 l aceite de motor (Motorex Top Speed 4T 151W50)		
Piñones cadena disp.	13 / 14 por cadena 5/8 x 1/4"		
Líquido	1,2 litro, 50% anticongelante, 50% agua, al menos -25° C		
Encendido	KOKUSAN 2K-1	KOKUSAN 2K-3	KOKUSAN 2K-3
Generador	ningún generador	12V / 110 W	12V / 110 W
Encendido USA	KOKUSAN 2K-1	KOKUSAN 2K-2	KOKUSAN 2K-2
Generador	ningún generador	12V 40 W	12V 40 W
Carburador	carburador con corredera plana, ajuste véase tabla		
Filtro de aire	pieza intercalada filtro húmedo de aire de plástico celular		

DATOS TECNICOS – MOTOR 250 SX, EXC, 300 MXC, EXC »

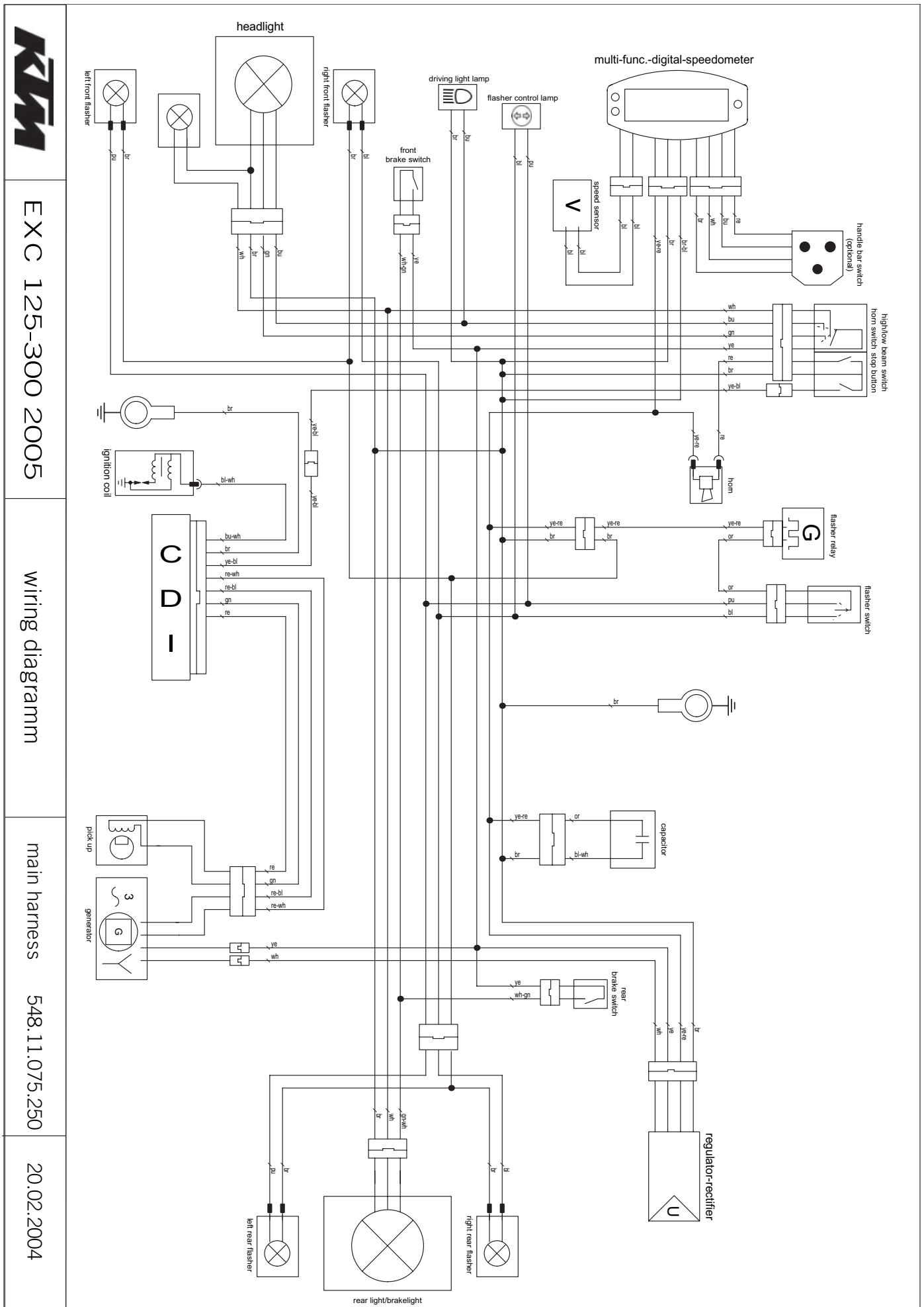
PAR DE APRIETE – MOTOR		
Tornillos con collar – culata	M8	27 Nm
Tuerca del cilindro	M10	35 Nm
Tuerca volante	M12x1	60 Nm
Tornillo collar para la pieza de tope (larranque)	M6	Loctite 243 + 10 Nm
Tuerca eje primario (con filete a la izquierda)	M18x1,5	Loctite 243 + 150 Nm
Tuerca del cubo del embrague	M18x1,5	Loctite 243 + 100 Nm
Tornillos cárter de motor y de tapa	M6	10 Nm
Bujía	M 14X1,25	25 Nm
Eje basculante	M16x1,5	100 Nm
Otros tornillos	M 6	10 Nm
	M 8	25 Nm
	M 10	45 Nm

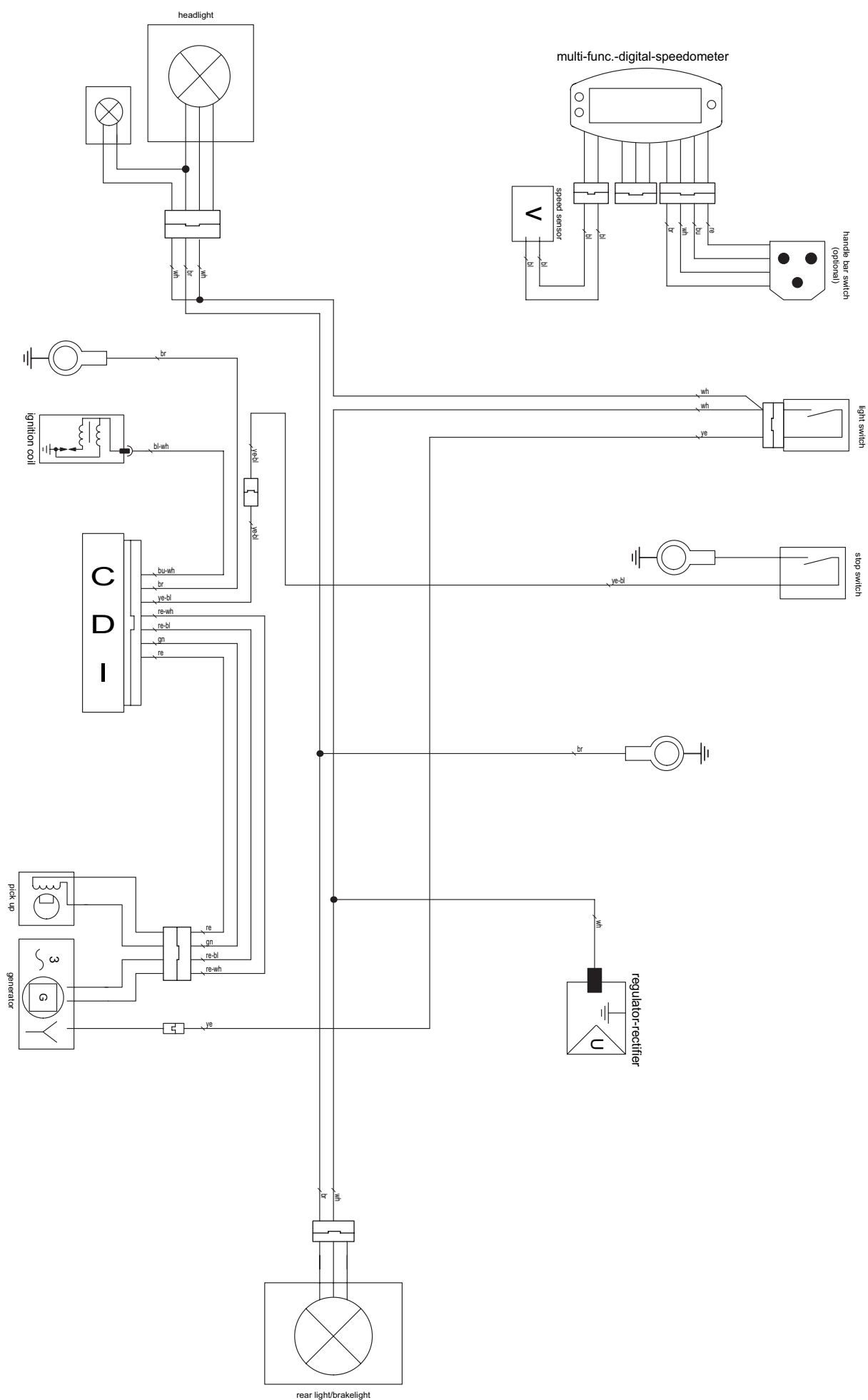
REGLAJE ORIGINAL DEL CARBURADOR			
	250 SX	250 EXC USA 300 MXC/EXC USA 250 EXC SIX-DAYS, 300 EXC SIX-DAYS	250/300 EXC-EU 250/300 EXC-AUS (250: 6,6 KW 300: 9,2 KW)
Carburador	Keihin PWK 38 S AG	Keihin PWK 36 S AG	Keihin PWK 36 S AG
Número de identificación	TBC YMD	G01A0	3600A
Número de regulación	–	191102	171102
Chiclé de máxima	168 (165,170)	160 (162)	160 (162)
Chiclé de mínima	42 (40)	35	35
Chiclé de arranque	85	85	85
Aguja cónica	NOZF (NOZG/NOZE)	N3EH (N3EW)	N3CJ (N3EW/N3EH)
Posición aguja	IV	III	I
Válvula del gas	6.5	7	7
Tornillo regulación mezcla	1	1	3,5
Reducción	–	–	pasador tope 38
Chiclé Power Jet	–	–	–

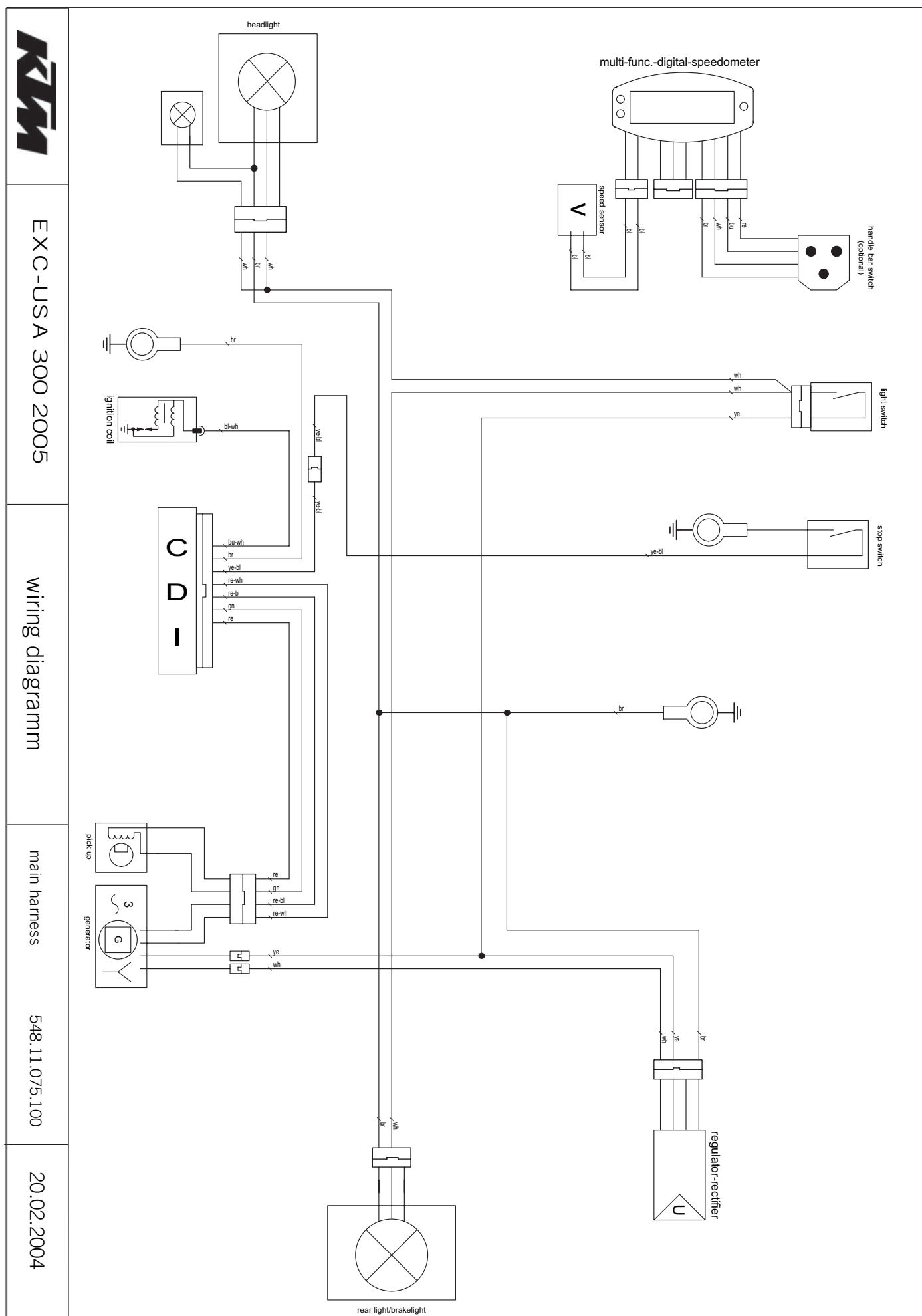
ÍNDICE ALFABETICO »

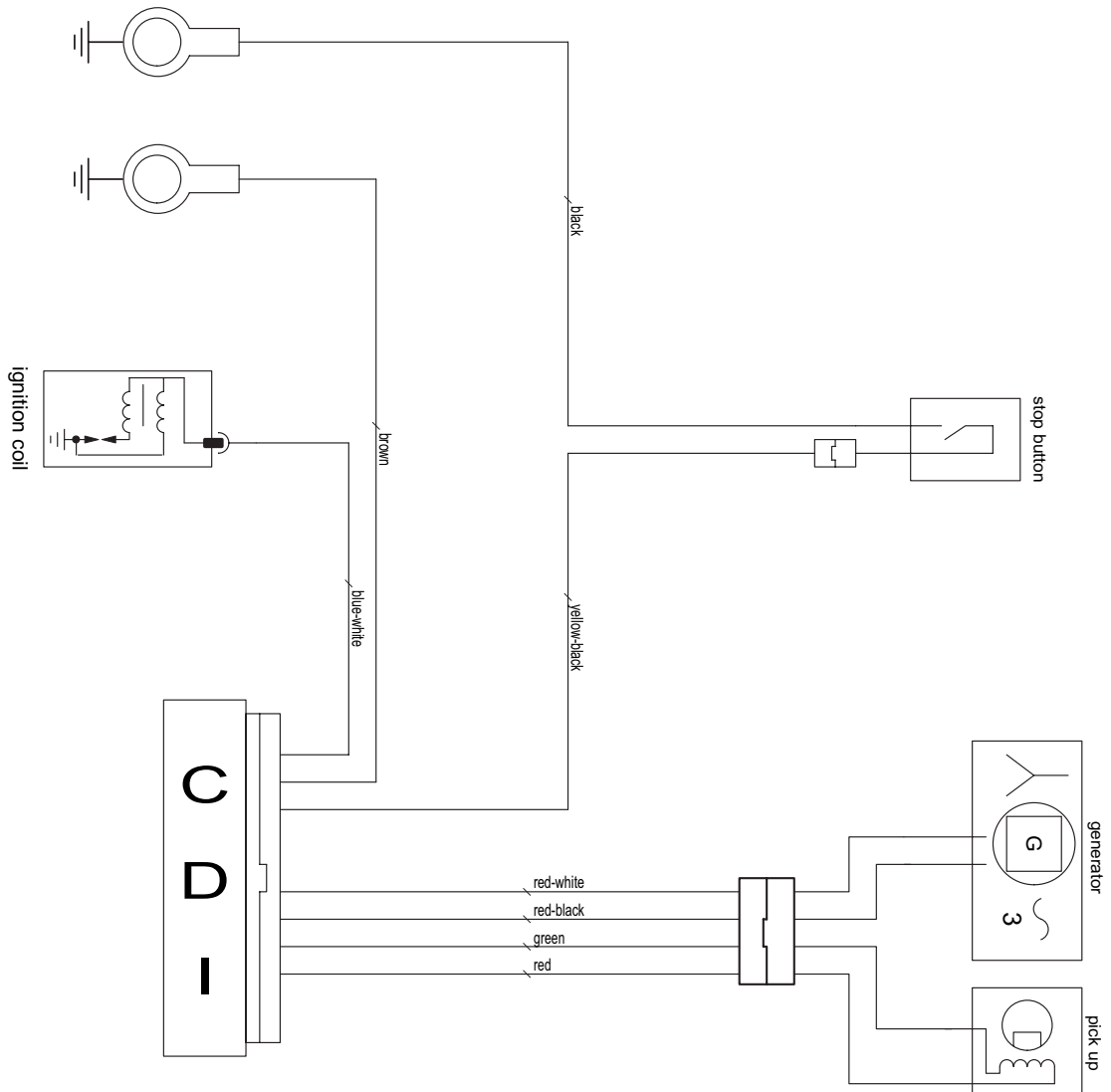
	Página
Advertencias generales y avisos para el arranque . . .	16
Ajuste básico del chasis al peso del motociclista . . .	24
Ajuste de la tension de la cadena	30
Ajuste el libre de la maneta de freno	32
Almacenamiento	45
Amortiguación del nivel de compresión del amortiguador (MXC, EXC)	15
Amortiguación del nivel de compresión del amortiguador (SX)	14
Arranque con el motor en caliente	18
Arranque con el motor en frio	18
Batería para el velocímetro digital	36
Bloqueo de direccion	13
Boton de parada (SX)	11
Botón de parada de emergencia (AUS)	11
Caballote lateral	13
Cambiar el avance de la horquilla (SX)	27
Cambiar la lámpara de faro/lámpara de luces de posición . .	37
Cambiar la posición básica de la palanca del embrague .	40
Cambiar la precarga del muelle de la horquilla telescópica .	25
Cambiar los muelles de la horquilla	26
Cambio de marchas, conduccion	18
Característica del motor 250/300 SX/MXC/EX	43
Carburante	19
Circuito de refrigeracion	38
Cojinete giratorio	23
Comprobacion del nivel del liquido de freno trasero . .	33
Comprobación del nivel del liquido del freno delantero . .	32
Conservación para el servivio de invierno	45
Control de las pastillas de freno delantero	32
Control de las pastillas de freno traseras	34
Control del nivel de la cuba	42
Control del nivel del aceite del cambio (125/200) . .	44
Control del nivel del aceite del cambio (250/300) . .	44
Control del nivel del liquido de refrigeracion	38
Controlar de la tension de los radios	36
Controlar el nivel de aceite del embrague hidráulico .	40
Cubierta del radiador para la estación fría	38
Datos tecnicos – Chasis 125 SX, EXC, 200 EXC	46
Datos tecnicos – Chasis 250 SX, EXC, 300 MXC, EXC .	50
Datos tecnicos – Motor 125 SX, EXC, 200 EXC	48
Datos tecnicos – Motor 250 SX, EXC, 300 MXC, EXC .	52
Desgaste de la cadena	30
Desmontaje y montaje de la rueda trasera	35
Desmontar y montar la rueda delantera	34
Elementos de mando	5
Estarter	12
Frenar	19

	Página
Grifo de la gasolina	12
Informacion general sobre los frenos de disco KTM . .	31
Instrucciones para la conduccion	17
Instrucciones para la primera puesta en marcha	16
Intermitente	11
Interruptor de luz (EXC USA)	11
Limpiar los fuelles antipolvo de las horquillas telescópicas	26
Limpieza	45
Limpieza del filtro del aire	39
Llave de luces (EXC)	11
Llenado del deposito de freno delantero	32
Llenado del deposito de freno trasero	33
Luces de aviso	10
Maneta del embrague	5
Maneta del freno delantero	5
Mantenimiento de la cadena	30
Modificar la posición del manillar	29
Modificar la tensión previa del muelle	23
Neumaticos, presion	36
Numero del chasis	5
Numero del motor	5
Parar y aparcar	19
Partida	18
Pedal de arranque	13
Pedal de cambio	12
Pedal de freno	13
Poner la hora	10
Posiciones de los numeros de serie	5
Purgar el embrague hidráulico	40
Que hacer cuando el motor esta „ahogado“	18
Reglaje de compresion de la horquilla	14
Reglaje de extension de la horquilla	14
Reglaje de extension del amortiguador (SX, MXC, EXC) .	15
Reglaje de la posicion del pedal del freno	33
Reglaje del carburador	41
Rodaje	16
Sangrado del sistema de refrigeracion	39
Síntesis de funciones del velocímetro electrónico . . .	10
Sistema de escape	40
Sustitucion de las pastillas de freno delantero	33
Sustitucion de las pastillas de freno trasero	34
Sustitucion del aceite del cambio (125/200)	44
Sustitucion del aceite del cambio (250/300)	44
Tabla periodica de mantenimiento	20
Tapon del deposito	12
Tension de la cadena	29
Tornillo de sangrado de la horquilla	26
Trabajos de mantenimiento en chasis y motor	23
Vaciar la caja del flotador del carburador	42
Velocímetro electrónico	6
Verificacion y reglaje de los rodiamientos de direccion .	28
Verificaciones antes de cada puesta en marcha	17
Verificar/ajustar la distancia del sensor imantado . . .	37

SCHALTPLAN » WIRING DIAGRAMM





SCHALTPLAN » WIRING DIAGRAMM**SX 125-250 2005****548.39.032.000****19.05.2003**

SCHALTPLAN » WIRING DIAGRAMM

ENGLISH	DEUTSCH	ITALIANO
Capacitor	Kondensator	Condensatore
CDI	CDI	CDI
Driving light lamp	Fernlichtkontrolle	Spia abbagliante
Flasher relay	Blinkerrelais	Relè indicatori
Flasher switch	Blinkerschalter	Deviatore indicatori di direzione
Front brake switch	vorderer Bremslichtschalter	Interruttore luce ant. di stop
Flasher control lamp	Blinkerkontrolle	spia lampeggiatori
Generator	Generator	Generatore
Handle bar switch for -multi-func.-digital-speedometer	Lenkerschalter für Kombiinstrument	Interruttore sul manubrio per tachimetro multifunzione
Headlight	Scheinwerfer	Faro anteriore
High / low beam switch	Auf-Abblendschalter	Commutatore abbagliante/anabbagliante
Horn	Hupe	Avvisatore acustico
Horn switch	Hornscharter	Interruttore avvisatore acustico
Ignition coil	Zündspule	Bobina d'accensione
Left front flasher	linker vorderer Blinker	Indicatore ant. sx
Left rear flasher	linker hinterer Blinker	Indicatore post. sx
Multi-func.-digital-speedometer	Multifunktionsdigitaltacho	Tachimetro digitale multifunzione
Pick up	Impulsgeber	Pick up
Position light	Standlicht	luce di posizione
Rear brake switch	hinterer Bremslichtschalter	Interruttore luce post. di stop
Rear light / brakelight	hinteres Begrenzungslicht / Bremslicht	Luce post. di posizione/stop
Regulator-rectifier	Regelgleichrichter	Regolatore-raddrizzatore
Right front flasher	rechter vorderer Blinker	Indicatore ant. dx
Right rear flasher	Rechter hinterer Blinker	Indicatore post. dx
Speed sensor	Geschwindigkeitssensor	Sensore velocità
Stop switch	Stop schalter	Interruttore d'emergenza
CABLE COLOURS	KABELFARBEN	CAVO COLORATO
bl: black	bl: blau	bl: nero
ye: yellow	ye: gelb	ye: giallo
bu: blue	bu: blau	bu: blu
gr: green	gr: grün	gr: verde
re: red	re: rot	re: rosso
wh: white	wh: weiß	wh: bianco
br: brown	br: braun	br: marrone
or: orange	or: orange	or: arancione
pi: pink	pi: rosa	pi: rosa
gr: grey	gr: grau	gr: grigio
pu: purple	pu: violett	pu: violetto

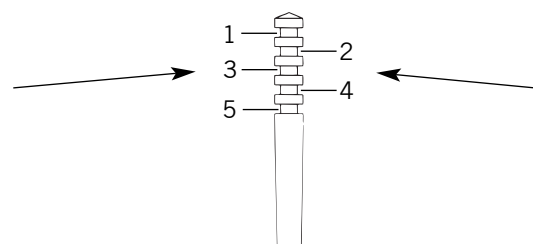
SCHALTPLAN » WIRING DIAGRAMM

ENGLISH	FRANCAIS	ESPANOL
Capacitor	Condensateur	Condensador
CDI	CDI	CDI
Driving light lamp	Temion feu route	Lampara aviso luces largas
Flasher relay	Relais de clignotants	Relé de la luz intermitente
Flasher switch	Bouton de clignotants	Interruptor de la luz intermitente
Front brake switch	Contacteur de frein avant	Interruptor de luz del freno delantero
Flasher control lamp	Temion de clignoteur	Lampara aviso intermitentes
Generator	Genrateur	Generador
Handle bar switch for multi-func.-digital-speedometer	Contacteur au guidon pour ordinateur de bord	Interruptor de manillar para instrumento combinado
Headlight	Phare	Faro
High / low beam switch	Contacteur code/phare	Interruptor de encender/apagar la luz larga
Horn	Avertisseur sonore	Cláxon
Horn switch	Bouton d'avertisseur sonore	Interruptor del cláxon
Ignition coil	Bobine d'allumage	Bobina de encendido
Left front flasher	Clignotant avant gauche	Luz intermitente izquierda delantera
Left rear flasher	Clignotant arrière gauche	Luz intermitente izquierda trasera
Multi-func.-digital-speedometer	Ordinateur de bord	Velocímetro digital multifuncional
Pick up	Capteur d'allumage	Generador de impulsos
Position light	Feu de position	Luz de posicion
Rear brake switch	Contacteur de frein arrière	Interruptor de luz del freno trasero
Rear light / brakelight	Feu rouge/stop	Luces de parqueo traseras /luces de freno
Regulator-rectifier	Régulateur/redresseur	Regulador rectificador
Right front flasher	Clignotant avant droit	Luz intermitente derecha delantera
Right rear flasher	Clignotant arrière droit	Luz intermitente derecha trasera
Speed sensor	Capteur de vitesse	Sensor de velocidad
Stop switch	Contacteur stop	Interruptor parada
CABLE COLOURS	COULEUR DE CABLE	COLOR DE CABLE
bl: black	bl: noir	bl: negro
ye: yellow	ye: jaune	ye: amarillo
bu: blue	bu: bleu	bu: azul
gr: green	gr: vert	gr: verde
re: red	re: rouge	re: rojo
wh: white	wh: blanc	wh: blanco
br: brown	br: brun	br: marron
or: orange	or: orange	or: naranja
pi: pink	pi: rose	pi: rosado
gr: grey	gr: gris	gr: gris
pu: purple	pu: violet	pu: violeta

VERGASERTABELLE » CARBURETOR TABLE

VERGASERREGULIERUNG CARBURETOR SETTING KEIHIN PWK 39		125 SX 2005						
MEERESHÖHE ALTITUDE ↓	TEMPERATUR TEMPERATURE →	- 20°C bis -7°C -2°F to 20°F	- 6°C bis 5°C 19°F to 41°F	6°C bis 15°C 42°F to 60°F	16°C bis 24°C 61°F to 78°F	25°C bis 38°C 79°F to 98°F	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	1,5 45 R1469D 2 185	1,75 42 R1470D 3 182	2 40 R1470D 2 180	2,25 38 R1470D 2 178	2,5 38 R1471D 1 175		
2300 m 7500 ft ↑ 1501 m 5001 ft	LSO ASO LD IJ NADEL NEEDLE POS POS HD MJ	1,25 48 R1469D 3 188	1,5 45 R1469D 2 185	1,75 42 R1470D 3 182	2 40 R1470D 2 180	2,25 38 R1470D 2 178	2,5 38 R1471D 1 175	
1500 m 5000 ft ↑ 751 m 2501 ft	LSO ASO LD IJ NADEL NEEDLE POS POS HD MJ	1 50 R1468D 3 190	1,25 48 R1469D 3 188	1,5 45 R1469D 2 185	1,75 42 R1470D 2 182	2 40 R1470D 2 180	2,25 38 R1470D 2 178	
750 m 2500 ft ↑ 301 m 1001 ft	LSO ASO LD IJ NADEL NEEDLE POS POS HD MJ	0,75 52 R1468D 4 192	1 50 R1468D 3 190	1,25 48 R1469D 3 188	1,5 45 R1469D 2 188	1,75 42 R1470D 2 182	2 40 R1470D 2 180	
300 m 1000 ft ↑ Meeresniveau Sea level	LSO ASO LD IJ NADEL NEEDLE POS POS HD MJ	0,5 55 R1468D 5 195	0,75 52 R1468D 4 192	1 50 R1469D 3 190	1,25 48 R1469D 3 188	1,5 45 R1469D 2 185	1,75 42 R1470D 2 182	

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



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

NICHT FÜR STRASSENBETRIEB

Kraftstoff: Super Bleifrei ROZ 95

NOT FOR HIGHWAY USE

Fuel: unleaded fuel with at least RON 95
USA = Premium RON 91

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

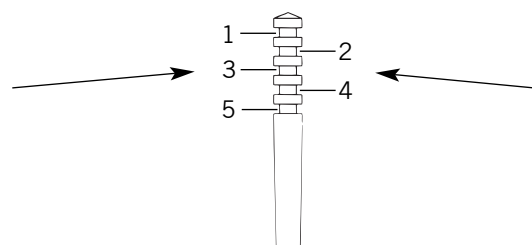
Um die volle Motorleistung zu erhalten, sind neben der Vergaserregulierung auch noch andere Maßnahmen erforderlich, Ihr KTM Händler hilft Ihnen gerne.

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 PENALE INOLTRE DECADA LA COPERTURA ASSICURATIVA!****Modèles EXC :** Les réglages de carburateur décrits ci-dessus valent seulement pour des machines débridées. Pour obtenir la pleine puissance, d'autres mesures sont nécessaires en plus de ces réglages. Les agents KTM connaissent ces mesures.**QUAND ON EFFECTUE DES TRANSFORMATIONS SUR UNE MOTO, L'HOMOLOGATION N'EST PLUS VALABLE, L'UTILISATION SUR LA VOIE PUBLIQUE EST INTERDITE ET TOMBE SOUS LE COUP DE LA LOI. DE PLUS LA COUVERTURE D'ASSURANCE 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 38 AG		125 EXC 2005					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 38°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	1,5 45 NOZE 4 180	1,75 42 NOZE 4 178	2 40 NOZE 3 175	2,25 38 NOZF 2 172	2,5 35 NOZF 2 170		
2300 m 7500 ft ↑ 1501 m 5001 ft	LSO ASO LD IJ NADEL NEEDLE POS POS HD MJ	1,25 48 NOZD 5 182	1,5 45 NOZE 4 180	1,75 42 NOZE 4 178	2 40 NOZF 3 175	2,25 38 NOZF 2 172	2,5 35 NOZF 2 170	
1500 m 5000 ft ↑ 751 m 2501 ft	LSO ASO LD IJ NADEL NEEDLE POS POS HD MJ	1 50 NOZD 5 185	1,25 48 NOZD 5 182	1,5 45 NOZE 4 180	1,75 42 NOZE 3 178	2 40 NOZE 3 175	2,25 38 NOZF 2 172	
750 m 2500 ft ↑ 301 m 1001 ft	LSO ASO LD IJ NADEL NEEDLE POS POS HD MJ	0,75 52 NOZD 5 188	1 50 NOZD 5 185	1,25 48 NOZE 4 182	1,5 45 NOZE 4 180	1,75 42 NOZE 3 178	2 40 NOZF 3 175	
300 m 1000 ft ↑ Meeresniveau Sea level	LSO ASO LD IJ NADEL NEEDLE POS POS HD MJ	0,5 55 NOZC 5 190	0,75 52 NOZD 5 188	1 50 NOZD 5 185	1,25 48 NOZE 4 182	1,5 45 NOZE 4 180	1,75 42 NOZF 3 178	

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



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

NICHT FÜR STRASSENBETRIEB

Kraftstoff: Super Bleifrei ROZ 95

NOT FOR HIGHWAY USE

Fuel: unleaded fuel with at least RON 95
USA = Premium RON 91

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

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

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

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

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

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

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

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

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

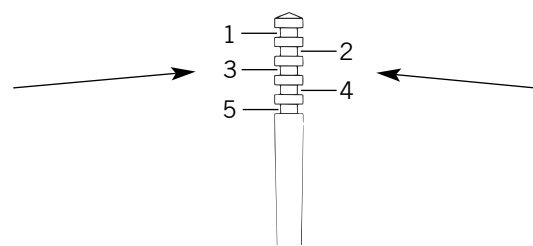
Modelos EXC: Los reglajes del carburador arriba indicados son válidos solamente para motocicletas sin reducción. Para alcanzar la potencia plena del motor, además de la regulación del carburador son necesarias también otras medidas. Su distribuidor KTM le ayudará con todo gusto.

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 38 AG		200 EXC 2005						
MEERESHÖHE ALTITUDE ↓	TEMPERATUR TEMPERATURE →	- 20°C bis -7°C -2°F to 20°F	- 6°C bis 5°C 19°F to 41°F	6°C bis 15°C 42°F to 60°F	16°C bis 24°C 61°F to 78°F	25°C bis 38°C 79°F to 98°F	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	1,75 45 NOZE 2 178	1,75 45 NOZF 2 175	1,75 42 NOZG 2 172	2 42 NOZG 1 170	2 42 NOZH 1 168		
2300 m 7500 ft ↑ 1501 m 5001 ft	LSO ASO LD IJ NADEL NEEDLE POS POS HD MJ	1,25 45 NOZE 3 180	1,75 45 NOZE 2 178	1,75 45 NOZF 2 175	1,75 42 NOZG 2 172	2 42 NOZG 1 170	2 42 NOZH 1 168	
1500 m 5000 ft ↑ 751 m 2501 ft	LSO ASO LD IJ NADEL NEEDLE POS POS HD MJ	1,5 48 NOZD 3 182	1,25 45 NOZE 3 180	1,5 45 NOZE 2 178	1,75 45 NOZF 2 175	1,75 42 NOZG 2 172	2 42 NOZG 1 170	
750 m 2500 ft ↑ 301 m 1001 ft	LSO ASO LD IJ NADEL NEEDLE POS POS HD MJ	1,25 48 NOZD 4 185	1 48 NOZD 4 182	1,25 45 NOZE 3 180	1,5 45 NOZE 3 178	1,75 45 NOZF 2 175	1,75 42 NOZG 2 172	
300 m 1000 ft ↑ Meeresniveau Sea level	LSO ASO LD IJ NADEL NEEDLE POS POS HD MJ	1 50 NOZC 5 188	1,25 48 NOZD 4 185	1,5 48 NOZD 3 182	1,25 45 NOZE 3 180	1,5 45 NOZE 2 178	1,75 45 NOZG 2 175	

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



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

NICHT FÜR STRASSENBETRIEB

Kraftstoff: Super Bleifrei ROZ 95

NOT FOR HIGHWAY USE

Fuel: unleaded fuel with at least RON 95
USA = Premium RON 91

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

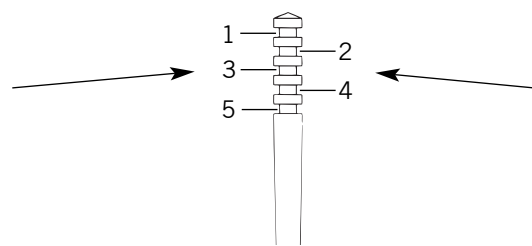
Um die volle Motorleistung zu erhalten, sind neben der Vergaserregulierung auch noch andere Maßnahmen erforderlich, Ihr KTM Händler hilft Ihnen gerne.

WENN SIE ÄNDERUNGEN AM MOTORRAD VORNEHMEN, GEHT DIE STRASSENZULASSUNG VERLOREN, DER BETRIEB AUF ÖFFENTLICHEN STRASSEN IST DANN VERBOTEN UND STRAFBAR! AUSSERDEM ERLISCHT DER VERSICHERUNGSSCHUTZ!**EXC models:** The carburetor adjustments described above only apply to dethrottled motorcycles. Other measures will be required in addition to the carburetor adjustment for full engine performance. Your KTM dealer will be pleased to assist you.**CHANGES TO YOUR MOTORCYCLE WILL CAUSE YOU TO LOSE YOUR ROAD APPROVAL. IT WILL BE ILLEGAL TO OPERATE THE MOTORCYCLE ON PUBLIC ROADS! YOUR INSURANCE COVERAGE WILL ALSO BE CANCELLED!****Modelli EXC:** Le tarature suindicate del carburatore valgono solo per motociclette potenziata. Per ottenere la piena potenza del motore sono richieste, oltre alla taratura del carburatore, anche altre misure. Il vostro concessionario KTM sarà sempre disposto ad aiutarvi.**MODIFICHE APPORTATE ALLA MOTOCICLETTA DETERMINANO LA PERDITA DELL'OMOLOGAZIONE STRADALE, L'IMPIEGO SU STRADE PUBBLICHE DI CONSEGUENZA È VIETATO E PASSIBILE DI PENA! INOLTRE DECADE LA COPERTURA ASSICURATIVA!****Modèles EXC :** Les réglages de carburateur décrits ci-dessus valent seulement pour des machines débridées. Pour obtenir la pleine puissance, d'autres mesures sont nécessaires en plus de ces réglages. Les agents KTM connaissent ces mesures.**QUAND ON EFFECTUE DES TRANSFORMATIONS SUR UNE MOTO, L'HOMOLOGATION N'EST PLUS VALABLE, L'UTILISATION SUR LA VOIE PUBLIQUE EST INTERDITE ET TOMBE SOUS LE COUP DE LA LOI. DE PLUS LA COUVERTURE D'ASSURANCE 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 S 38 AG		250 SX 2005						
MEERESHÖHE ALTITUDE ↓	TEMPERATUR TEMPERATURE →	- 20°C bis -7°C -2°F to 20°F	- 6°C bis 5°C 19°F to 41°F	6°C bis 15°C 42°F to 60°F	16°C bis 24°C 61°F to 78°F	25°C bis 38°C 79°F to 98°F	37°C bis 49°C 99°F to 120°F	
3000 m 10000 ft ↑ 2301 m 7501 ft	LSO ASO LD IJ NADEL NEEDLE POS POS HD MJ	1 42 NOZF 4 168	1,5 42 NOZF 3 168	1,5 42 NOZG 3 165	2 40 NOZG 2 162	2,5 38 NOZH 2 160		
2300 m 7500 ft ↑ 1501 m 5001 ft	LSO ASO LD IJ NADEL NEEDLE POS POS HD MJ	1 42 NOZE 4 170	1 42 NOZF 4 168	1,5 42 NOZF 3 168	1,5 42 NOZG 3 165	2 40 NOZG 2 162	2,5 38 NOZH 2 160	
1500 m 5000 ft ↑ 751 m 2501 ft	LSO ASO LD IJ NADEL NEEDLE POS POS HD MJ	1 45 NOZE 4 172	1 42 NOZE 4 170	1 42 NOZF 4 168	1,5 42 NOZF 3 168	1,5 42 NOZG 3 165	2 40 NOZG 2 162	
750 m 2500 ft ↑ 301 m 1001 ft	LSO ASO LD IJ NADEL NEEDLE POS POS HD MJ	1 45 NOZD 5 175	1 45 NOZE 4 172	1 42 NOZE 4 170	1 42 NOZF 4 168	1,5 42 NOZF 3 168	1,5 42 NOZG 3 165	
300 m 1000 ft ↑ Meeresniveau Sea level	LSO ASO LD IJ NADEL NEEDLE POS POS HD MJ	1 48 NOZD 5 178	1 45 NOZD 5 175	1 45 NOZE 4 172	1 42 NOZE 4 170	1 42 NOZF 4 168	1,5 42 NOZF 3 168	

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



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

NICHT FÜR STRASSENBETRIEB

Kraftstoff: Super Bleifrei ROZ 95

NOT FOR HIGHWAY USE

Fuel: unleaded fuel with at least RON 95
USA = Premium RON 91

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

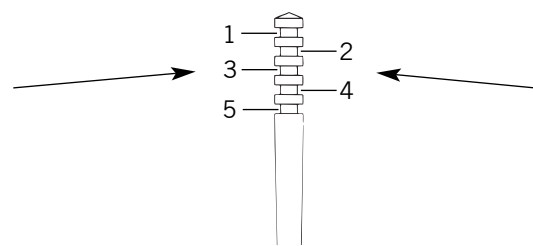
Um die volle Motorleistung zu erhalten, sind neben der Vergaserregulierung auch noch andere Maßnahmen erforderlich, Ihr KTM Händler hilft Ihnen gerne.

WENN SIE ÄNDERUNGEN AM MOTORRAD VORNEHMEN, GEHT DIE STRASSENZULASSUNG VERLOREN, DER BETRIEB AUF ÖFFENTLICHEN STRASSEN IST DANN VERBOTEN UND STRAFBAR! AUSSERDEM ERLISCHT DER VERSICHERUNGSSCHUTZ!**EXC models:** The carburetor adjustments described above only apply to dethrottled motorcycles. Other measures will be required in addition to the carburetor adjustment for full engine performance. Your KTM dealer will be pleased to assist you.**CHANGES TO YOUR MOTORCYCLE WILL CAUSE YOU TO LOSE YOUR ROAD APPROVAL. IT WILL BE ILLEGAL TO OPERATE THE MOTORCYCLE ON PUBLIC ROADS! YOUR INSURANCE COVERAGE WILL ALSO BE CANCELLED!****Modelli EXC:** Le tarature suindicate del carburatore valgono solo per motociclette potenziata. Per ottenere la piena potenza del motore sono richieste, oltre alla taratura del carburatore, anche altre misure. Il vostro concessionario KTM sarà sempre disposto ad aiutarvi.**MODIFICHE APPORTATE ALLA MOTOCICLETTA DETERMINANO LA PERDITA DELL'OMOLOGAZIONE STRADALE, L'IMPIEGO SU STRADE PUBBLICHE DI CONSEGUENZA È VIETATO E PASSIBILE DI PENA! INOLTRE DECADE LA COPERTURA D'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 S 36 AG		250, 300 MXC, EXC 2005						
MEERESHÖHE ALTITUDE ↓	TEMPERATUR TEMPERATURE →	- 20°C bis -7°C -2°F to 20°F	- 6°C bis 5°C 19°F to 41°F	6°C bis 15°C 42°F to 60°F	16°C bis 24°C 61°F to 78°F	25°C bis 38°C 79°F to 98°F	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 N3EH 3 160	1 35 N3EH 2 160	1 35 N3EW 2 158	1,5 35 N3EW 2 155	2 35 N3EW 1 155		
2300 m 7500 ft ↑ 1501 m 5001 ft	LSO ASO LD IJ NADEL NEEDLE POS POS HD MJ	1 35 N3EH 3 162	1 35 N3EH 3 160	1 35 N3EH 2 160	1 35 N3EW 2 158	1,5 35 N3EW 2 155	2 35 N3EW 1 155	
1500 m 5000 ft ↑ 751 m 2501 ft	LSO ASO LD IJ NADEL NEEDLE POS POS HD MJ	1 35 N3EG 4 162	1 35 N3EH 3 162	1 35 N3EH 3 160	1 35 N3EH 2 160	1 35 N3EW 2 158	1,5 35 N3EW 2 155	
750 m 2500 ft ↑ 301 m 1001 ft	LSO ASO LD IJ NADEL NEEDLE POS POS HD MJ	1 38 N3EG 5 165	1 35 N3EG 4 162	1 35 N3EH 3 162	1 35 N3EH 3 160	1 35 N3EH 2 160	1 35 N3EW 2 158	
300 m 1000 ft ↑ Meeresniveau Sea level	LSO ASO LD IJ NADEL NEEDLE POS POS HD MJ	1 40 N3EG 5 168	1 38 N3EG 5 165	1 35 N3EG 4 162	1 35 N3EG 3 162	1 35 N3EH 3 160	1,5 35 N3EH 2 160	

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

Kraftstoff: Super Bleifrei ROZ 95

NOT FOR HIGHWAY USE

Fuel: unleaded fuel with at least RON 95
USA = Premium RON 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!



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