# MANUAL DE INSTRUCCIONES 2016

WWW.KTM.COM

125 EXC EU
125 EXC Six Days EU
200 EXC EU
200 EXC AU
200 XC-W US
250 EXC EU
250 EXC AU
250 EXC Six Days EU
250 XC-W US
300 EXC EU
300 EXC AU
300 EXC Six Days EU
300 EXC BR
300 XC-W US
300 XC-W Six Days US

N.° art. 3213334es

# QUERIDO CLIENTE DE KTM



En primer lugar, permítanos felicitarle por su decisión de adquirir una motocicleta KTM. Con ello se ha convertido en propietario de una motocicleta deportiva moderna, que le dará muchas satisfacciones si la conduce correctamente y le dedica el mantenimiento y los cuidados necesarios.

Esperamos que disfrute con la conducción de su vehículo.

Anote en esta página los números de serie de su vehículo.

| | |
|---|---|
| Número de chasis (☛ pág. 13) | Sello del concesionario |
| Número del motor (☛ pág. 13) | |
| Número de la llave (Todos los modelos EXC) (☛ pág. 13) | |

El manual de instrucciones refleja el estado de la técnica de la serie descrita en el momento de la impresión. No obstante, pueden existir pequeñas diferencias, debidas al perfeccionamiento continuo.

Todas las informaciones de este manual se publican sin compromiso. En especial, KTM Sportmotorcycle GmbH se reserva el derecho a introducir, sin previo anuncio y sin dar a conocer los motivos, cambios en los datos técnicos, los precios, los colores, las formas, el diseño, el equipamiento y el material de los vehículos, así como en las prestaciones de servicio; también se reserva el derecho a adaptar sus vehículos a las condiciones locales en determinados mercados y a finalizar la producción de un modelo determinado sin anuncio previo. KTM no asume responsabilidad alguna en relación con dificultades en la disponibilidad de los vehículos, con diferencias entre las imágenes o descripciones y el vehículo concreto, ni con errores u omisiones en esta publicación. Los modelos reproducidos cuentan en parte con equipos opcionales que no forman parte del suministro de serie.

© 2015 KTM Sportmotorcycle GmbH, Mattighofen Austria
Todos los derechos reservados
Queda prohibida la reimpresión total o parcial y la reproducción de cualquier tipo sin la autorización por escrito del propietario intelectual.

ISO 9001(12 100 6061)
En conformidad con la norma internacional de gestión de calidad ISO 9001, KTM utiliza procesos de aseguramiento de la calidad que conducen a una máxima calidad de los productos.
Certificado por: TÜV Management Service

REG.NO. 12 100 6061

KTM Sportmotorcycle GmbH
5230 Mattighofen, Austria

# ÍNDICE




1 REPRESENTACIÓN ..... 6
1.1 Símbolos utilizados ..... 6
1.2 Tipografía específica ..... 6
2 INDICACIONES DE SEGURIDAD ..... 7
2.1 Definición del uso previsto ..... 7
2.2 Indicaciones de seguridad ..... 7
2.3 Símbolos y grados de peligrosidad ..... 7
2.4 Advertencia contra manipulaciones ..... 7
2.5 Funcionamiento seguro ..... 8
2.6 Ropa de protección ..... 8
2.7 Normas de trabajo ..... 8
2.8 Medio ambiente ..... 9
2.9 Manual de instrucciones ..... 9
3 INDICACIONES IMPORTANTES ..... 10
3.1 Garantía legal y garantía voluntaria ..... 10
3.2 Agentes de servicio, agentes auxiliares ..... 10
3.3 Recambios, accesorios ..... 10
3.4 Mantenimiento ..... 10
3.5 Imágenes ..... 10
3.6 Servicio de atención al cliente ..... 10
4 VISTA DEL VEHÍCULO ..... 11
4.1 Vista delantera izquierda del vehículo (ejemplo) ..... 11
4.2 Vista trasera derecha del vehículo (ejemplo) ..... 12
5 NÚMEROS DE SERIE ..... 13
5.1 Número de chasis ..... 13
5.2 Placa de características ..... 13
5.3 Número de la llave (Todos los modelos EXC) ..... 13
5.4 Número del motor ..... 13
5.5 Referencia de la horquilla ..... 13
5.6 Referencia del amortiguador ..... 14
6 MANDOS ..... 15
6.1 Maneta del embrague ..... 15
6.2 Maneta del freno de mano ..... 15
6.3 Puño del acelerador ..... 15
6.4 Botón de parada (Todos los modelos EXC) ..... 15
6.5 Botón de parada (Todos los modelos XC-W) ..... 16
6.6 Pulsador de la bocina (Todos los modelos EXC) ..... 16
6.7 Mando de las luces (Todos los modelos EXC) ..... 16
6.8 Mando de las luces (Todos los modelos XC-W) ..... 16
6.9 Interruptor de los intermitentes (Todos los modelos EXC) ..... 16
6.10 Interruptor de parada de emergencia (EXC AU) ..... 17
6.11 Botón del motor de arranque (Todos los modelos 200/250/300 EU/US, 300 EXC BR) ..... 17
6.12 Botón del motor de arranque (EXC AU) ..... 17
6.13 Resumen de los testigos de control (Todos los modelos EXC) ..... 17
6.14 Resumen de los testigos de control (Todos los modelos XC-W) ..... 17
6.15 Abrir el tapón del depósito de combustible ..... 18
6.16 Cerrar el tapón del depósito de combustible ..... 18
6.17 Grifo de gasolina ..... 19
6.18 Palanca de arranque en frío ..... 19
6.19 Pedal de cambio ..... 19
6.20 Pedal de arranque ..... 20
6.21 Pedal del freno ..... 20
6.22 Caballete lateral ..... 20
6.23 Cerradura del manillar (Todos los modelos EXC) ..... 20
6.24 Bloquear el manillar (Todos los modelos EXC) ..... 21
6.25 Desbloquear el manillar (Todos los modelos EXC) ..... 21
7 VELOCÍMETRO ..... 22
7.1 Visión general del velocímetro ..... 22
7.2 Activación y prueba ..... 22
7.3 Ajustar kilómetros o millas ..... 22
7.4 Ajustar las funciones del velocímetro ..... 23
7.5 Ajustar la hora ..... 23
7.6 Consultar el tiempo por vuelta ..... 24
7.7 Modo de visualizado SPEED (velocidad) ..... 24
7.8 Modo de visualizado SPEED/H (horas de servicio) ..... 24
7.9 Menú Setup ..... 25
7.10 Ajustar la unidad de medida ..... 25
7.11 Modo de visualizado SPEED/CLK (hora) ..... 26
7.12 Ajustar la hora ..... 26
7.13 Modo de visualizado SPEED/LAP (tiempo por vuelta) ..... 26
7.14 Consultar el tiempo por vuelta ..... 27
7.15 Modo de visualizado SPEED/ODO (cuentakilómetros) ..... 27
7.16 Modo de visualizado SPEED/TR1 (Tripmaster 1) ..... 27
7.17 Modo de visualizado SPEED/TR2 (Tripmaster 2) ..... 28
7.18 Ajuste de TR2 (Tripmaster 2) ..... 28
7.19 Modo de visualizado SPEED/A1 (velocidad media 1) ..... 28
7.20 Modo de visualizado SPEED/A2 (velocidad media 2) ..... 29
7.21 Modo de visualizado SPEED/S1 (cronómetro 1) ..... 29
7.22 Modo de visualizado SPEED/S2 (cronómetro 2) ..... 29
7.23 Resumen de funciones ..... 30
7.24 Resumen de condiciones y posibilidades de activación ..... 31
8 PUESTA EN SERVICIO ..... 32
8.1 Indicaciones para la primera puesta en servicio ..... 32
8.2 Rodaje del motor ..... 33
8.3 Preparar el vehículo para condiciones extremas ..... 33
8.4 Preparativos para circular por tierra seca ..... 34
8.5 Preparativos para circular por tierra húmeda ..... 34
8.6 Preparativos para circular por trayectos mojados y embarrados ..... 35
8.7 Preparativos para circular bajo altas temperaturas y lentamente ..... 36
8.8 Preparativos para circular con bajas temperaturas o nieve ..... 36
9 INSTRUCCIONES PARA LA CONDUCCIÓN ..... 37
9.1 Trabajos de revisión y cuidado antes de cada puesta en servicio ..... 37
9.2 Arrancar el motor ..... 37
9.3 Ponerse en marcha ..... 38
9.4 Cambiar de marcha, conducir ..... 38
9.5 Frenar ..... 39
9.6 Detener y estacionar el vehículo ..... 39
9.7 Transporte ..... 40
9.8 Repostar combustible ..... 40

# ÍNDICE




10 PROGRAMA DE SERVICIO ..... 42
10.1 Programa de servicio ..... 42
10.2 Mantenimiento (con una orden de taller adicional) ..... 43
11 ADAPTAR EL TREN DE RODAJE ..... 44
11.1 Controlar el reglaje básico del tren de rodaje para el peso del conductor ..... 44
11.2 Amortiguación de la compresión del amortiguador ..... 44
11.3 Ajustar la amortiguación de la compresión Low Speed del amortiguador ..... 44
11.4 Ajustar la amortiguación de la compresión High Speed del amortiguador ..... 45
11.5 Ajustar la amortiguación de la extensión del amortiguador ..... 45
11.6 Determinar la cota con la rueda trasera descargada ..... 46
11.7 Controlar el recorrido estático de la suspensión ..... 47
11.8 Controlar el recorrido de la suspensión con conductor ..... 47
11.9 Ajustar el pretensado del muelle del amortiguador 🔧 ..... 47
11.10 Ajustar el recorrido de la suspensión con conductor 🔧 ..... 48
11.11 Controlar el reglaje básico de la horquilla ..... 49
11.12 Ajustar la amortiguación de la compresión de la horquilla ..... 49
11.13 Ajustar la amortiguación de la extensión de la horquilla ..... 50
11.14 Ajustar el pretensado del muelle de la horquilla (EXC, XC-W) ..... 52
11.15 Posición del manillar ..... 53
11.16 Ajustar la posición del manillar 🔧 ..... 53
12 MANTENIMIENTO DEL CHASIS ..... 56
12.1 Levantar la motocicleta con un caballete elevador ..... 56
12.2 Bajar la motocicleta del caballete elevador ..... 56
12.3 Purgar el aire de las botellas de la horquilla ..... 56
12.4 Limpiar los manguitos guardapolvo de las botellas de la horquilla ..... 57
12.5 Desmontar el protector de la horquilla ..... 57
12.6 Montar el protector de la horquilla ..... 58
12.7 Desmontar las botellas de la horquilla 🔧 ..... 58
12.8 Montar las botellas de la horquilla 🔧 ..... 59
12.9 Desmontar la tija inferior de la horquilla 🔧 (200 XC-W US, 250 XC-W US, 300 EXC BR, 300 XC-W US) ..... 60
12.10 Desmontar la tija inferior de la horquilla 🔧 (EXC EU, EXC Six Days, EXC EU/AU, Six Days) ..... 61
12.11 Montar la tija inferior de la horquilla 🔧 (200 XC-W US, 250 XC-W US, 300 EXC BR, 300 XC-W US) ..... 61
12.12 Montar la tija inferior de la horquilla 🔧 (EXC EU, EXC Six Days, EXC EU/AU, Six Days) ..... 63
12.13 Controlar la holgura del cojinete de la pipa de la dirección ..... 66
12.14 Ajustar la holgura del cojinete de la pipa de la dirección 🔧 ..... 67
12.15 Engrasar el cojinete de la pipa de la dirección 🔧 ..... 68
12.16 Desmontar el guardabarros delantero ..... 68
12.17 Montar el guardabarros delantero ..... 69
12.18 Desmontar el amortiguador 🔧 ..... 69
12.19 Montar el amortiguador 🔧 ..... 69
12.20 Desmontar el asiento ..... 70
12.21 Montar el asiento ..... 70
12.22 Desmontar la tapa de la caja del filtro de aire ..... 71
12.23 Montar la tapa de la caja del filtro de aire ..... 71
12.24 Desmontar el filtro de aire 🔧 ..... 71
12.25 Montar el filtro de aire 🔧 ..... 72
12.26 Limpiar el filtro de aire y la caja del filtro de aire 🔧 ..... 72
12.27 Sellar la caja del filtro de aire 🔧 ..... 73
12.28 Desmontar el silenciador ..... 73
12.29 Montar el silenciador ..... 73
12.30 Sustituir el relleno de fibra de vidrio del silenciador 🔧 ..... 73
12.31 Desmontar el depósito de combustible 🔧 ..... 74
12.32 Montar el depósito de combustible 🔧 ..... 75
12.33 Controlar la suciedad de la cadena ..... 76
12.34 Limpiar la cadena ..... 76
12.35 Controlar la tensión de la cadena ..... 77
12.36 Ajustar la tensión de la cadena ..... 77
12.37 Controlar la cadena, la corona, el piñón y la guía de la cadena ..... 78
12.38 Controlar el chasis 🔧 ..... 80
12.39 Controlar el basculante 🔧 ..... 80
12.40 Controlar el tendido del cable bowden del acelerador ..... 80
12.41 Controlar la empuñadura de goma ..... 81
12.42 Asegurar adicionalmente la empuñadura de goma ..... 81
12.43 Ajustar la posición básica de la maneta del embrague ..... 81
12.44 Controlar/corregir el nivel de líquido del embrague hidráulico ..... 82
12.45 Cambiar el líquido del embrague hidráulico 🔧 ..... 83
12.46 Desmontar el protector del motor ..... 84
12.47 Montar el protector del motor ..... 84
13 EQUIPO DE FRENOS ..... 85
13.1 Controlar la carrera en vacío de la maneta del freno de mano ..... 85
13.2 Ajustar la carrera en vacío de la maneta del freno de mano (Todos los modelos EXC) ..... 85
13.3 Ajustar la posición básica de la maneta del freno de mano (Todos los modelos XC-W) ..... 85
13.4 Controlar los discos de freno ..... 86
13.5 Controlar el nivel de líquido de frenos en el freno delantero ..... 86
13.6 Completar el líquido de frenos de la rueda delantera 🔧 ..... 86
13.7 Controlar las pastillas del freno de la rueda delantera ..... 87
13.8 Sustituir las pastillas del freno delantero 🔧 ..... 88
13.9 Controlar la carrera en vacío del pedal del freno ..... 89
13.10 Ajustar la posición básica del pedal del freno 🔧 ..... 90
13.11 Controlar el nivel de líquido de frenos en el freno trasero ..... 90
13.12 Completar líquido de frenos en el freno de la rueda trasera 🔧 ..... 91
13.13 Controlar las pastillas del freno de la rueda trasera ..... 92
13.14 Sustituir las pastillas de freno trasero 🔧 ..... 92

# ÍNDICE




14 RUEDAS, NEUMÁTICOS ..... 94
14.1 Desmontar la rueda delantera 🔧 ..... 94
14.2 Montar la rueda delantera 🔧 ..... 94
14.3 Desmontar la rueda trasera 🔧 ..... 95
14.4 Montar la rueda trasera 🔧 ..... 96
14.5 Controlar el estado de los neumáticos ..... 96
14.6 Controlar la presión de inflado de los neumáticos ..... 97
14.7 Controlar la tensión de los radios ..... 97
15 SISTEMA ELÉCTRICO ..... 99
15.1 Desmontar la batería 🔧 (Todos los modelos 200/250/300) ..... 99
15.2 Montar la batería 🔧 (Todos los modelos 200/250/300) ..... 99
15.3 Recargar la batería 🔧 (Todos los modelos 200/250/300) ..... 100
15.4 Cambiar el fusible principal (Todos los modelos 200/250/300) ..... 101
15.5 Desmontar la cubierta del faro con el faro ..... 102
15.6 Montar la cubierta del faro con el faro ..... 102
15.7 Sustituir la bombilla del faro ..... 103
15.8 Cambiar la bombilla del intermitente (Todos los modelos EXC) ..... 103
15.9 Controlar el ajuste del faro ..... 104
15.10 Ajustar la distancia de alumbrado del faro ..... 104
15.11 Sustituir la pila del velocímetro ..... 105
16 SISTEMA DE REFRIGERACIÓN ..... 106
16.1 Sistema de refrigeración ..... 106
16.2 Controlar el nivel de líquido refrigerante y la protección anticongelante ..... 106
16.3 Controlar el nivel de líquido refrigerante ..... 107
16.4 Vaciar el líquido refrigerante 🔧 ..... 107
16.5 Llenar el líquido refrigerante 🔧 ..... 108
17 ADAPTAR EL MOTOR ..... 110
17.1 Controlar la holgura del cable bowden del acelerador ..... 110
17.2 Ajustar la holgura del cable bowden del acelerador 🔧 ..... 110
17.3 Carburador - Ralentí ..... 110
17.4 Carburador - Ajustar el ralentí 🔧 ..... 111
17.5 Vaciar la cámara del flotador del carburador 🔧 ..... 112
17.6 Controlar la posición básica del pedal de cambio ..... 113
17.7 Ajustar la posición básica del pedal del cambio 🔧 ..... 113
17.8 Característica del motor - Muelle auxiliar (Todos los modelos 250/300) ..... 114
17.9 Característica del motor - Ajustar el muelle compensador 🔧 (Todos los modelos 250/300) ..... 114
18 MANTENIMIENTO DEL MOTOR ..... 116
18.1 Controlar el nivel de aceite de la caja de cambios ..... 116
18.2 Sustituir el aceite del cambio 🔧 ..... 116
18.3 Vaciar el aceite del cambio 🔧 ..... 117
18.4 Llenar el aceite del cambio 🔧 ..... 118
18.5 Rellenar aceite del cambio 🔧 ..... 118
19 LIMPIEZA, CUIDADO ..... 120
19.1 Limpiar la motocicleta ..... 120
19.2 Trabajos de cuidado y revisión para el invierno ..... 121
20 ALMACENAMIENTO ..... 122
20.1 Almacenamiento ..... 122
20.2 Puesta en servicio después de un periodo de almacenamiento ..... 123
21 LOCALIZACIÓN DE AVERÍAS ..... 124
22 DATOS TÉCNICOS ..... 126
22.1 Motor ..... 126
22.1.1 Todolos modelos 125 ..... 126
22.1.2 Todos los modelos 200 ..... 126
22.1.3 Todos los modelos 250 ..... 127
22.1.4 Todos los modelos 300 ..... 127
22.2 Pares de apriete del motor ..... 128
22.2.1 Todos los modelos 125/200 ..... 128
22.2.2 Todos los modelos 250/300 ..... 129
22.3 Cantidades de llenado ..... 130
22.3.1 Aceite del cambio ..... 130
22.3.2 Líquido refrigerante ..... 130
22.3.3 Combustible ..... 131
22.4 Chasis ..... 131
22.5 Sistema eléctrico ..... 132
22.6 Neumáticos ..... 132
22.7 Horquilla ..... 133
22.7.1 125 EXC EU, todos los modelos 200 ..... 133
22.7.2 250/300 EXC EU/AU, XC-W US, 300 EXC BR ..... 133
22.7.3 125 EXC Six Days EU ..... 134
22.7.4 250/300 Six Days ..... 134
22.8 Amortiguador ..... 135
22.8.1 Todos los modelos 125/200 ..... 135
22.8.2 Todos los modelos 250/300 ..... 135
22.9 Pares de apriete del chasis ..... 136
22.10 Carburador ..... 138
22.10.1 Todolos modelos 125 ..... 138
22.10.2 200 EXC EU ..... 138
22.10.3 200 EXC AU ..... 138
22.10.4 200 XC-W US ..... 138
22.10.5 250 EXC EU, 250 EXC Six Days EU ..... 139
22.10.6 250 EXC AU ..... 139
22.10.7 250 XC-W US ..... 139
22.10.8 300 EXC EU, 300 EXC Six Days EU ..... 139
22.10.9 300 EXC AU ..... 140
22.10.10 300 EXC BR ..... 140
22.10.11 300 XC-W US, 300 XC-W Six Days US ..... 140
23 REGLAJE DEL CARBURADOR ..... 141
23.1 Adaptación del carburador (Todolos modelos 125) 🔧 ..... 141
23.2 Adaptación del carburador (Todos los modelos 200) 🔧 ..... 142
23.3 Reglaje del carburador (Todos los modelos 200) 🔧 ..... 143
23.4 Adaptación del carburador (Todos los modelos 250) 🔧 ..... 144
23.5 Adaptación del carburador (todas las 300 EXC EU/AU/Six Days, 300 XC-W US/Six Days) 🔧 ..... 145
23.6 Reglaje del carburador (300 EXC BR) 🔧 ..... 146
23.7 Adaptación general del carburador 🔧 ..... 147
24 AGENTES DE SERVICIO ..... 148
25 AGENTES AUXILIARES ..... 151
26 NORMAS ..... 153
27 ÍNDICE DE ABREVIATURAS ..... 154

28 ÍNDICE DE SÍMBOLOS ..... 155
28.1 Símbolos amarillos y naranjas ..... 155
28.2 Símbolos verdes y azules ..... 155
ÍNDICES ..... 156

# 1 REPRESENTACIÓN



## 1.1 Símbolos utilizados

A continuación se explica el significado de determinados símbolos.

| | |
|---|---|
| | Identifica una reacción esperada (p.ej. de un paso de trabajo, o de una función). |
| | Identifica una reacción inesperada (p.ej. de un paso de trabajo, o de una función). |
| | Todas las tareas marcadas con este símbolo requieren conocimientos especiales y capacidad de comprensión técnica. Por su seguridad, le aconsejamos que acuda a un taller especializado autorizado KTM para llevar a cabo estas tareas. Estos talleres cuentan con mecánicos que han recibido una instrucción específica y disponen de las herramientas especiales necesarias para realizar el mantenimiento ideal de su motocicleta. |
| | Identifica una referencia a una página (más información en la página indicada). |
| | Realiza una indicación con información o consejos adicionales. |
| » | Indica el resultado de un paso de comprobación. |

## 1.2 Tipografía específica

A continuación se explica la tipografía específica utilizada en determinados casos.

| | |
|---|---|
| **Nombre propio** | Identifica un nombre propio. |
| **Nombre®** | Identifica un nombre protegido. |
| **Marca™** | Identifica una marca comercial. |
| **Conceptos subrayados** | Remitirse a los datos técnicos del vehículo o a la terminología marcada que se explica en la relación de terminología. |

# 2 INDICACIONES DE SEGURIDAD



## 2.1 Definición del uso previsto

**(Todos los modelos EXC)**

Las motocicletas deportivas KTM están concebidas y construidas para soportar los esfuerzos que se presentan habitualmente bajo condiciones regulares de competición. Las motocicletas cumplen con los reglamentos y las categorías actuales de las máximas asociaciones internacionales de deportes de motor.

**Información**

La motocicleta únicamente puede circular por vías públicas en la versión homologada (estrangulada).
La versión sin estrangular de la motocicleta solo puede utilizarse en recintos cerrados fuera de las vías públicas.
Esta motocicleta está concebida para competiciones de resistencia campo a través, y no se trata en primera línea de un vehículo para competiciones de motocross.

**(Todos los modelos XC-W)**

Las motocicletas deportivas KTM están concebidas y construidas para soportar los esfuerzos que se presentan habitualmente bajo condiciones regulares de competición. Las motocicletas cumplen con los reglamentos y las categorías actuales de las máximas asociaciones internacionales de deportes de motor.

**Información**

Esta motocicleta está concebida para competiciones de resistencia campo a través, y no se trata en primera línea de un vehículo para competiciones de motocross.

## 2.2 Indicaciones de seguridad

Para que el vehículo se utilice de manera segura deben respetarse algunas indicaciones de seguridad. Por este motivo, es obligatorio leer detenidamente el manual. Las indicaciones de seguridad están resaltadas en el texto y tienen enlaces con los puntos relevantes.

**Información**

El vehículo contiene numerosos adhesivos de aviso/advertencia en lugares visibles. No quite los adhesivos de aviso/advertencia. Si faltan los adhesivos, es posible que usted o bien otras personas no detecten los peligros y puedan sufrir lesiones.

## 2.3 Símbolos y grados de peligrosidad

**Peligro**

Aviso sobre un peligro que conduce inmediatamente y con seguridad a lesiones graves, permanentes, o incluso la muerte si no se toman las precauciones necesarias.

**Advertencia**

Aviso sobre un peligro que conduce probablemente a lesiones graves o incluso la muerte si no se toman las precauciones necesarias.

**Precaución**

Aviso sobre un peligro que conduce probablemente a lesiones leves si no se toman las precauciones necesarias.

**Indicación**

Aviso sobre un peligro que conduce a daños considerables en la máquina o en el material si no se toman las precauciones necesarias.

**Advertencia**

Aviso sobre un peligro que conduce a daños en el medio ambiente si no se toman las precauciones necesarias.

## 2.4 Advertencia contra manipulaciones

Está prohibido realizar modificaciones en los componentes de insonorización. Asimismo, las siguientes medidas y la ejecución de los estados correspondientes también están prohibidas legalmente:

1 Desmontar o poner fuera de servicio cualquier tipo de dispositivo o componente insonorizante de un vehículo antes de su venta o entrega al cliente final, así como durante el periodo de propiedad del vehículo por parte del cliente final, con motivos distintos al mantenimiento, la reparación o la sustitución, y

2 Utilizar el vehículo después de que se haya desmontado o puesto fuera de servicio un dispositivo o componente de esta clase.

Ejemplos de manipulación ilegal:

1 Desmontar o perforar el silenciador, las chapas deflectoras, los colectores u otros componentes encargados de conducir los gases de escape.
2 Desmontar o perforar las piezas del sistema de admisión.
3 Utilizar el vehículo en estado contrario al previsto.
4 Sustituir las piezas móviles del vehículo o de alguna parte del sistema de escape o de admisión por piezas no homologadas por el fabricante.

## 2.5 Funcionamiento seguro

**Peligro**
**Peligro de accidente** Peligro debido a falta de idoneidad para el tráfico.

– No poner en marcha el vehículo si no se encuentra en condiciones para conducir debido a la ingestión de alcohol, medicamentos o drogas o por motivos físicos o psíquicos.

**Peligro**
**Peligro de envenenamiento** Los gases de escape son venenosos y pueden originar pérdida de conocimiento o incluso la muerte.

– Siempre que el motor está en marcha hay que garantizar una ventilación adecuada; no arrancar el motor ni dejarlo en marcha en locales cerrados sin un sistema de extracción apropiado.

**Advertencia**
**Peligro de quemaduras** Algunas piezas del vehículo se calientan mucho cuando el vehículo está en marcha.

– No tocar las piezas calientes, tales como el sistema de escape, el radiador, el motor, el amortiguador y el equipo de frenos. Antes de trabajar en estas piezas, dejar que se enfríen.

El vehículo únicamente debe utilizarse en perfecto estado, conforme a su uso previsto y respetando siempre las normas de seguridad y el medio ambiente.
El vehículo solo puede ser utilizado por personal debidamente instruido. Para circular por las vías públicas se necesita el carné de conducir correspondiente.
Las averías que afecten a la seguridad deben repararse inmediatamente en un taller especializado autorizado KTM.
Respetar los adhesivos de aviso/advertencia del vehículo.

## 2.6 Ropa de protección

**Advertencia**
**Peligro de lesión** No utilizar ropa de protección o utilizar menos de la necesaria supone un grave peligro para la seguridad.

– Utilizar ropa de protección adecuada (casco, botas, guantes, pantalón y chaqueta con protectores) en todos los recorridos. Utilizar siempre ropa de protección en un estado impecable y conforme con las exigencias legales.

En aras de su seguridad, KTM recomienda utilizar el vehículo únicamente con ropa de protección adecuada.

## 2.7 Normas de trabajo

Algunos trabajos requieren el uso de herramientas especiales. Pese a que no forman parte integrante del vehículo, dichas herramientas pueden obtenerse a través del número de pedido indicado entre paréntesis. Por ejemplo: extractor de cojinetes (15112017000)
Durante el ensamblaje, las piezas no reutilizables (como tornillos y tuercas autofrenables, juntas, anillos de hermetizado, juntas tóricas, pasadores de aletas o chapas de retención) deben sustituirse por piezas nuevas.
Algunos tornillos requieren que se utilice medio de fijación (p.ej. **Loctite®**). En ese caso, se deberán seguir las indicaciones de empleo específicas del fabricante.
Las piezas que se vayan a reutilizar después del desarmado, deben limpiarse y revisarse para verificar que no estén deterioradas ni desgastadas. Sustituir las piezas deterioradas o desgastadas.
Una vez finalizados los trabajos de reparación o mantenimiento, restablecer la seguridad de circulación en el vehículo.

## 2.8 Medio ambiente

El uso responsable de la motocicleta ayuda a evitar los problemas y conflictos. Para proteger el futuro del motociclismo, asegúrese de que utiliza la motocicleta dentro de la legalidad, piense en el medio ambiente y respete los derechos de los demás.
La eliminación del aceite usado, los agentes de servicio y auxiliares y las piezas usadas debe realizarse en conformidad con la normativa y las directivas del respectivo país.
Debido a que las motocicletas no están sujetas a la directiva europea sobre la eliminación de vehículos usados, no hay ninguna reglamentación legal que regule la eliminación de la motocicleta usada. Su concesionario autorizado KTM estará encantado de ayudarle.

## 2.9 Manual de instrucciones

Es imprescindible leer completa y atentamente este manual de instrucciones antes de conducir por primera vez el vehículo. El manual de instrucciones contiene información y consejos importantes, que le facilitarán el manejo, la conducción y el mantenimiento de la motocicleta. Aquí aprenderá a adaptar el vehículo a su estatura y a sus preferencias, y conocerá el modo de protegerse contra caídas o lesiones.
Guarde el manual de instrucciones en un lugar de fácil acceso para poderlo consultar siempre que sea necesario.
Para obtener más información sobre el vehículo o aclarar cualquier duda que pueda surgir al leer el manual, ponerse en contacto con un concesionario autorizado de KTM.
El manual de instrucciones es un componente importante del vehículo, y tiene que entregarse siempre al nuevo propietario en caso de vender el vehículo.

# 3 INDICACIONES IMPORTANTES



## 3.1 Garantía legal y garantía voluntaria

Las tareas prescritas en el programa de servicio deben realizarse exclusivamente en un taller especializado autorizado KTM, que confirmará su ejecución en el cuaderno de mantenimiento y garantía y en **KTM Dealer.net**; si no se hace así, se pierden los derechos de garantía. Los daños directos e indirectos derivados de la manipulación y/o la modificación del vehículo no están cubiertos por la garantía.
Encontrará más información sobre las garantías legal y voluntaria y sobre cómo ejecutarlas en el cuaderno de mantenimiento y garantía.

## 3.2 Agentes de servicio, agentes auxiliares

**Advertencia**
**Peligro para el medio ambiente** La manipulación incorrecta del combustible supone un peligro para el medio ambiente.

– No permitir que el combustible acceda al agua subterránea, al suelo ni a los canales de desagüe.

Deben utilizarse agentes de servicio y auxiliares (p.ej. combustibles y lubricantes) en conformidad con las especificaciones del manual de instrucciones.

## 3.3 Recambios, accesorios

En aras de la seguridad, utilice únicamente recambios y accesorios homologados o recomendados por KTM y encargue su instalación a un taller autorizado de KTM. KTM no responde de los daños resultantes de la utilización de otros productos.
Algunos recambios y accesorios se incluyen entre paréntesis en las descripciones pertinentes. Su concesionario autorizado de KTM estará encantado de poderle ayudar.

En la página web de KTM encontrará el catálogo **KTM PowerParts** más actual para su vehículo.
Página web internacional de KTM: http://www.ktm.com

## 3.4 Mantenimiento

Un requisito básico para la utilización correcta del vehículo y para evitar un desgaste prematuro es la realización de las tareas de mantenimiento, ajuste y conservación del motor y el tren de rodaje especificadas en el manual de instrucciones. Un reglaje incorrecto del tren de rodaje puede originar daños y roturas en los componentes del mismo.
El uso del vehículo bajo condiciones adversas, como p.ej. en arena o en recorridos o terrenos mojados o embarrados, puede aumentar considerablemente el desgaste de elementos como la cadena de transmisión, los equipos de frenos o los componentes del tren de rodaje. Por ese motivo, es posible que sea necesario inspeccionar o sustituir las piezas antes de que venza el plazo de mantenimiento actual.
Deben respetarse los tiempos de rodaje y los intervalos de mantenimiento especificados. La observación de estos plazos contribuye esencialmente a prolongar la vida útil de su motocicleta.

## 3.5 Imágenes

Algunas de las imágenes que se utilizan en el manual incluyen equipamientos especiales.
A fin de mejorar la representación visual y facilitar la comprensión de las imágenes, es posible que algunas piezas se desmonten o no se incluyan en las imágenes. Las descripciones no siempre requieren que se desmonten piezas. Deben observarse las indicaciones contenidas en el texto.

## 3.6 Servicio de atención al cliente

Si tiene alguna duda sobre el vehículo y sobre KTM, su concesionario autorizado de KTM estará encantado de ayudarle.

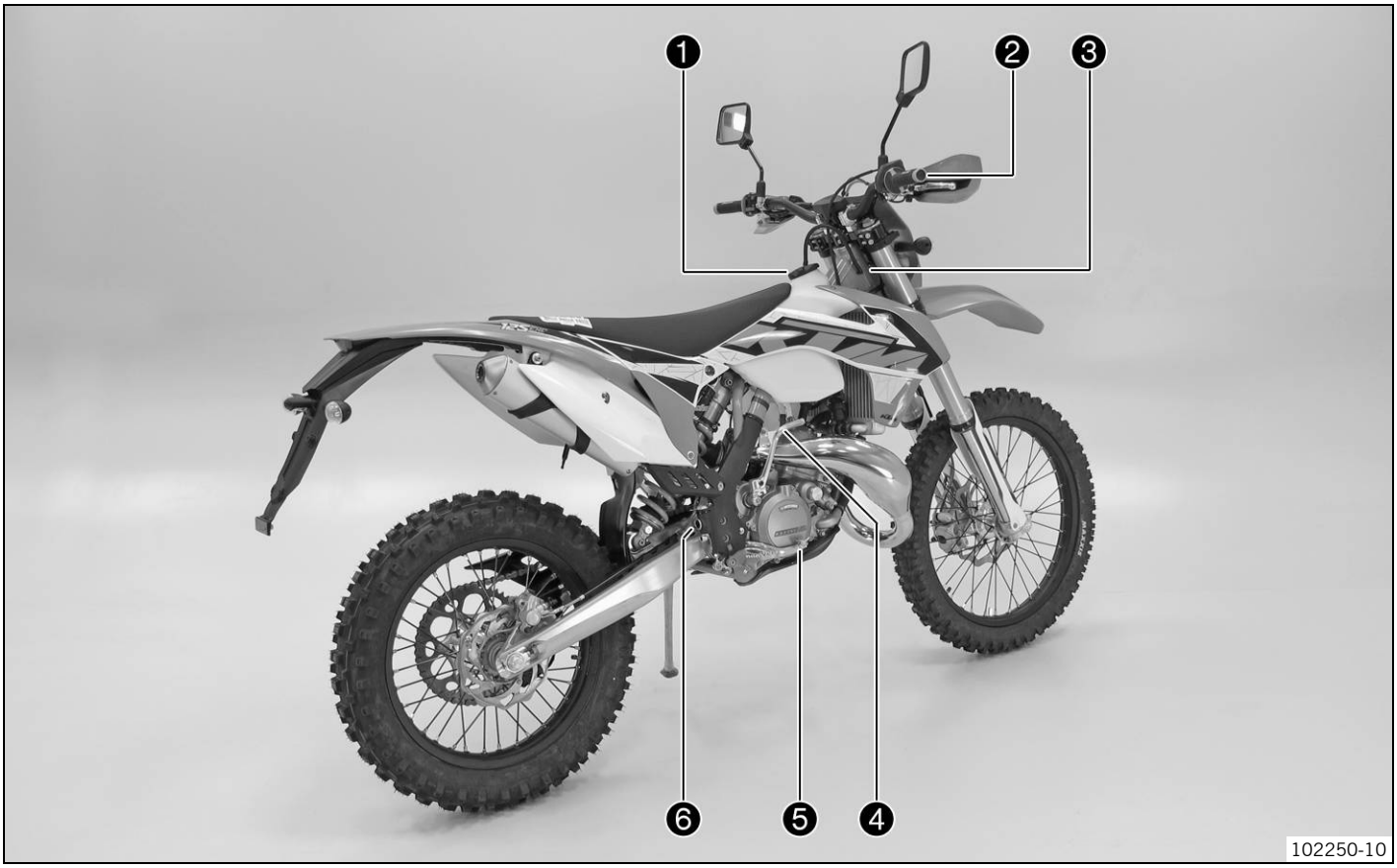
La lista de concesionarios autorizados de KTM está disponible en el sitio web de KTM.
Página web internacional de KTM: http://www.ktm.com

# 4 VISTA DEL VEHÍCULO

## 4.1 Vista delantera izquierda del vehículo (ejemplo)

| | |
|---|---|
| 1 | Maneta del freno de mano (☛ pág. 15) |
| 2 | Mando de las luces (☛ pág. 16) |
| 2 | Botón de parada (☛ pág. 15) |
| 2 | Interruptor de los intermitentes (☛ pág. 16) |
| 2 | Pulsador de la bocina (☛ pág. 16) |
| 2 | Botón de parada (☛ pág. 16) |
| 3 | Maneta del embrague (☛ pág. 15) |
| 4 | Guía de la cadena |
| 5 | Tapa de la caja del filtro de aire |
| 6 | Caballete lateral (☛ pág. 20) |
| 7 | Pedal de cambio (☛ pág. 19) |
| 8 | Grifo de gasolina (☛ pág. 19) |

## 4.2 Vista trasera derecha del vehículo (ejemplo)

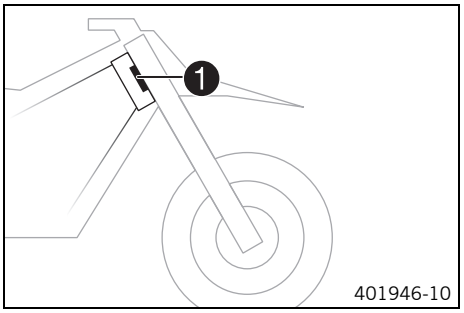



| | |
|---|---|
| 1 | Tapón del depósito |
| 2 | Puño del acelerador (☛ pág. 15) |
| 3 | Número de chasis (☛ pág. 13) |
| 4 | Pedal de arranque (☛ pág. 20) |
| 5 | Pedal del freno (☛ pág. 20) |
| 6 | Mirilla del líquido de frenos detrás |

# 5 NÚMEROS DE SERIE

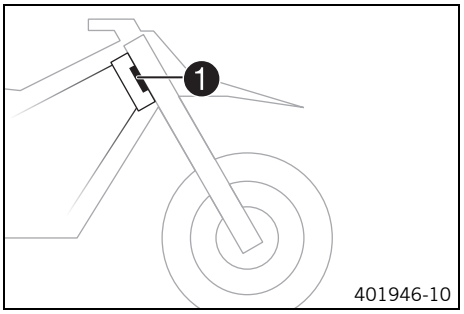


## 5.1 Número de chasis



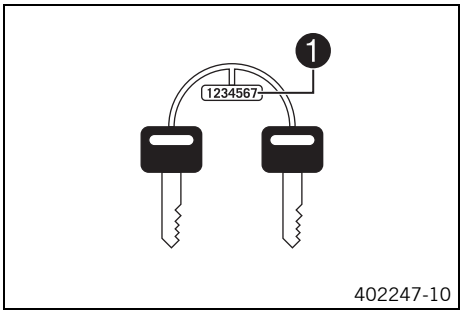

El número de chasis ❶ está grabado a la derecha de la pipa de la dirección.

## 5.2 Placa de características



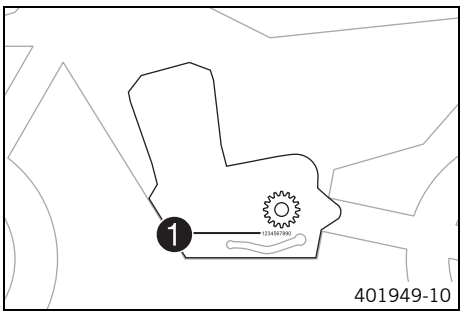

La placa de características ❶ se encuentra en la parte delantera de la pipa de la dirección.

## 5.3 Número de la llave (Todos los modelos EXC)



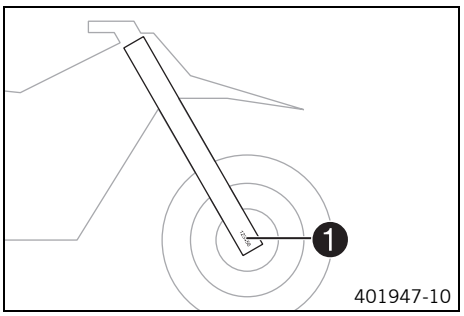

El número de llave ❶ de la cerradura de la dirección está grabado en el colgante.

## 5.4 Número del motor



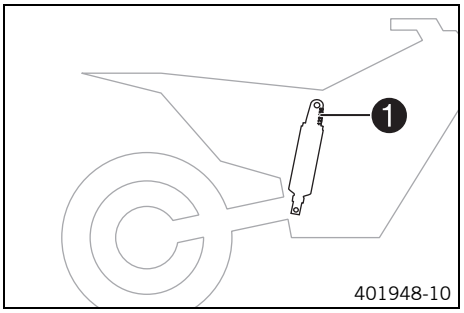

El número del motor ❶ está grabado en el lado izquierdo del motor, por debajo del piñón de la cadena.

## 5.5 Referencia de la horquilla



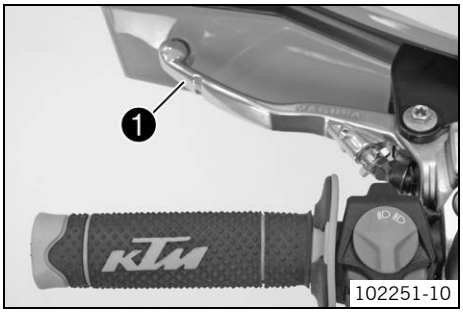

La referencia de la horquilla ❶ está grabada en el lado interior del portarruedas.

## 5.6 Referencia del amortiguador



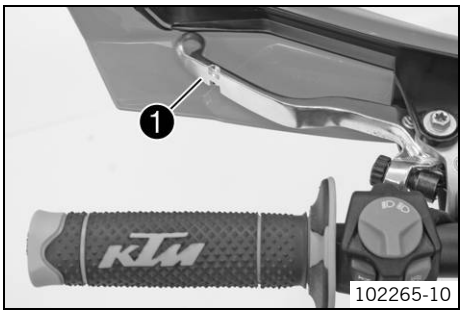

La referencia del amortiguador ❶ se encuentra embutida en la parte superior del amortiguador, por encima del anillo de ajuste, en el lado dirigido hacia el motor.

## 6.1 Maneta del embrague




**(Todos los modelos 125/200)**

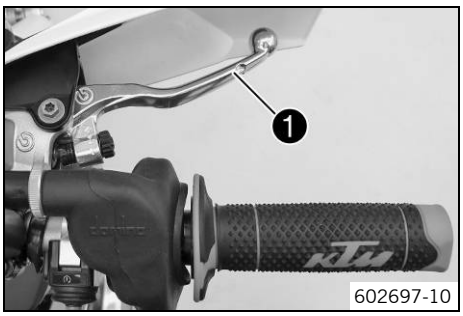
La maneta del embrague 1 se encuentra en el lado izquierdo del manillar.
El embrague se acciona por vía hidráulica, y se reajusta automáticamente.




**(Todos los modelos 250/300)**

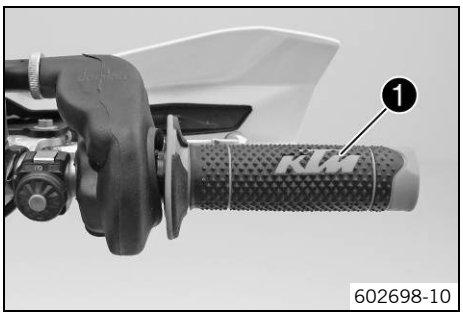
La maneta del embrague 1 se encuentra en el lado izquierdo del manillar.
El embrague se acciona por vía hidráulica, y se reajusta automáticamente.

## 6.2 Maneta del freno de mano



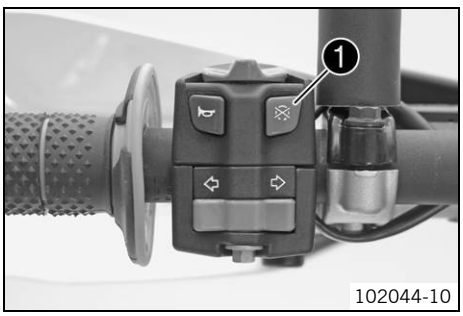

La maneta del freno de mano 1 se encuentra en el lado derecho del manillar.
La maneta del freno de mano permite accionar el freno de la rueda delantera.

## 6.3 Puño del acelerador




El puño del acelerador 1 se encuentra en el lado derecho del manillar.

## 6.4 Botón de parada (Todos los modelos EXC)

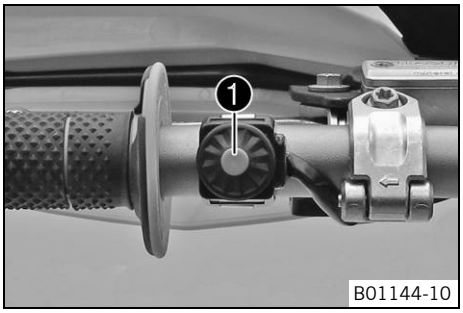



El botón de parada 1 se encuentra en el lado izquierdo del manillar.

**Posibles estados**

- Botón de parada ⊠ en su posición básica – En esta posición, el circuito de encendido está cerrado y es posible arrancar el motor.
- Botón de parada ⊠ oprimido – En esta posición, el circuito de encendido está interrumpido; se para el motor si está en marcha, y no es posible arrancarlo si está parado.

## 6.5 Botón de parada (Todos los modelos XC-W)

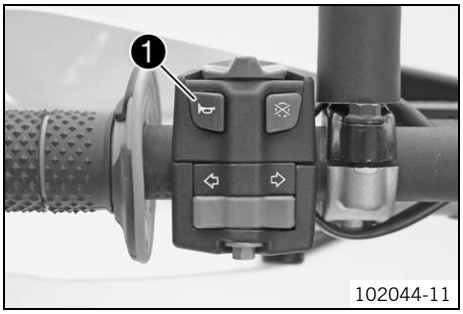



El botón de parada ❶ se encuentra en el lado izquierdo del manillar.

**Posibles estados**

- Botón de parada ⊠ en su posición básica – En esta posición, el circuito de encendido está cerrado y es posible arrancar el motor.
- Botón de parada ⊠ oprimido – En esta posición, el circuito de encendido está interrumpido; se para el motor si está en marcha, y no es posible arrancarlo si está parado.

## 6.6 Pulsador de la bocina (Todos los modelos EXC)

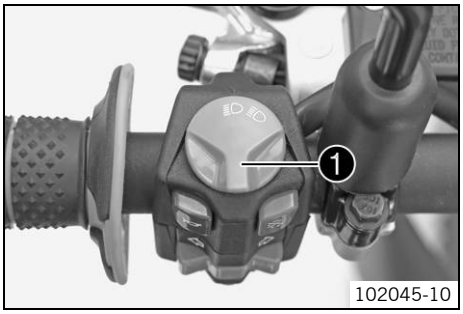



El pulsador de la bocina ❶ se encuentra en el lado izquierdo del manillar.

**Posibles estados**

- Pulsador de la bocina en su posición básica
- Pulsador de la bocina oprimido – En esta posición se acciona la bocina.

## 6.7 Mando de las luces (Todos los modelos EXC)




El mando de las luces ❶ se encuentra en el lado izquierdo del manillar.

**Posibles estados**

| | |
|---|---|
| | Luz de cruce conectada – Mando de las luces en posición central. En esta posición están conectados la luz de cruce y el piloto trasero. |
| | Luz de carretera conectada – Mando de las luces basculado hacia la izquierda. En esta posición están conectados la luz de carretera y el piloto trasero. |

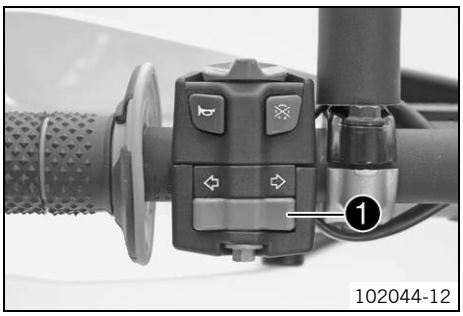
## 6.8 Mando de las luces (Todos los modelos XC-W)

El mando de las luces ❶ se encuentra a la derecha del velocímetro.

**Posibles estados**

- Luces desconectadas – El mando de las luces está oprimido hasta el tope. En esta posición, las luces están desconectadas.
- Conectar las luces – El mando de las luces está extraído hasta el tope. En esta posición están encendidas la luz de cruce y el piloto trasero.

## 6.9 Interruptor de los intermitentes (Todos los modelos EXC)

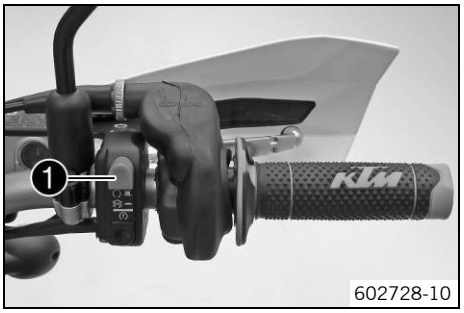



El interruptor de los intermitentes ❶ se encuentra en el lado izquierdo del manillar.

**Posibles estados**

| | |
|---|---|
| | Intermitentes desconectados – Interruptor de los intermitentes en posición central. |
| | Intermitentes del lado izquierdo conectados – Interruptor de los intermitentes basculado hacia la izquierda. |
| | Intermitentes del lado derecho conectados – Interruptor de los intermitentes basculado hacia la derecha. |

## 6.10 Interruptor de parada de emergencia (EXC AU)

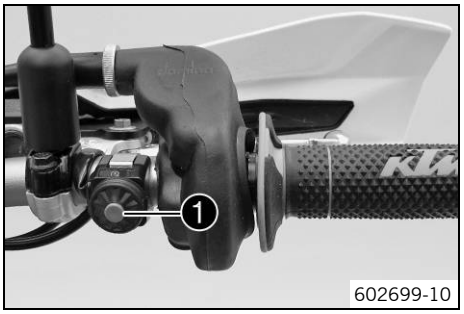



El interruptor de parada de emergencia ❶ se encuentra en el lado derecho del manillar.

**Posibles estados**

| | |
|---|---|
| | Encendido desconectado – En esta posición, el circuito de encendido está interrumpido; se para el motor si está en marcha, y no es posible arrancarlo si está parado. |
| | Encendido conectado – En esta posición, el circuito de encendido está cerrado y es posible arrancar el motor. |

## 6.11 Botón del motor de arranque (Todos los modelos 200/250/300 EU/US, 300 EXC BR)

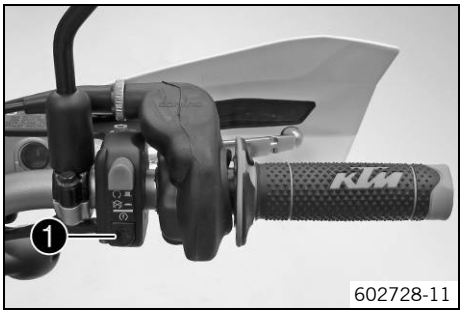



El botón del motor de arranque ❶ se encuentra en el lado derecho del manillar.

**Posibles estados**

- Botón del motor de arranque ⓕ en su posición básica
- Botón del motor de arranque ⓕ oprimido – En esta posición se acciona el motor de arranque.

## 6.12 Botón del motor de arranque (EXC AU)




El botón del motor de arranque ❶ se encuentra en el lado derecho del manillar.

**Posibles estados**

- Botón del motor de arranque ⓕ en su posición básica
- Botón del motor de arranque ⓕ oprimido – En esta posición se acciona el motor de arranque.

## 6.13 Resumen de los testigos de control (Todos los modelos EXC)

**Posibles estados**

| | |
|---|---|
| | El testigo de control de la luz de carretera se ilumina en azul – La luz de carretera está activada. |
| EFI | Testigo de advertencia **EFI** (**MIL**) – Sin función |
| | Testigo de aviso del nivel de combustible – Sin función |
| | El testigo de control de los intermitentes parpadea en verde – El intermitente está activado. |

## 6.14 Resumen de los testigos de control (Todos los modelos XC-W)

**Posibles estados**

| | |
|---|---|
| | El testigo de control de la luz de carretera se ilumina en azul – Sin función |
| EFI | Testigo de advertencia **EFI** (**MIL**) – Sin función |
| | Testigo de aviso del nivel de combustible – Sin función |

## 6.15 Abrir el tapón del depósito de combustible

**Peligro**

**Peligro de incendio** El carburante es fácilmente inflamable.

- No repostar el vehículo en la cercanía de llamas abiertas o de cigarrillos encendidos y parar siempre el motor para repostar. Asegurarse de que el combustible no puede derramarse sobre las piezas calientes del vehículo. Recoger inmediatamente el combustible derramado.
- El combustible del depósito se dilata con el calor y podría salirse si está demasiado lleno. Observar las indicaciones relativas al depósito de combustible.

**Advertencia**

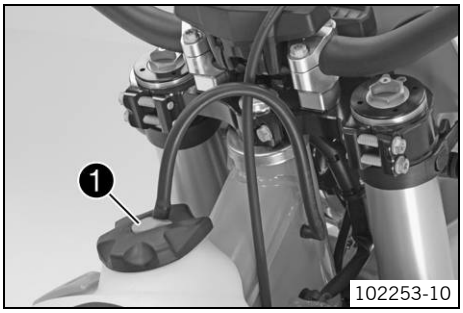
**Peligro de envenenamiento** El combustible es venenoso y nocivo para la salud.

- No debe permitirse que el combustible entre en contacto con la piel, los ojos o la ropa. No inhalar los vapores del combustible. En caso de contacto con los ojos, lavar inmediatamente con agua y buscar ayuda médica. Limpiar inmediatamente con agua y jabón las partes de la piel contaminadas. En caso de ingestión de combustible, buscar ayuda médica inmediatamente. Cambiarse la ropa que esté sucia de combustible. Guardar el combustible correctamente en un recipiente adecuado y mantenerlo fuera del alcance de los niños.

**Advertencia**

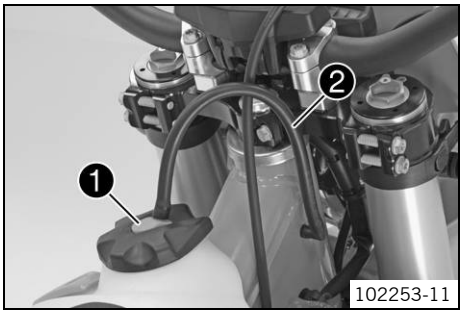
**Peligro para el medio ambiente** La manipulación incorrecta del combustible supone un peligro para el medio ambiente.

- No permitir que el combustible acceda al agua subterránea, al suelo ni a los canales de desagüe.




- Oprimir el botón de desbloqueo ❶, girar el tapón del depósito en sentido antihorario y desmontarlo hacia arriba.

## 6.16 Cerrar el tapón del depósito de combustible

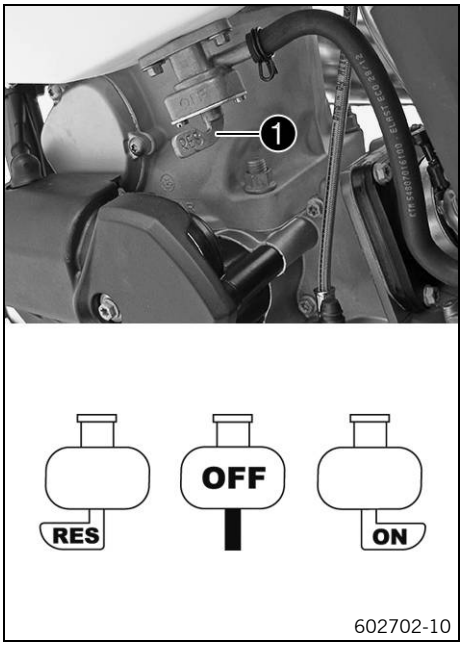



- Colocar el tapón en el depósito y girarlo en sentido horario hasta que encastre el botón de desbloqueo ❶.

**Información**

Tender la manguera del respiradero del depósito ❷ sin dobleces.

## 6.17 Grifo de gasolina

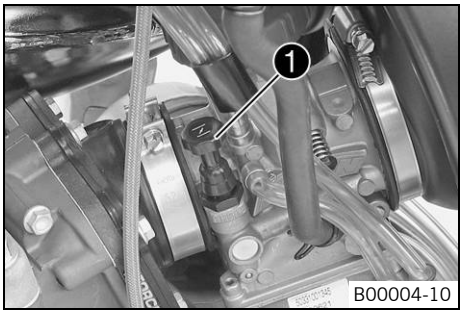



El grifo de la gasolina se encuentra en el lado izquierdo del depósito de combustible. Con el mango giratorio ❶ en el grifo de la gasolina puede abrirse y cerrarse la alimentación de combustible para el carburador.

**Posibles estados**

- Alimentación de combustible cerrada **OFF** – No puede fluir combustible del depósito de combustible al carburador.
- Alimentación de combustible abierta **ON** – Puede fluir combustible del depósito de combustible al carburador. El depósito de combustible se vacía hasta la reserva.
- Alimentación de reserva de combustible abierta **RES** – Puede fluir combustible del depósito de combustible al carburador. El depósito de combustible se vacía completamente.

## 6.18 Palanca de arranque en frío




El botón de arranque en frío ❶ se encuentra en el lado izquierdo del carburador. Cuando la función de arranque en frío está activada, en el carburador se habilita un orificio a través del cual el motor puede succionar una cantidad adicional de combustible. De esta manera, se enriquece la mezcla de aire/combustible, tal como se necesita para el arranque en frío.

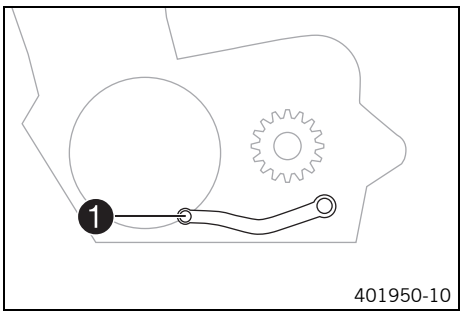
**Información**

Cuando el motor está caliente, la función de arranque en frío debe estar desactivada.

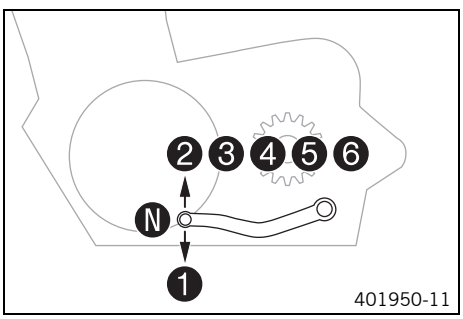
**Posibles estados**

- Función de arranque en frío activada – El botón de arranque en frío está extendido hasta el tope.
- Función de arranque en frío desactivada – El botón de arranque en frío está oprimido hasta el tope.

## 6.19 Pedal de cambio

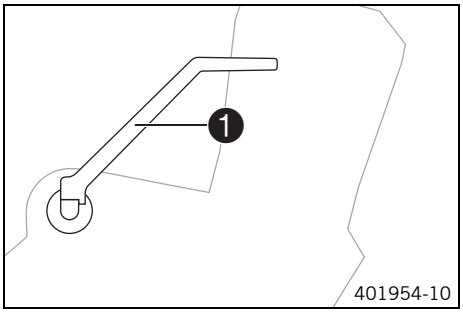



El pedal de cambio ❶ está montado a la izquierda del motor.




La posición de las marchas se indica en la figura.
El punto muerto (ralentí) se encuentra entre la 1ª y la 2ª marcha.

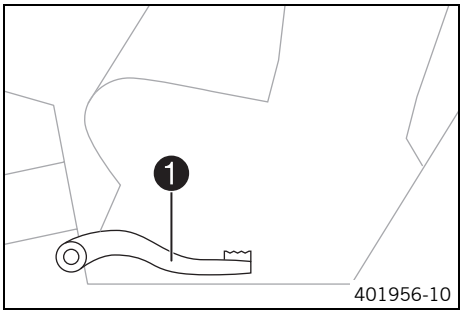
## 6.20 Pedal de arranque




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

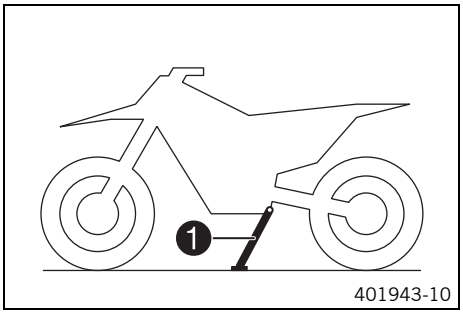
**Información**
Antes de iniciar la marcha bascular la parte superior del pedal de arranque hacia el motor.

## 6.21 Pedal del freno

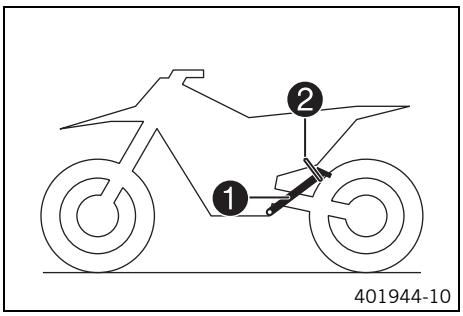



El pedal del freno ❶ se encuentra delante del reposapiés derecho.
El pedal del freno acciona el freno trasero.

## 6.22 Caballete lateral



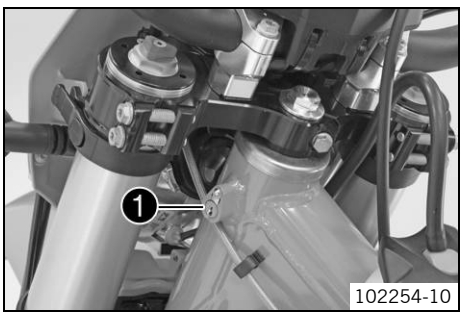

El caballete lateral ❶ se encuentra en el lado izquierdo del vehículo.




El caballete lateral se utiliza para estacionar la motocicleta.

**Información**
Durante la marcha, el caballete lateral ❶ tiene que estar recogido y asegurado con la cinta de goma ❷.

## 6.23 Cerradura del manillar (Todos los modelos EXC)



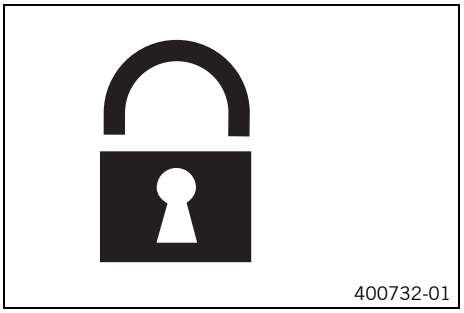

La cerradura del manillar ❶ se encuentra a la izquierda de la pipa de la dirección.
Con la cerradura del manillar puede bloquearse el movimiento del manillar. De ese modo resulta imposible girar el manillar y por tanto conducir.

## 6.24 Bloquear el manillar (Todos los modelos EXC)

**Indicación**

**Peligro de daños** Cuando está detenido, el vehículo puede moverse o caer.

– Estacionar el vehículo siempre sobre una superficie lisa y de suficiente consistencia.

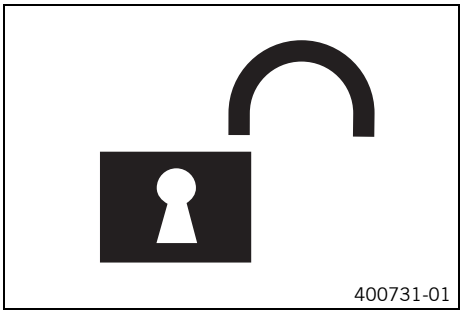

400732-01

– Estacionar el vehículo.
– Girar el manillar hacia la derecha, hasta el tope.
– Introducir la llave en la cerradura del manillar, girar hacia la izquierda, oprimirla y girar a continuación hacia la derecha. Retirar la llave.

✓ Con ello, no es posible girar el manillar.

**Información**
No dejar nunca la llave en la cerradura del manillar.

## 6.25 Desbloquear el manillar (Todos los modelos EXC)


400731-01

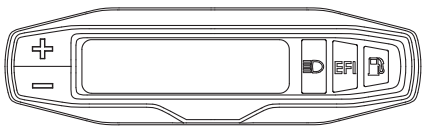
– Introducir la llave en la cerradura del manillar, girar hacia la izquierda, tirar de la cerradura y girar a continuación hacia la derecha. Retirar la llave.

✓ Con ello, es posible de nuevo girar el manillar.

**Información**
No dejar nunca la llave en la cerradura del manillar.

# 7 VELOCÍMETRO

## 7.1 Visión general del velocímetro

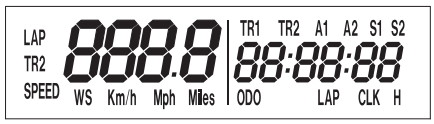


401761-01

– El botón + permite controlar distintas funciones.
– El botón − permite controlar distintas funciones.

**Información**
En la motocicleta recién salida de fábrica únicamente está activado el modo de visualización **SPEED/H** y **SPEED/ODO**.

## 7.2 Activación y prueba




400313-01

**Activar el velocímetro**
El velocímetro se activa cuando se pulsa un botón o al recibir un impulso del encoder del número de revoluciones de la rueda.

**Prueba del display**
Todos los indicadores se iluminan brevemente para verificar su funcionamiento.

400314-01

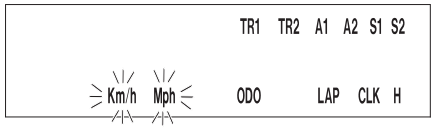
**WS (wheel size)**
Después del control de funcionamiento de la pantalla, se muestra el perímetro de la rueda **WS** (wheel size).

**Información**
El número 2205 se corresponde con la circunferencia de la rueda delantera de 21" con neumáticos de serie.

A continuación, se visualiza el último modo seleccionado.

## 7.3 Ajustar kilómetros o millas

**Información**
Cuando se cambia de unidad, el valor **ODO** se conserva y se convierte al valor correspondiente.
Al realizar el cambio, los valores **TR1**, **TR2**, **A1**, **A2** y **S1** se borran.




400329-01

**Condición**
La motocicleta está detenida.

– Pulsar brevemente el botón + varias veces, hasta que en la parte inferior derecha del display se muestre **H**.
– Pulsar el botón + durante 2 - 3 segundos.
  ✓ Se muestra el menú de Setup con las funciones activadas.
– Pulsar repetidamente el botón + hasta que la visualización **Km/h** / **Mph** empiece a parpadear.

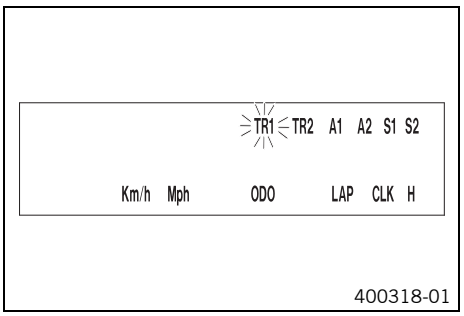
**Ajuste Km/h**
– Pulsar el botón +.

**Ajuste Mph**
– Pulsar el botón −.
– Esperar 3 - 5 segundos
  ✓ Se guardan los ajustes.

**Información**
Si no se pulsa ninguna tecla durante 10-12 segundos, o si se recibe un impulso del encoder del número de revoluciones de la rueda, se guardan automáticamente los ajustes y se cierra el menú de Setup.

## 7.4 Ajustar las funciones del velocímetro

**Información**
En la motocicleta recién salida de fábrica únicamente está activado el modo de visualización **SPEED/H** y **SPEED/ODO**.




**Condición**
La motocicleta está detenida.

– Pulsar brevemente el botón + varias veces, hasta que en la parte inferior derecha del display se muestre **H**.
– Pulsar el botón + durante 2 - 3 segundos.
  ✔ Se muestra el menú de Setup con las funciones activadas.

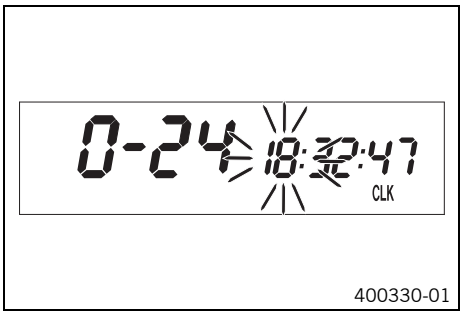
**Información**
Si no se pulsa ningún botón durante 10-12 segundos, los ajustes se guardan automáticamente.
Si no se pulsa ninguna tecla durante 20 segundos, o si se recibe un impulso del encoder del número de revoluciones de la rueda, se guardan automáticamente los ajustes y se cierra el menú de Setup.

– Pulsar repetidamente el botón + hasta que la función deseada empiece a parpadear.
  ✔ Parpadea la función seleccionada.

**Activar la función**
– Pulsar el botón +.
  ✔ El símbolo permanece en el display, y la pantalla conmuta a la siguiente función.

**Desactivar la función**
– Pulsar el botón −.
  ✔ Se apaga el símbolo en el display, y la pantalla conmuta a la siguiente función.

## 7.5 Ajustar la hora



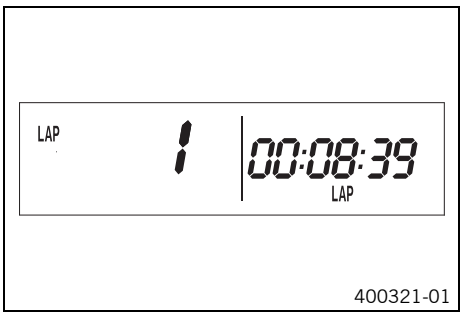

**Condición**
La motocicleta está detenida.

– Pulsar brevemente el botón + varias veces, hasta que en la parte inferior derecha del display se muestre **CLK**.
– Pulsar el botón + durante 2 - 3 segundos.
  ✔ Parpadean las horas en el display.
– Ajustar las horas con el botón + o bien con el botón −.
– Esperar 3 - 5 segundos
  ✔ Ahora parpadea el siguiente segmento del display y puede ajustarse del mismo modo.
– El botón + y el botón − permiten ajustar los siguientes segmentos, igual que se hace para la hora.

**Información**
Los segundos sólo pueden ponerse a cero.
Si no se pulsa ninguna tecla durante 15-20 segundos, o si se recibe un impulso del encoder del número de revoluciones de la rueda, se guardan automáticamente los ajustes y se cierra el menú de Setup.

## 7.6 Consultar el tiempo por vuelta

**Información**
Esta función solo puede abrirse después de parar los tiempos por vuelta.

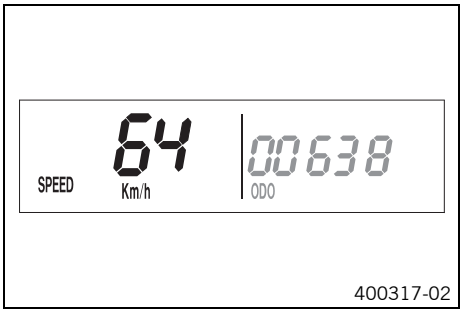



**Condición**
La motocicleta está detenida.

– Pulsar brevemente el botón + varias veces, hasta que en la parte inferior derecha del display se muestre **LAP**.
– Pulsar brevemente el botón +.
  ✓ En la parte izquierda del display se muestra **LAP 1**.
– Con el botón − pueden consultarse las vueltas 1-10.
– Mantener pulsado el botón + durante 3-5 segundos.
  ✓ Se borran los tiempos por vuelta.
– Pulsar brevemente el botón +.
  ✓ Siguiente modo de visualizado

**Información**
Cuando se recibe un impulso del encoder del número de revoluciones de la rueda, el lado izquierdo del display regresa al modo **SPEED**.

## 7.7 Modo de visualizado SPEED (velocidad)




– Pulsar brevemente el botón + varias veces, hasta que en la parte izquierda del display se muestre **SPEED**.

El modo de visualizado **SPEED** muestra la velocidad actual.
La velocidad actual puede visualizarse en **Km/h** o en **Mph**.

**Información**
Realizar el ajuste específico del país.
Cuando se recibe un impulso de la rueda delantera, la parte izquierda del display del velocímetro cambia al modo **SPEED** y se muestra la velocidad actual.

## 7.8 Modo de visualizado SPEED/H (horas de servicio)

**Condición**
• La motocicleta está detenida.

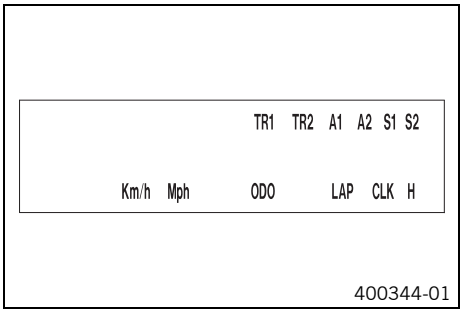
– Pulsar brevemente el botón + varias veces, hasta que en la parte inferior derecha del display se muestre **H**.

El modo de visualizado **H** muestra las horas de servicio del motor.
El contador de horas de servicio guarda el tiempo de conducción total.

**Información**
El contador de horas de servicio es necesario para poder realizar puntualmente los mantenimientos.
Si, al ponerse en marcha, el velocímetro está en el modo de visualizado **H**, cambia automáticamente al modo de visualizado **ODO**.
El modo de visualizado **H** se oculta durante la conducción.

| | |
|---|---|
| Pulsar el botón + durante 2 - 3 segundos. | La visualización cambia al menú Setup de las funciones del velocímetro. |
| Pulsar brevemente el botón +. | Siguiente modo de visualizado |
| Pulsar el botón − durante 2 - 3 segundos. | Sin función |
| Pulsar brevemente el botón −. | Sin función |

## 7.9 Menú Setup




**Condición**

- La motocicleta está detenida.

– Pulsar brevemente el botón + varias veces, hasta que en la parte inferior derecha del display se muestre **H**.

– Pulsar el botón + durante 2 - 3 segundos.

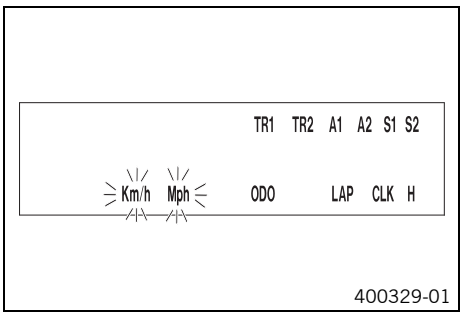
En el menú Setup se muestran las funciones activadas.

**Información**

Pulsar repetidamente el botón + hasta llegar a la función deseada.
Si no se pulsa ningún botón durante 20 segundos, los ajustes se guardan automáticamente.

| | |
|---|---|
| Pulsar brevemente el botón +. | Activa la visualización que parpadea y cambia a la siguiente visualización |
| Pulsar el botón + durante 2 - 3 segundos. | Sin función |
| Pulsar brevemente el botón −. | Desactiva la visualización que parpadea y cambia a la siguiente visualización |
| Pulsar el botón − durante 2 - 3 segundos. | Sin función |
| Esperar 3 - 5 segundos | Pasa a la siguiente visualización sin realizar cambios |
| Esperar 10 - 12 segundos | Se inicia el menú Setup, guarda los ajustes y cambia a **H** u **ODO**. |

## 7.10 Ajustar la unidad de medida




**Condición**

- La motocicleta está detenida.

– Pulsar brevemente el botón + varias veces, hasta que en la parte inferior derecha del display se muestre **H**.

– Pulsar el botón + durante 2 - 3 segundos.

– Pulsar repetidamente el botón + hasta que la visualización **Km/h** / **Mph** empiece a parpadear.

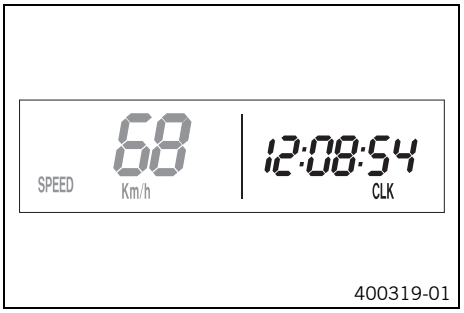
En el modo de unidades de medida se puede cambiar la unidad de medida.

**Información**

Si no se pulsa ningún botón durante 5 segundos, los ajustes se guardan automáticamente.

| | |
|---|---|
| Pulsar brevemente el botón +. | Acceder a la selección, activa la visualización de **Km/h** |
| Pulsar el botón + durante 2 - 3 segundos. | Sin función |
| Pulsar brevemente el botón −. | Activa la visualización de **Mph** |
| Pulsar el botón − durante 2 - 3 segundos. | Sin función |
| Esperar 3 - 5 segundos | Cambia a la siguiente visualización, cambia de la selección al menú Setup |
| Esperar 10 - 12 segundos | Guarda y cierra el menú Setup |

## 7.11 Modo de visualizado SPEED/CLK (hora)

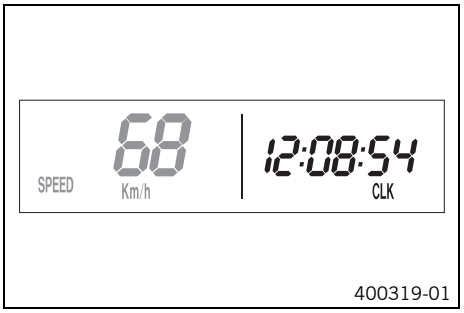



– Pulsar brevemente el botón + varias veces, hasta que en la parte inferior derecha del display se muestre **CLK**.

El modo de visualizado **CLK** muestra la hora.

| | |
|---|---|
| Pulsar el botón + durante 2 - 3 segundos. | La visualización cambia al menú Setup de la hora. |
| Pulsar brevemente el botón +. | Siguiente modo de visualizado |
| Pulsar el botón − durante 2 - 3 segundos. | Sin función |
| Pulsar brevemente el botón −. | Sin función |

## 7.12 Ajustar la hora




**Condición**

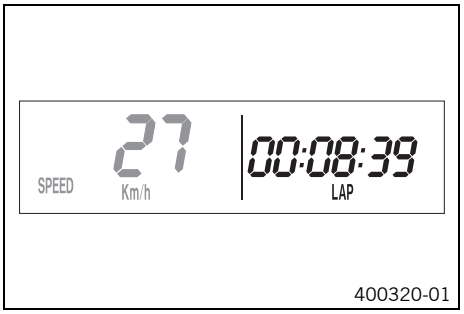
- La motocicleta está detenida.

– Pulsar brevemente el botón + varias veces, hasta que en la parte inferior derecha del display se muestre **CLK**.

– Pulsar el botón + durante 2 - 3 segundos.

| | |
|---|---|
| Pulsar el botón + durante 2 - 3 segundos. | Aumenta el valor |
| Pulsar brevemente el botón +. | Aumenta el valor |
| Pulsar el botón − durante 2 - 3 segundos. | Reduce el valor |
| Pulsar brevemente el botón −. | Reduce el valor |
| Esperar 3 - 5 segundos | Pasa al siguiente valor |
| Esperar 10 - 12 segundos | Salir del menú SETUP |

## 7.13 Modo de visualizado SPEED/LAP (tiempo por vuelta)



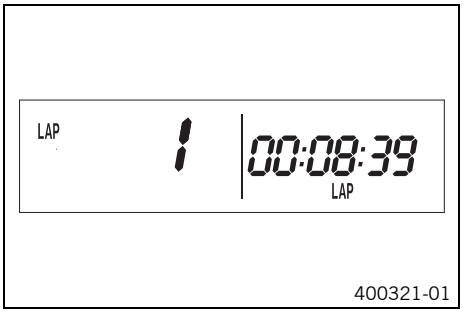

– Pulsar brevemente el botón + varias veces, hasta que en la parte inferior derecha del display se muestre **LAP**.

En el modo de visualizado **LAP**, el cronómetro permite registrar hasta 10 tiempo por vuelta.

**Información**
Si el tiempo por vuelta continúa funcionando después de pulsar el botón −, significa que hay ocupados 9 puestos de memoria.
Para parar la vuelta 10 debe utilizarse el botón +.

| | |
|---|---|
| Pulsar el botón + durante 2 - 3 segundos. | Se restablecen el cronómetro y el tiempo por vuelta. |
| Pulsar brevemente el botón +. | Siguiente modo de visualizado |
| Pulsar el botón − durante 2 - 3 segundos. | Para el reloj. |
| Pulsar brevemente el botón −. | Inicia el reloj, para y guarda el tiempo por vuelta actual, y el cronómetro inicia la siguiente vuelta. |

## 7.14 Consultar el tiempo por vuelta




**Condición**

- La motocicleta está detenida.

– Pulsar brevemente el botón + varias veces, hasta que en la parte inferior derecha del display se muestre **LAP**.

– Pulsar brevemente el botón +.

| | |
|---|---|
| Pulsar el botón + durante 2 - 3 segundos. | Se restablecen el cronómetro y el tiempo por vuelta. |
| Pulsar brevemente el botón +. | Seleccionar las vueltas 1-10 |
| Pulsar el botón − durante 2 - 3 segundos. | Sin función |
| Pulsar brevemente el botón −. | Abrir el siguiente tiempo por vuelta. |

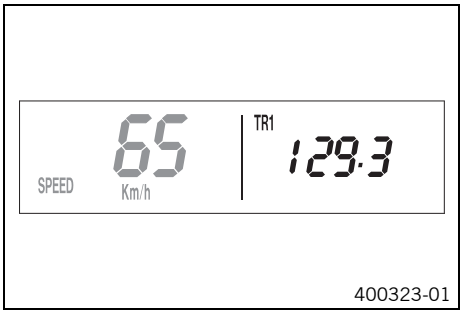
## 7.15 Modo de visualizado SPEED/ODO (cuentakilómetros)

– Pulsar brevemente el botón + varias veces, hasta que en la parte inferior derecha del display se muestre **ODO**.

El modo de visualizado **ODO** muestra el kilometraje total.

| | |
|---|---|
| Pulsar el botón + durante 2 - 3 segundos. | Sin función |
| Pulsar brevemente el botón +. | Siguiente modo de visualizado |
| Pulsar el botón − durante 2 - 3 segundos. | Sin función |
| Pulsar brevemente el botón −. | Sin función |

## 7.16 Modo de visualizado SPEED/TR1 (Tripmaster 1)




– Pulsar brevemente el botón + varias veces, hasta que en la parte superior derecha del display se muestre **TR1**.

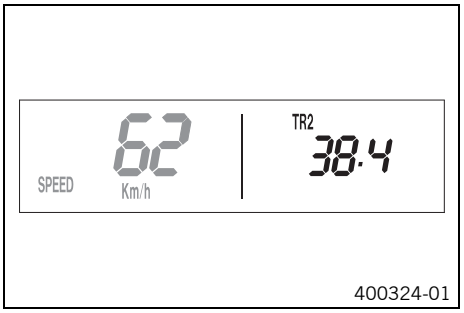
El **TR1** (Tripmaster 1) funciona constantemente y llega hasta 999,9.
Permite medir el kilometraje entre salidas o la distancia entre dos repostajes.
**TR1** está vinculado con **A1** (velocidad media 1) y **S1** (cronómetro 1).

**Información**

Cuando se pasa de 999,9, los valores **TR1**, **A1** y **S1** se restablecen automáticamente a 0,0.

| | |
|---|---|
| Pulsar el botón + durante 2 - 3 segundos. | Las visualizaciones de **TR1**, **A1** y **S1** se ponen a 0,0. |
| Pulsar brevemente el botón +. | Siguiente modo de visualizado |
| Pulsar el botón − durante 2 - 3 segundos. | Sin función |
| Pulsar brevemente el botón −. | Sin función |

## 7.17 Modo de visualizado SPEED/TR2 (Tripmaster 2)

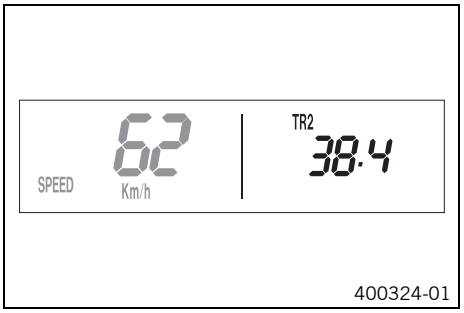



– Pulsar brevemente el botón + varias veces, hasta que en la parte superior derecha del display se muestre **TR2**.

El **TR2** (Tripmaster 2) funciona constantemente y llega hasta 999,9.

| | |
|---|---|
| Pulsar el botón + durante 2 - 3 segundos. | Borra los valores **TR2** y **A2**. |
| Pulsar brevemente el botón +. | Siguiente modo de visualizado |
| Pulsar el botón − durante 2 - 3 segundos. | Reduce el valor **TR2**. |
| Pulsar brevemente el botón −. | Reduce el valor **TR2**. |

## 7.18 Ajuste de TR2 (Tripmaster 2)




**Condición**

- La motocicleta está detenida.

– Pulsar brevemente el botón + varias veces, hasta que en la parte superior derecha del display se muestre **TR2**.

– Mantener pulsado el botón − 2 - 3 segundos hasta que **TR2** empiece a parpadear.

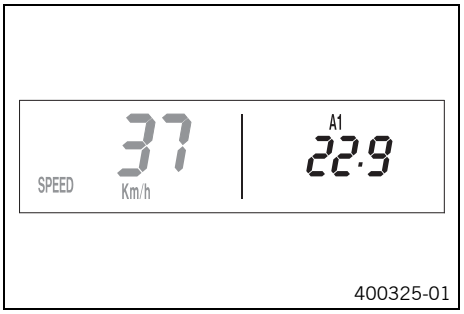
El valor visualizado se puede ajustar manualmente con el botón + y el botón −. Esta función resulta muy práctica para los trayectos con el Roadbook.

**Información**

El valor **TR2** también se puede corregir manualmente durante la marcha con el botón + y el botón −.
Al pasar de 999,9, el valor **TR2** se restablece automáticamente a 0,0.

| | |
|---|---|
| Pulsar el botón + durante 2 - 3 segundos. | Aumenta el valor **TR2**. |
| Pulsar brevemente el botón +. | Aumenta el valor **TR2**. |
| Pulsar el botón − durante 2 - 3 segundos. | Reduce el valor **TR2**. |
| Pulsar brevemente el botón −. | Reduce el valor **TR2**. |
| Esperar 10 - 12 segundos | Guarda y cierra el menú Setup |

## 7.19 Modo de visualizado SPEED/A1 (velocidad media 1)

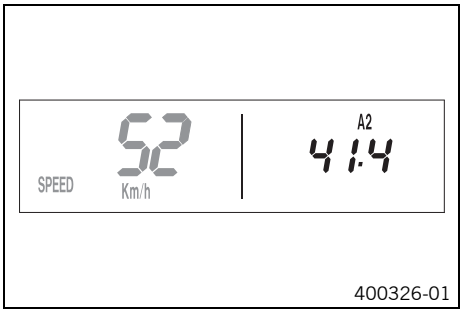



– Pulsar brevemente el botón + varias veces, hasta que en la parte superior derecha del display se muestre **A1**.

**A1** (velocidad media 1) indica la velocidad media calculada a partir de **TR1** (Tripmaster 1) y **S1** (cronómetro 1).
El cálculo de este valor se activa con el primer impulso del encoder del número de revoluciones de la rueda y finaliza 3 después del último impulso.

| | |
|---|---|
| Pulsar el botón + durante 2 - 3 segundos. | Las visualizaciones de **TR1**, **A1** y **S1** se ponen a 0,0. |
| Pulsar brevemente el botón +. | Siguiente modo de visualizado |
| Pulsar el botón − durante 2 - 3 segundos. | Sin función |
| Pulsar brevemente el botón −. | Sin función |

## 7.20 Modo de visualizado SPEED/A2 (velocidad media 2)



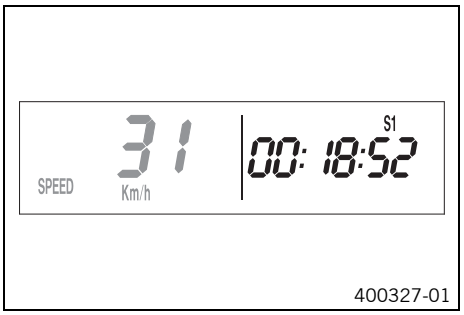

– Pulsar brevemente el botón + varias veces, hasta que en la parte superior derecha del display se muestre **A2**.

Cuando está en marcha el cronómetro **S2** (cronómetro 2), **A2** (velocidad media 2) indica la velocidad media a partir de la velocidad actual.

**Información**
Si **S2** no se detuvo al terminar de conducir, el valor visualizado podría diferir de la velocidad media real.

| | |
|---|---|
| Pulsar brevemente el botón +. | Siguiente modo de visualizado |
| Pulsar el botón + durante 2 - 3 segundos. | Sin función |
| Pulsar el botón − durante 2 - 3 segundos. | Sin función |
| Pulsar brevemente el botón −. | Sin función |

## 7.21 Modo de visualizado SPEED/S1 (cronómetro 1)

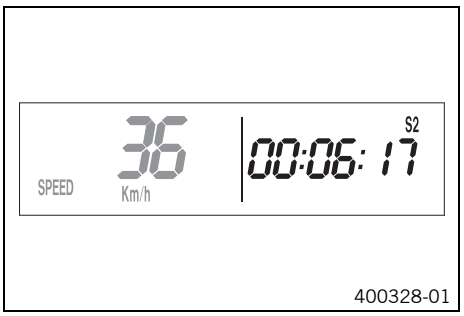



– Pulsar brevemente el botón + varias veces, hasta que en la parte superior derecha del display se muestre **S1**.

**S1** (cronómetro 1) indica el tiempo de conducción a partir de **TR1**, y se reanuda en cuanto se recibe un impulso del encoder del número de revoluciones de la rueda.
El cálculo de este valor empieza con el primer impulso del encoder del número de revoluciones de la rueda y finaliza 3 después del último impulso.

| | |
|---|---|
| Pulsar el botón + durante 2 - 3 segundos. | Las visualizaciones de **TR1**, **A1** y **S1** se ponen a 0,0. |
| Pulsar brevemente el botón +. | Siguiente modo de visualizado |
| Pulsar el botón − durante 2 - 3 segundos. | Sin función |
| Pulsar brevemente el botón −. | Sin función |

## 7.22 Modo de visualizado SPEED/S2 (cronómetro 2)




– Pulsar brevemente el botón + varias veces, hasta que en la parte superior derecha del display se muestre **S2**.

**S2** (cronómetro 2) es un cronómetro manual.
Cuando **S2** está funcionando en segundo plano, en el display del velocímetro parpadea la visualización **S2**.

| | |
|---|---|
| Pulsar el botón + durante 2 - 3 segundos. | Las visualizaciones de **S2** y **A2** se ponen a 0,0. |
| Pulsar brevemente el botón +. | Siguiente modo de visualizado |
| Pulsar el botón − durante 2 - 3 segundos. | Sin función |
| Pulsar brevemente el botón −. | Inicia y detiene el **S2**. |

## 7.23 Resumen de funciones

| Indicador | Pulsar el botón + durante 2 - 3 segundos. | Pulsar brevemente el botón +. | Pulsar el botón − durante 2 - 3 segundos. | Pulsar brevemente el botón −. | Esperar 3 - 5 segundos | Esperar 10 - 12 segundos |
|---|---|---|---|---|---|---|
| Modo de visualizado **SPEED/H** (horas de servicio) | La visualización cambia al menú Setup de las funciones del velocímetro. | Siguiente modo de visualizado | Sin función | Sin función | | |
| Menú Setup | Sin función | Activa la visualización que parpadea y cambia a la siguiente visualización | Sin función | Desactiva la visualización que parpadea y cambia a la siguiente visualización | Pasa a la siguiente visualización sin realizar cambios | Se inicia el menú Setup, guarda los ajustes y cambia a **H** u **ODO**. |
| Ajustar la unidad de medida | Sin función | Acceder a la selección, activa la visualización de **Km/h** | Sin función | Activa la visualización de **Mph** | Cambia a la siguiente visualización, cambia de la selección al menú Setup | Guarda y cierra el menú Setup |
| Modo de visualizado **SPEED/CLK** (hora) | La visualización cambia al menú Setup de la hora. | Siguiente modo de visualizado | Sin función | Sin función | | |
| Ajustar la hora | Aumenta el valor | Aumenta el valor | Reduce el valor | Reduce el valor | Pasa al siguiente valor | Salir del menú SETUP |
| Modo de visualizado **SPEED/LAP** (tiempo por vuelta) | Se restablecen el cronómetro y el tiempo por vuelta. | Siguiente modo de visualizado | Para el reloj. | Inicia el reloj, para y guarda el tiempo por vuelta actual, y el cronómetro inicia la siguiente vuelta. | | |
| Consultar el tiempo por vuelta | Se restablecen el cronómetro y el tiempo por vuelta. | Seleccionar las vueltas 1-10 | Sin función | Abrir el siguiente tiempo por vuelta. | | |
| Modo de visualizado **SPEED/ODO** (cuentakilómetros) | Sin función | Siguiente modo de visualizado | Sin función | Sin función | | |
| Modo de visualizado **SPEED/TR1** (Tripmaster 1) | Las visualizaciones de **TR1**, **A1** y **S1** se ponen a 0,0. | Siguiente modo de visualizado | Sin función | Sin función | | |
| Modo de visualizado **SPEED/TR2** (Tripmaster 2) | Borra los valores **TR2** y **A2**. | Siguiente modo de visualizado | Reduce el valor **TR2**. | Reduce el valor **TR2**. | | |
| Ajuste de **TR2** (Tripmaster 2) | Aumenta el valor **TR2**. | Aumenta el valor **TR2**. | Reduce el valor **TR2**. | Reduce el valor **TR2**. | | Guarda y cierra el menú Setup |
| Modo de visualizado **SPEED/A1** (velocidad media 1) | Las visualizaciones de **TR1**, **A1** y **S1** se ponen a 0,0. | Siguiente modo de visualizado | Sin función | Sin función | | |
| Modo de visualizado **SPEED/A2** (velocidad media 2) | Sin función | Siguiente modo de visualizado | Sin función | Sin función | | |
| Modo de visualizado **SPEED/S1** (cronómetro 1) | Las visualizaciones de **TR1**, **A1** y **S1** se ponen a 0,0. | Siguiente modo de visualizado | Sin función | Sin función | | |

| Indicador | Pulsar el botón + durante 2 - 3 segundos. | Pulsar brevemente el botón +. | Pulsar el botón − durante 2 - 3 segundos. | Pulsar brevemente el botón −. | Esperar 3 - 5 segundos | Esperar 10 - 12 segundos |
|---|---|---|---|---|---|---|
| Modo de visualizado **SPEED/S2** (cronómetro 2) | Las visualizaciones de **S2** y **A2** se ponen a 0,0. | Siguiente modo de visualizado | Sin función | Inicia y detiene el **S2**. | | |

## 7.24 Resumen de condiciones y posibilidades de activación

| Indicador | La motocicleta está detenida. | Menú activable |
|---|---|---|
| Modo de visualizado **SPEED/H** (horas de servicio) | • | |
| Menú Setup | • | |
| Ajustar la unidad de medida | • | |
| Ajustar la hora | • | |
| Modo de visualizado **SPEED/LAP** (tiempo por vuelta) | | • |
| Consultar el tiempo por vuelta | • | |
| Modo de visualizado **SPEED/TR1** (Tripmaster 1) | | • |
| Modo de visualizado **SPEED/TR2** (Tripmaster 2) | | • |
| Ajuste de **TR2** (Tripmaster 2) | • | |
| Modo de visualizado **SPEED/A1** (velocidad media 1) | | • |
| Modo de visualizado **SPEED/A2** (velocidad media 2) | | • |
| Modo de visualizado **SPEED/S1** (cronómetro 1) | | • |
| Modo de visualizado **SPEED/S2** (cronómetro 2) | | • |

# 8 PUESTA EN SERVICIO

## 8.1 Indicaciones para la primera puesta en servicio

**Peligro**

**Peligro de accidente** Peligro debido a falta de idoneidad para el tráfico.

– No poner en marcha el vehículo si no se encuentra en condiciones para conducir debido a la ingestión de alcohol, medicamentos o drogas o por motivos físicos o psíquicos.

**Advertencia**

**Peligro de lesión** No utilizar ropa de protección o utilizar menos de la necesaria supone un grave peligro para la seguridad.

– Utilizar ropa de protección adecuada (casco, botas, guantes, pantalón y chaqueta con protectores) en todos los recorridos. Utilizar siempre ropa de protección en un estado impecable y conforme con las exigencias legales.

**Advertencia**

**Peligro de caídas** Comportamiento inestable a causa de un dibujo diferente en el neumático delantero y el trasero.

– Utilizar neumáticos con el mismo tipo de dibujo en la rueda delantera y en la rueda trasera; en otro caso, puede perderse el control sobre el vehículo.

**Advertencia**

**Peligro de accidente** Comportamiento crítico a causa de una conducción inadecuada.

– Adapte la velocidad del vehículo al tráfico y a su habilidad de conducción.

**Advertencia**

**Peligro de accidente** Peligro de accidente si se circula con una segunda persona en el vehículo.

– El vehículo no está previsto para circular con una segunda persona. No conduzca nunca con dos personas.

**Advertencia**

**Peligro de accidente** Avería en el equipo de frenos.

– Si no se suelta el pedal del freno, las pastillas de freno rozan constantemente. El freno trasero podría sobrecalentarse y dejar de funcionar. Cuando no se quiera frenar, levantar el pie del pedal del freno.

**Advertencia**

**Peligro de accidente** Comportamiento inestable.

– No superar el peso máximo admisible ni la carga máxima sobre los ejes.

**Advertencia**

**Peligro de robo** Uso del vehículo por personas no autorizadas.

– No perder el vehículo nunca de vista mientras está el motor en marcha. Proteger el vehículo para evitar que pueda ser utilizado por personas no autorizadas.

**Información**

Cuando utilice la motocicleta, piense que un ruido excesivo puede molestar a las otras personas.

– Asegúrese de que se han llevado a cabo las tareas de la "Inspección previa a la entrega" en un taller especializado autorizado KTM.

  ✓ Cuando se entrega el vehículo, también se dan el comprobante de entrega y el cuaderno de mantenimiento y garantía.

– Antes de conducir el vehículo, debe leer detenida y completamente el manual de instrucciones.

– Familiarícese con los mandos de su vehículo.

– Ajustar la posición básica de la maneta del embrague. (☛ pág. 81)

**(Todos los modelos EXC)**

– Ajustar la carrera en vacío de la maneta del freno de mano. (☛ pág. 85)

**(Todos los modelos XC-W)**

– Ajustar la posición básica de la maneta del freno de mano. (☛ pág. 85)

– Ajustar la posición básica del pedal del freno. 🔧 (☛ pág. 90)

– Ajustar la posición básica del pedal del cambio. 🔧 (☛ pág. 113)

– Antes de realizar una salida larga, debe familiarizarse con el manejo de la motocicleta en un lugar adecuado.

**Información**

Al circular fuera de carretera, se recomienda ir acompañado de otra persona en un segundo vehículo para poder prestarse ayuda mutuamente.

– Intentar también conducir lentamente y de pie en la motocicleta para familiarizarse con sus sensaciones.
– No debe realizar salidas todoterreno que sobrepasen su capacidad y experiencia.
– Cuando esté conduciendo, sujetar el manillar firmemente con ambas manos y no levantar los pies de los reposapiés.
– Si lleva equipaje, comprobar que esté bien sujeto y colocado lo más cerca posible del centro del vehículo para que el peso se distribuya uniformemente entre las ruedas delantera y trasera.

**Información**
Las motocicletas reaccionan drásticamente a los cambios en la distribución de la carga.

– Es obligatorio respetar los valores máximos permitidos para el peso total y la carga sobre los ejes.

Prescripción

| | |
|---|---|
| Peso máximo admisible | 335 kg (739 lb.) |
| Carga máxima admisible sobre el eje delantero | 145 kg (320 lb.) |
| Carga máxima admisible sobre el eje trasero | 190 kg (419 lb.) |

– Controlar la tensión de los radios. (☛ pág. 97)

**Información**
Después de media hora de conducción debe controlarse la tensión de los radios.

– Rodaje del motor. (☛ pág. 33)

## 8.2 Rodaje del motor

– Durante la fase de rodaje no hay que superar los valores indicados para la potencia del motor.

Prescripción

| | |
|---|---|
| Potencia máxima del motor | |
| Durante las 3 primeras horas de servicio | < 70% |
| Durante las 5 primeras horas de servicio | < 100% |

– ¡Evite circular a pleno gas!

## 8.3 Preparar el vehículo para condiciones extremas

**Información**
El uso del vehículo bajo condiciones adversas, como p.ej. en arena o en trayectos o terrenos mojados o embarrados, puede aumentar considerablemente el desgaste de los componentes de la cadena de transmisión, los frenos y el tren de rodaje. Por este motivo, es posible que sea necesario llevar a cabo una revisión o sustituir algunos componentes antes de que se cumpla el siguiente intervalo de mantenimiento.

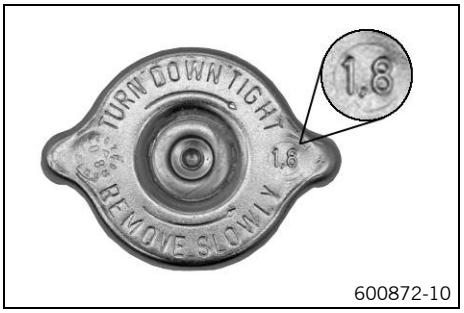
– Sellar la caja del filtro de aire. 🔧 (☛ pág. 73)
– Limpiar el filtro de aire y la caja del filtro de aire. 🔧 (☛ pág. 72)

**Información**
Revisar el filtro de aire aproximadamente cada 30 minutos.

– Asegurar adicionalmente la empuñadura de goma. (☛ pág. 81)
– Comprobar que no haya humedad ni corrosión en el conector eléctrico y que esté bien sujeto.
  » Si se detecta humedad, corrosión o deterioro:
    – Limpiar y secar el conector, o sustituirlo.

**Se consideran condiciones extremas:**
– Circular por tierra seca. (☛ pág. 34)
– Circular por tierra húmeda. (☛ pág. 34)
– Circular por trayectos mojados y embarrados. (☛ pág. 35)
– Circular bajo altas temperaturas y lentamente. (☛ pág. 36)
– Circular con bajas temperaturas o nieve. (☛ pág. 36)

## 8.4 Preparativos para circular por tierra seca



600872-10

– Controlar el tapón del radiador.

| | |
|---|---|
| Valor del tapón del radiador | 1,8 bar (26 psi) |

» Si el valor indicado no coincide con el valor nominal:

**Advertencia**

**Peligro de quemaduras** Durante el funcionamiento de la motocicleta, el líquido refrigerante se calienta mucho y está bajo presión.

– No abrir el radiador, las mangueras del radiador ni el resto de componentes del sistema de refrigeración cuando el motor esté caliente. Dejar enfriar el motor y el sistema de refrigeración. En caso de quemadura, colocar la zona afectada debajo de agua tibia inmediatamente.

– Sustituir el tapón del radiador.

600869-01

– Montar el microfiltro de polvo para el filtro de aire.

| |
|---|
| Microfiltro de polvo para filtro de aire (59006019000) |

**Información**

Prestar atención al manual de montaje de **KTM PowerParts**.

600871-01

– Montar el microfiltro contra arena para el filtro de aire.

| |
|---|
| Microfiltro contra arena para filtro de aire (59006022000) |

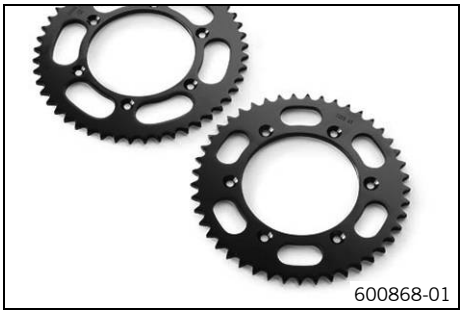
**Información**

Prestar atención al manual de montaje de **KTM PowerParts**.

– Ajustar el humedecimiento del carburador y el reglaje.

**Información**

Puede obtener la recomendación para la adaptación del carburador en su taller especializado autorizado KTM.


600868-01

– Limpiar la cadena.

| |
|---|
| Agente de limpieza para cadenas (☛ pág. 151) |

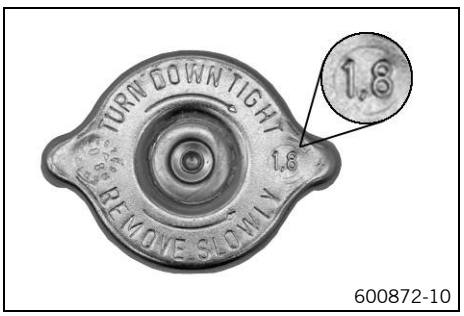
– Montar una corona de acero para la cadena.

**Consejo**

No lubricar la cadena.

– Limpiar las láminas del radiador.
– Enderezar con cuidado las láminas del radiador dobladas.
– En caso de circular por tierra regularmente – sustituir el pistón cada 10 horas de servicio.

## 8.5 Preparativos para circular por tierra húmeda



600872-10

– Controlar el tapón del radiador.

| | |
|---|---|
| Valor del tapón del radiador | 1,8 bar (26 psi) |

» Si el valor indicado no coincide con el valor nominal:

**Advertencia**

**Peligro de quemaduras** Durante el funcionamiento de la motocicleta, el líquido refrigerante se calienta mucho y está bajo presión.

– No abrir el radiador, las mangueras del radiador ni el resto de componentes del sistema de refrigeración cuando el motor esté caliente. Dejar enfriar el motor y el sistema de refrigeración. En caso de quemadura, colocar la zona afectada debajo de agua tibia inmediatamente.

– Sustituir el tapón del radiador.

600870-01

– Montar la protección contra agua para el filtro de aire.

| Protección contra agua para filtro de aire (59006021000) |
|---|

**Información**

Prestar atención al manual de montaje de **KTM PowerParts**.

– Ajustar el humedecimiento del carburador y el reglaje.

**Información**

Puede obtener la recomendación para la adaptación del carburador en su taller especializado autorizado KTM.

600868-01

– Limpiar la cadena.

| Agente de limpieza para cadenas (☛ pág. 151) |
|---|

– Montar una corona de acero para la cadena.

**Consejo**

No lubricar la cadena.

– Limpiar las láminas del radiador.
– Enderezar con cuidado las láminas del radiador dobladas.
– En caso de circular por tierra regularmente – sustituir el pistón cada 10 horas de servicio.

## 8.6 Preparativos para circular por trayectos mojados y embarrados

600870-01

– Montar una protección contra agua en el filtro de aire.

| Protección contra agua para filtro de aire (59006021000) |
|---|

**Información**

Observar el manual de montaje de **KTM PowerParts**.

– Ajustar la carburación y los reglajes.

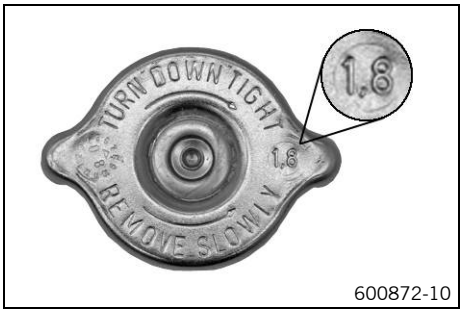
**Información**

Puede obtener la recomendación para la adaptación del carburador en su taller especializado autorizado KTM.

600868-01

– Montar la corona dentada de acero.
– Limpiar la motocicleta. (☛ pág. 120)
– Enderezar con cuidado las láminas dobladas del radiador.

## 8.7 Preparativos para circular bajo altas temperaturas y lentamente



600872-10

– Controlar el tapón del radiador.

| | |
|---|---|
| Valor del tapón del radiador | 1,8 bar (26 psi) |

» Si el valor indicado no coincide con el valor nominal:

**Advertencia**

**Peligro de quemaduras** Durante el funcionamiento de la motocicleta, el líquido refrigerante se calienta mucho y está bajo presión.

– No abrir el radiador, las mangueras del radiador ni el resto de componentes del sistema de refrigeración cuando el motor esté caliente. Dejar enfriar el motor y el sistema de refrigeración. En caso de quemadura, colocar la zona afectada debajo de agua tibia inmediatamente.

– Sustituir el tapón del radiador.

600868-01

– Adaptar la transmisión secundaria al recorrido.

**Información**

Si se acciona con demasiada frecuencia el embrague debido a que la transmisión secundaria es demasiado larga, el aceite del motor se calienta rápidamente.

– Limpiar la cadena.

| |
|---|
| Agente de limpieza para cadenas (☛ pág. 151) |

– Limpiar las láminas del radiador.
– Enderezar con cuidado las láminas del radiador dobladas.
– Controlar el nivel de líquido refrigerante. (☛ pág. 107)

## 8.8 Preparativos para circular con bajas temperaturas o nieve

600870-01

– Montar una protección contra agua en el filtro de aire.

| |
|---|
| Protección contra agua para filtro de aire (59006021000) |

**Información**

Observar el manual de montaje de **KTM PowerParts**.

– Ajustar la carburación y los reglajes.

**Información**

Puede obtener la recomendación para la adaptación del carburador en su taller especializado autorizado KTM.

# 9 INSTRUCCIONES PARA LA CONDUCCIÓN

## 9.1 Trabajos de revisión y cuidado antes de cada puesta en servicio

**Información**
Antes de conducir, comprobar siempre el estado del vehículo y asegurarse de que sea seguro para la circulación.
El vehículo debe utilizarse siempre en perfecto estado técnico.

– Controlar el nivel de aceite de la caja de cambios. (☛ pág. 116)
– Controlar el sistema eléctrico.
– Controlar el nivel de líquido de frenos en el freno delantero. (☛ pág. 86)
– Controlar el nivel de líquido de frenos en el freno trasero. (☛ pág. 90)
– Controlar las pastillas del freno de la rueda delantera. (☛ pág. 87)
– Controlar las pastillas del freno de la rueda trasera. (☛ pág. 92)
– Comprobar el funcionamiento del equipo de frenos.
– Controlar el nivel de líquido refrigerante. (☛ pág. 107)
– Controlar la suciedad de la cadena. (☛ pág. 76)
– Controlar la cadena, la corona, el piñón y la guía de la cadena. (☛ pág. 78)
– Controlar la tensión de la cadena. (☛ pág. 77)
– Controlar el estado de los neumáticos. (☛ pág. 96)
– Controlar la presión de inflado de los neumáticos. (☛ pág. 97)
– Controlar la tensión de los radios. (☛ pág. 97)
– Limpiar los manguitos guardapolvo de las botellas de la horquilla. (☛ pág. 57)
– Purgar el aire de las botellas de la horquilla. (☛ pág. 56)
– Controlar el filtro de aire.
– Comprobar el reglaje y la viabilidad de todos los mandos.
– Comprobar periódicamente que están bien apretados todos los tornillos, las tuercas y las abrazaderas.
– Comprobar la reserva de combustible.

## 9.2 Arrancar el motor

**Peligro**
**Peligro de envenenamiento** Los gases de escape son venenosos y pueden originar pérdida de conocimiento o incluso la muerte.

– Siempre que el motor está en marcha hay que garantizar una ventilación adecuada; no arrancar el motor ni dejarlo en marcha en locales cerrados sin un sistema de extracción apropiado.

**Indicación**
**Daños en el motor** Un número de revoluciones elevado con el motor frío influye negativamente sobre la durabilidad del motor.

– Mantener el motor siempre a bajas revoluciones hasta que haya alcanzado la temperatura de servicio.

**Información**
Si la motocicleta no arranca bien, es posible que haya combustible antiguo en la cámara del flotador. Las partes fácilmente inflamables del combustible se volatilizan durante los almacenamientos prolongados.
Si la cámara del flotador contiene combustible nuevo y de fácil ignición, el motor arrancará inmediatamente.

**Condición**
La motocicleta ha permanecido parada durante más de 1 semana.
– Vaciar la cámara del flotador del carburador. 🔧 (☛ pág. 112)
– Girar el mango ❶ en el grifo de la gasolina a la posición **ON**. (Figura 602702-10☛ pág. 19)
✓ Puede fluir combustible del depósito de combustible al carburador.
– Extraer la motocicleta del soporte.
– Cambiar el cambio de marchas a punto muerto.

**(EXC AU)**
– Colocar el interruptor de parada de emergencia en la posición ○.

**Condición**
El motor está frío.

– Extender el botón de arranque en frío hasta el tope.

**(Todos los modelos 200/250/300)**

– Pulsar el botón del motor de arranque o pisar a fondo y con fuerza el pedal de arranque.

**Información**
No dar gas.

**(Todolos modelos 125)**

– Pisar a fondo y con fuerza el pedal de arranque.

**Información**
No dar gas.

## 9.3 Ponerse en marcha

**Información**
Si el vehículo dispone de equipo de luces, conectar las luces antes de ponerse en marcha. De ese modo, los demás conductores pueden verle con más antelación.
Durante la marcha, el caballete lateral tiene que estar recogido y asegurado con la cinta de goma.

– Accionar la maneta del embrague, meter la 1ª marcha, soltar lentamente la maneta del embrague y acelerar al mismo tiempo con cuidado.

## 9.4 Cambiar de marcha, conducir

**Advertencia**
**Peligro de accidente** Si se cambia a una marcha más corta con el motor muy revolucionado, puede bloquearse la rueda trasera.

– No reducir a una marcha más corta con el motor muy revolucionado. Si se hace así, se sobrerrevoluciona el motor y puede bloquearse la rueda trasera.

**Información**
Si se escuchan ruidos desacostumbrados al conducir, detenerse inmediatamente, parar el motor y ponerse en contacto con un taller especializado autorizado de KTM.
La 1ª marcha está prevista para ponerse en marcha y para subir pendientes.

– Si lo permiten las circunstancias (inclinación, situación, etc.) puede cambiarse a una marcha más larga. Para ello, soltar el acelerador, accionando al mismo tiempo la maneta del embrague, meter la siguiente marcha, soltar la maneta del embrague y acelerar de nuevo.
– Si está activada la función de arranque en frío, hay que desactivarla una vez que el motor ha alcanzado la temperatura de servicio.
– Una vez alcanzada la velocidad máxima girando el puño del acelerador hasta el tope, reducir de nuevo su posición hasta ¾ del gas. La velocidad no disminuye apreciablemente, pero sí lo hace el consumo de combustible.
– No acelere más de lo que permite el motor en cada momento; si se gira bruscamente el puño acelerador, aumenta el consumo.
– Para reducir a una marcha más corta, reducir la velocidad frenando y disminuir la aceleración.
– Accionar la maneta del embrague y meter una marcha más corta, soltar lentamente la maneta del embrague y acelerar, o cambiar de nuevo.
– Es recomendable parar el motor si el vehículo va a estar detenido o al ralentí durante cierto tiempo.

Prescripción

| |
|---|
| ≥ 2 min |

– Evite que patine el embrague con frecuencia o durante demasiado tiempo. En otro caso, se recalienta el aceite del motor y, por consiguiente, también el motor y el sistema de refrigeración.
– Es mejor circular a un régimen reducido que hacerlo a un régimen elevado con el embrague patinando.

## 9.5 Frenar

**Advertencia**
**Peligro de accidente** Si se frena con demasiada intensidad, pueden bloquearse las ruedas.

– Adaptar el modo de frenado a la situación y a las condiciones de la calzada.

**Advertencia**
**Peligro de accidente** Reducción de la capacidad de frenado por falta de un punto de accionamiento claro en el freno delantero o trasero.

– Controlar el equipo de frenos, no continuar conduciendo. (Su taller especializado autorizado KTM estará encantado de ayudarle.)

**Advertencia**
**Peligro de accidente** Reducción de la fuerza de frenado debido a la humedad y la suciedad en el equipo de frenos.

– Limpiar y secar con cuidado la suciedad o la humedad del equipo de frenos.

– Para frenar sobre arena, sobre terrenos húmedos o sobre pisos resbaladizos hay que accionar principalmente el freno de la rueda trasera.
– La maniobra de frenado debe finalizar siempre antes del comienzo de una curva. Al mismo tiempo, cambie a una marcha más corta, conforme con la velocidad.

## 9.6 Detener y estacionar el vehículo

**Advertencia**
**Peligro de robo** Uso del vehículo por personas no autorizadas.

– No perder el vehículo nunca de vista mientras está el motor en marcha. Proteger el vehículo para evitar que pueda ser utilizado por personas no autorizadas.

**Advertencia**
**Peligro de quemaduras** Algunas piezas del vehículo se calientan mucho cuando el vehículo está en marcha.

– No tocar las piezas calientes, tales como el sistema de escape, el radiador, el motor, el amortiguador y el equipo de frenos. Antes de trabajar en estas piezas, dejar que se enfríen.

**Indicación**
**Peligro de daños** Cuando está detenido, el vehículo puede moverse o caer.

– Estacionar el vehículo siempre sobre una superficie lisa y de suficiente consistencia.

**Indicación**
**Peligro de incendio** Algunas piezas del vehículo alcanzan temperaturas muy elevadas durante el funcionamiento del mismo.

– No estacionar el vehículo en lugares con materiales fácilmente combustibles y/o inflamables. No colocar objetos encima del vehículo cuando esté caliente tras haber funcionado. Dejar siempre que primero se enfríe.

**Indicación**
**Daños materiales** Deterioro y destrucción de componentes debido a una carga excesiva.

– El caballete lateral está diseñado para aguantar únicamente el peso de la motocicleta. No se monte en la motocicleta mientras esté apoyada en el caballete lateral. El caballete lateral o el chasis podrían resultar dañados, y la motocicleta podría caerse.

– Frenar la motocicleta.
– Cambiar el cambio de marchas a punto muerto.

**(Todos los modelos EXC)**
– Presionar el botón de parada ⊠ con el motor en régimen de ralentí hasta que se detenga.

**(Todos los modelos XC-W)**
– Presionar el botón de parada ⊠ con el motor en régimen de ralentí hasta que se detenga.

– Girar el mango ❶ en el grifo de la gasolina a la posición **OFF**. (Figura 602702-10☛ pág. 19)
– Colocar la motocicleta en una superficie sólida.

## 9.7 Transporte

**Indicación**

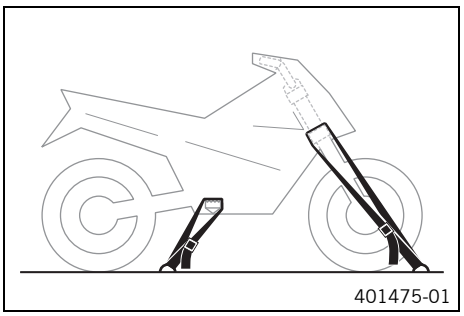
**Peligro de daños** Cuando está detenido, el vehículo puede moverse o caer.

– Estacionar el vehículo siempre sobre una superficie lisa y de suficiente consistencia.

**Indicación**

**Peligro de incendio** Algunas piezas del vehículo alcanzan temperaturas muy elevadas durante el funcionamiento del mismo.

– No estacionar el vehículo en lugares con materiales fácilmente combustibles y/o inflamables. No colocar objetos encima del vehículo cuando esté caliente tras haber funcionado. Dejar siempre que primero se enfríe.


401475-01

– Parar el motor.
– Asegurar la motocicleta con correas de sujeción o con otros dispositivos adecuados, para evitar que pueda caerse y que pueda rodar.

## 9.8 Repostar combustible

**Peligro**

**Peligro de incendio** El carburante es fácilmente inflamable.

– No repostar el vehículo en la cercanía de llamas abiertas o de cigarrillos encendidos y parar siempre el motor para repostar. Asegurarse de que el combustible no puede derramarse sobre las piezas calientes del vehículo. Recoger inmediatamente el combustible derramado.
– El combustible del depósito se dilata con el calor y podría salirse si está demasiado lleno. Observar las indicaciones relativas al depósito de combustible.

**Advertencia**

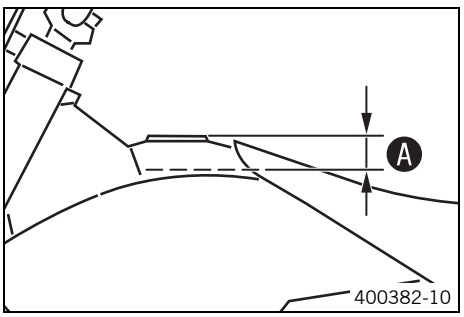
**Peligro de envenenamiento** El combustible es venenoso y nocivo para la salud.

– No debe permitirse que el combustible entre en contacto con la piel, los ojos o la ropa. No inhalar los vapores del combustible. En caso de contacto con los ojos, lavar inmediatamente con agua y buscar ayuda médica. Limpiar inmediatamente con agua y jabón las partes de la piel contaminadas. En caso de ingestión de combustible, buscar ayuda médica inmediatamente. Cambiarse la ropa que esté sucia de combustible.

**Advertencia**

**Peligro para el medio ambiente** La manipulación incorrecta del combustible supone un peligro para el medio ambiente.

– No permitir que el combustible acceda al agua subterránea, al suelo ni a los canales de desagüe.




– Parar el motor.
– Abrir el tapón del depósito de combustible. (☛ pág. 18)
– Llenar el depósito de combustible como máximo hasta la cota Ⓐ.

Prescripción

| | | |
|---|---|---|
| Cota Ⓐ | | 35 mm (1,38 in) |
| Capacidad total aprox. del depósito de combustible. (EXC EU, EXC Six Days, 300 EXC BR) | 9,5 l (2,51 US gal) | Gasolina súper sin plomo (95 octanos) mezclada con aceite del motor de 2 tiempos (1:60) (☛ pág. 149) (EXC EU, EXC Six Days) |
| | | Gasolina súper sin plomo tipo C (ROZ 95/RON 95/PON 91 mezclado con aceite para motores de 2 tiempos, 1:60) (☛ pág. 149) (300 EXC BR) |

| | | |
|---|---|---|
| Capacidad total aprox. del depósito de combustible. (EXC AU, XC-W, XC-W Six Days) | 10 l (2,6 US gal) | Gasolina súper sin plomo (95 octanos) mezclada con aceite del motor de 2 tiempos (1:60) (☛ pág. 149) |

| |
|---|
| Aceite del motor de 2 tiempos (☛ pág. 148) |

– Cerrar el tapón del depósito de combustible. (☛ pág. 18)

# 10 PROGRAMA DE SERVICIO

## 10.1 Programa de servicio

| | Cada 20 horas de servicio | Cada 40 horas de servicio / después de cada carrera |
|---|---|---|
| Controlar el funcionamiento del equipo eléctrico. | • | • |
| Controlar y cargar la batería. 🔧 (Todos los modelos 200/250/300) | • | • |
| Controlar las pastillas del freno de la rueda delantera. (☛ pág. 87) | • | • |
| Controlar las pastillas del freno de la rueda trasera. (☛ pág. 92) | • | • |
| Controlar los discos de freno. (☛ pág. 86) | • | • |
| Controlar la integridad y la hermeticidad de las conducciones del líquido de frenos. | • | • |
| Controlar el nivel de líquido de frenos en el freno trasero. (☛ pág. 90) | • | • |
| Controlar la carrera en vacío del pedal del freno. (☛ pág. 89) | • | • |
| Controlar el chasis y el basculante. 🔧 | • | • |
| Controlar el cojinete del basculante. 🔧 | | • |
| Controlar el cojinete giratorio superior e inferior del amortiguador. 🔧 | • | • |
| Controlar el estado de los neumáticos. (☛ pág. 96) | • | • |
| Controlar la presión de inflado de los neumáticos. (☛ pág. 97) | • | • |
| Controlar la holgura de los cojinetes de las ruedas. 🔧 | • | • |
| Controlar los cubos de las ruedas. 🔧 | • | • |
| Controlar el alabeo de las llantas. 🔧 | • | • |
| Controlar la tensión de los radios. (☛ pág. 97) | • | • |
| Controlar la cadena, la corona, el piñón y la guía de la cadena. (☛ pág. 78) | • | • |
| Controlar la tensión de la cadena. (☛ pág. 77) | • | • |
| Lubricar todas las piezas móviles (p. ej. caballete lateral, manetas, cadena, ...) y controlar que funcionen con suavidad. 🔧 | • | • |
| Controlar/corregir el nivel de líquido del embrague hidráulico. (☛ pág. 82) | • | • |
| Controlar el nivel de líquido de frenos en el freno delantero. (☛ pág. 86) | • | • |
| Controlar la carrera en vacío de la maneta del freno de mano. (☛ pág. 85) | • | • |
| Controlar la holgura del cojinete de la pipa de la dirección. (☛ pág. 66) | • | • |
| Sustituir la bujía y la pipa de la bujía. 🔧 | • | • |
| Controlar la membrana de admisión. 🔧 | • | • |
| Comprobar el funcionamiento y la suavidad de marcha de la distribución de escape. 🔧 | | • |
| Comprobar el embrague. 🔧 | | • |
| Sustituir el aceite del cambio. 🔧 (☛ pág. 116) | • | • |
| Controlar la presencia de deterioro, la hermeticidad y el tendido correcto de todas las mangueras (p.ej. de combustible, refrigerante, purga, drenaje, ...) y manguitos. 🔧 | • | • |
| Controlar el nivel de líquido refrigerante y la protección anticongelante. (☛ pág. 106) | • | • |
| Controlar la integridad y el tendido sin dobleces de los cables. 🔧 | • | • |
| Controlar la integridad, el ajuste y el tendido correcto y sin dobleces de los cables bowden. | • | • |
| Limpiar el filtro de aire y la caja del filtro de aire. 🔧 (☛ pág. 72) | • | • |
| Sustituir el relleno de fibra de vidrio del silenciador. 🔧 (☛ pág. 73) | • | • |
| Controlar que los tornillos y las tuercas estén apretados firmemente. 🔧 | • | • |
| Controlar el ajuste del faro. (☛ pág. 104) | • | • |
| Controlar el ralentí. | • | • |
| Control final: comprobar que el vehículo sea seguro para circular y realizar un recorrido de prueba. | • | • |
| Realizar un registro de mantenimiento en **KTM Dealer.net** y en el cuaderno de mantenimiento y garantía. 🔧 | • | • |

• Intervalo periódico

## 10.2 Mantenimiento (con una orden de taller adicional)

| | Una vez después de 10 horas de servicio | Cada 40 horas de servicio | Cada 80 horas de servicio / cada 40 horas de servicio para condiciones deportivas | Anualmente |
|---|---|---|---|---|
| Sustituir el líquido del freno de la rueda delantera. 🔧 | | | | ● |
| Sustituir el líquido del freno trasero. 🔧 | | | | ● |
| Cambiar el líquido del embrague hidráulico. 🔧 (☛ pág. 83) | | | | ● |
| Engrasar el cojinete de la pipa de la dirección. 🔧 (☛ pág. 68) | | | | ● |
| Controlar/ajustar los componentes del carburador. 🔧 | | | ● | ● |
| Realizar el mantenimiento de la horquilla. (EXC, XC-W) 🔧 | ○ | ● | ● | |
| Realizar el mantenimiento de la horquilla. (Six Days) 🔧 | ○ | ● | ● | |
| Realizar el mantenimiento del amortiguador. 🔧 | | ● | ● | |
| Controlar el mecanismo de arranque. 🔧 (Todos los modelos 200/250/300) | | ● | ● | |
| Sustituir el pistón y controlar el cilindro. 🔧 (Todolos modelos 125) | | ● | ● | |
| Sustituir el pistón y controlar el cilindro. 🔧 (Todos los modelos 200/250/300) | | | ● | |
| Sustituir la biela, el cojinete de la biela y el gorrón elevador. 🔧 | | | ● | |
| Controlar el cambio de marchas y la caja de cambios. 🔧 | | | ● | |
| Sustituir todos los apoyos del motor. 🔧 | | | ● | |

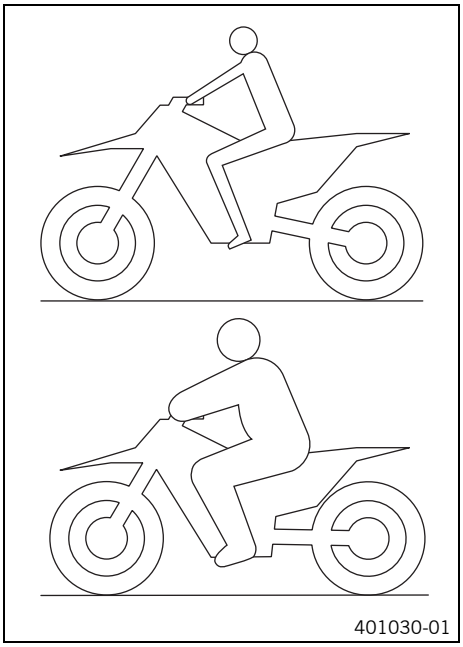
○ Intervalo único

● Intervalo periódico

# 11 ADAPTAR EL TREN DE RODAJE

## 11.1 Controlar el reglaje básico del tren de rodaje para el peso del conductor

**Información**
Ajustar en primer lugar el amortiguador, y a continuación la horquilla.


401030-01

– A fin de garantizar un comportamiento ideal de la motocicleta y evitar deterioros en la horquilla, el amortiguador, el basculante y el chasis, hay que adaptar el reglaje básico de los componentes de la suspensión al peso del conductor.
– Las motocicletas todoterreno KTM se entregan con reglajes optimizados para un conductor de peso estándar (con toda la ropa de protección recomendada).

Prescripción

| | |
|---|---|
| Peso estándar del conductor | 75... 85 kg (165... 187 lb.) |

– Si el peso del conductor queda fuera de esta gama, tiene que adaptar el reglaje básico de los componentes del tren de rodaje.
– Las diferencias pequeñas de peso pueden compensarse modificando el pretensado del muelle; si se trata de diferencias mayores, hay que montar muelles diferentes.

## 11.2 Amortiguación de la compresión del amortiguador

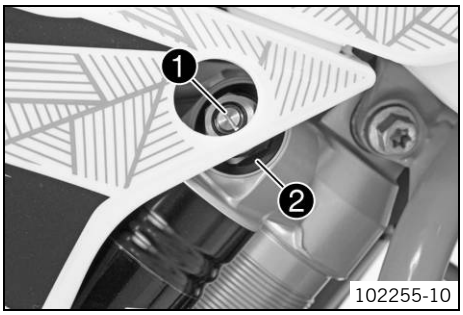
La amortiguación de la compresión del amortiguador está dividida en dos gamas: High Speed y Low Speed.
High Speed y Low Speed hacen referencia a la velocidad de compresión de la rueda trasera y no a la velocidad del vehículo.
Por ejemplo, al volver a tocar suelo después de un salto, el reglaje High Speed hace que la rueda trasera se comprima rápidamente.
Por ejemplo, al circular por terrenos muy ondulados, el reglaje Low Speed hace que la rueda trasera se comprima lentamente.
Ambas gamas se pueden ajustar por separado, aunque la transición de High Speed a Low Speed es fluida. Por consiguiente, los cambios realizados en el reglaje de la gama High Speed del nivel de compresión afectan también a la gama Low Speed y viceversa.

## 11.3 Ajustar la amortiguación de la compresión Low Speed del amortiguador

**Precaución**
**Peligro de accidente** El desarmado de piezas sometidas a presión puede ocasionar daños personales.

– El amortiguador contiene nitrógeno bajo compresión elevada. Preste atención a la descripción facilitada. (Su taller especializado autorizado KTM estará encantado de ayudarle.)

**Información**
El reglaje Low Speed se aprecia al comprimir de forma lenta o normal el amortiguador.



102255-10

– Girar el tornillo de ajuste ❶ en sentido horario hasta notar la última muesca, utilizando un destornillador.

**Información**
No soltar el tornillo ❷.

– Girar en sentido antihorario el número de muescas correspondiente al tipo de amortiguador.

Prescripción
**(Todos los modelos 125/200)**

| Amortiguación de la compresión Low Speed | |
|---|---|
| Confort | 25 clics |
| Estándar | 20 clics |
| Sport | 15 clics |

**(Todos los modelos 250/300)**

| Amortiguación de la compresión Low Speed | |
|---|---|
| Confort | 25 clics |
| Estándar | 20 clics |
| Sport | 15 clics |

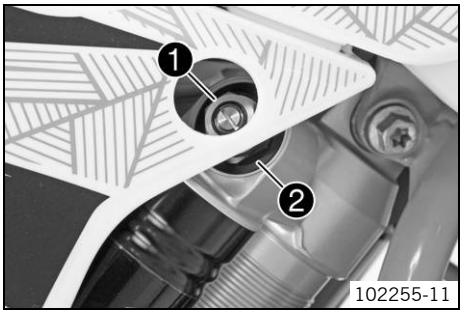
**Información**
Girando en sentido horario se aumenta la amortiguación; girando en sentido antihorario se reduce la amortiguación.

## 11.4 Ajustar la amortiguación de la compresión High Speed del amortiguador

**Precaución**
**Peligro de accidente** El desarmado de piezas sometidas a presión puede ocasionar daños personales.

– El amortiguador contiene nitrógeno bajo compresión elevada. Preste atención a la descripción facilitada. (Su taller especializado autorizado KTM estará encantado de ayudarle.)

**Información**
El reglaje High Speed se aprecia al comprimir rápidamente el amortiguador.




– Girar el tornillo de ajuste ❶ en sentido horario hasta el tope, utilizando una llave de vaso.

**Información**
No soltar el tornillo ❷.

– Girar en sentido antihorario el número de vueltas correspondiente al tipo de amortiguador.

Prescripción
**(Todos los modelos 125/200)**

| Amortiguación de la compresión High Speed | |
|---|---|
| Confort | 2 vueltas |
| Estándar | 1,5 vueltas |
| Sport | 1,25 vueltas |

**(Todos los modelos 250/300)**

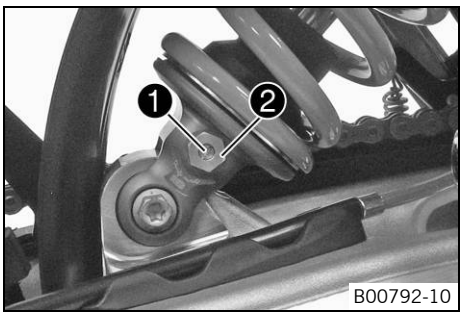
| Amortiguación de la compresión High Speed | |
|---|---|
| Confort | 2 vueltas |
| Estándar | 1,5 vueltas |
| Sport | 1,25 vueltas |

**Información**
Girando en sentido horario se aumenta la amortiguación; girando en sentido antihorario se reduce la amortiguación.

## 11.5 Ajustar la amortiguación de la extensión del amortiguador

**Precaución**
**Peligro de accidente** El desarmado de piezas sometidas a presión puede ocasionar daños personales.

– El amortiguador contiene nitrógeno bajo compresión elevada. Preste atención a la descripción facilitada. (Su taller especializado autorizado KTM estará encantado de ayudarle.)




– Girar el tornillo de ajuste ❶ en sentido horario hasta la última muesca perceptible.

**Información**
No soltar el tornillo ❷.

– Girar en sentido antihorario el número de muescas correspondiente al tipo de amortiguador.

Prescripción

**(Todos los modelos 125/200)**

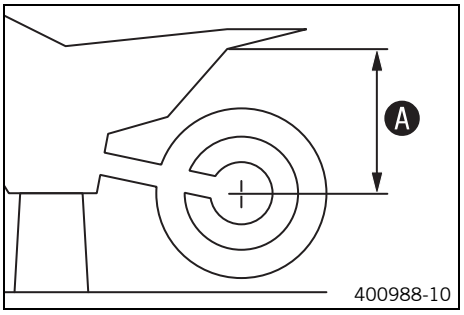
| Amortiguación de la extensión | |
|---|---|
| Confort | 28 clics |
| Estándar | 24 clics |
| Sport | 22 clics |

**(Todos los modelos 250/300)**

| Amortiguación de la extensión | |
|---|---|
| Confort | 28 clics |
| Estándar | 24 clics |
| Sport | 22 clics |

**Información**
Girando en sentido horario se aumenta la amortiguación al extender la horquilla; girando en sentido antihorario se reduce la amortiguación.

## 11.6 Determinar la cota con la rueda trasera descargada

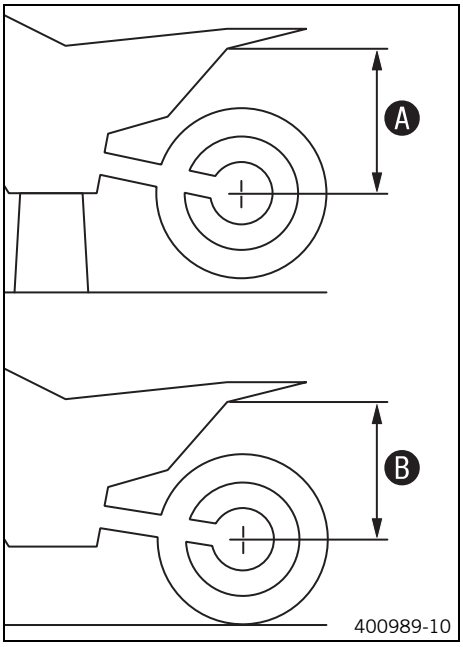



**Trabajo previo**
– Levantar la motocicleta con un caballete elevador. (☛ pág. 56)

**Trabajo principal**
– Medir en posición vertical la separación entre el eje trasero y un punto fijo: por ejemplo, una marca en el carenado trasero.
– Anotar el valor como cota Ⓐ.

**Trabajo posterior**
– Bajar la motocicleta del caballete elevador. (☛ pág. 56)

## 11.7 Controlar el recorrido estático de la suspensión




– Determinar la cota Ⓐ con la rueda trasera descargada. (☛ pág. 46)
– Solicitar a otra persona que mantenga la motocicleta en posición vertical.
– Medir de nuevo la separación entre el eje trasero y el punto fijo.
– Anotar el valor como cota Ⓑ.

**Información**
El recorrido estático de la suspensión es la diferencia entre las cotas Ⓐ y Ⓑ.

– Comprobar el recorrido estático de la suspensión.

**(Todos los modelos 125/200)**

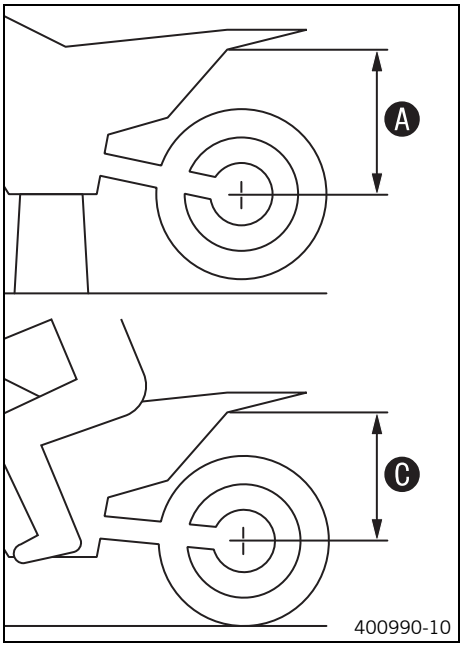
| | |
|---|---|
| Recorrido estático de la suspensión | 29... 32 mm (1,14... 1,26 in) |

**(Todos los modelos 250/300)**

| | |
|---|---|
| Recorrido estático de la suspensión | 33... 35 mm (1,3... 1,38 in) |

» Si el recorrido estático es menor o mayor que la cota indicada.
– Ajustar el pretensado del muelle del amortiguador. 🔧 (☛ pág. 47)

## 11.8 Controlar el recorrido de la suspensión con conductor




– Determinar la cota Ⓐ con la rueda trasera descargada. (☛ pág. 46)
– Con ayuda de una segunda persona que sujete la motocicleta, el conductor debe tomar asiento sobre la motocicleta en posición normal con la ropa de protección completa (los pies apoyados sobre los reposapiés); desplace el peso varias veces hacia delante y hacia atrás.
✓ La suspensión de la rueda trasera se nivela.
– Otra persona mide de nuevo la distancia entre el eje trasero y el punto fijo.
– Anotar el valor como cota Ⓒ.

**Información**
El recorrido de la suspensión con conductor es la diferencia entre las cotas Ⓐ y Ⓒ.

– Comprobar el recorrido de la suspensión con conductor.
Prescripción

**(Todos los modelos 125/200)**

| | |
|---|---|
| Recorrido de la suspensión con conductor | 100... 110 mm (3,94... 4,33 in) |

**(Todos los modelos 250/300)**

| | |
|---|---|
| Recorrido de la suspensión con conductor | 105... 115 mm (4,13... 4,53 in) |

» Si el recorrido con conductor difiere de la cota indicada:
– Ajustar el recorrido de la suspensión con conductor. 🔧 (☛ pág. 48)

## 11.9 Ajustar el pretensado del muelle del amortiguador 🔧

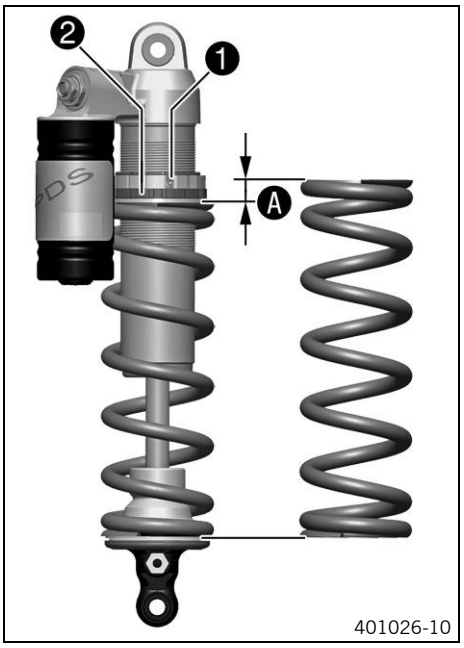
**Precaución**
**Peligro de accidente** El desarmado de piezas sometidas a presión puede ocasionar daños personales.

– El amortiguador contiene nitrógeno bajo compresión elevada. Preste atención a la descripción facilitada. (Su taller especializado autorizado KTM estará encantado de ayudarle.)

**Información**
Antes de ajustar el pretensado del muelle, tiene que anotar el reglaje actual: por ejemplo, medir la longitud del muelle.

**Trabajo previo**
– Levantar la motocicleta con un caballete elevador. (☛ pág. 56)

– Desmontar el amortiguador. 🔧 (☛ pág. 69)
– Limpiar a fondo el amortiguador desmontado.




**Trabajo principal**
– Soltar el tornillo ❶.
– Girar el anillo de ajuste ❷ hasta que el muelle esté completamente destensado.

| Llave de gancho (T106S) |
|---|

– Medir la longitud total del muelle destensado.
– Tensar el muelle girando el anillo de ajuste ❷ hasta ajustar la cota prescrita Ⓐ.

Prescripción
**(Todos los modelos 125/200)**

| Pretensado del muelle | |
|---|---|
| Confort | 10 mm (0,39 in) |
| Estándar | 10 mm (0,39 in) |
| Sport | 10 mm (0,39 in) |

**(Todos los modelos 250/300)**

| Pretensado del muelle | |
|---|---|
| Confort | 7 mm (0,28 in) |
| Estándar | 7 mm (0,28 in) |
| Sport | 7 mm (0,28 in) |

**Información**
En función del recorrido de la suspensión sin o con conductor puede ser necesario ajustar un pretensado menor o mayor en el muelle.

– Apretar el tornillo ❶.

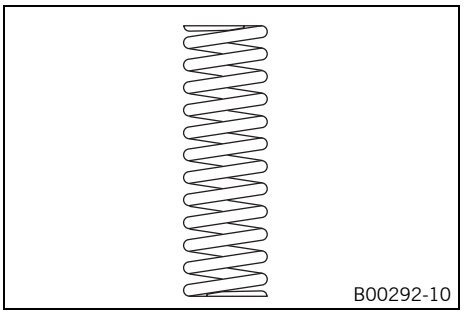
Prescripción

| | | |
|---|---|---|
| Tornillo del anillo de ajuste del amortiguador | M5 | 5 Nm (3,7 lbf ft) |

**Trabajo posterior**
– Montar el amortiguador. 🔧 (☛ pág. 69)
– Bajar la motocicleta del caballete elevador. (☛ pág. 56)

## 11.10 Ajustar el recorrido de la suspensión con conductor 🔧

**Trabajo previo**
– Levantar la motocicleta con un caballete elevador. (☛ pág. 56)
– Desmontar el amortiguador. 🔧 (☛ pág. 69)
– Limpiar a fondo el amortiguador desmontado.




**Trabajo principal**
– Seleccionar y montar el muelle adecuado.

Prescripción
**(Todos los modelos 125/200)**

| Característica elástica del muelle | |
|---|---|
| Peso del conductor: 65... 75 kg (143... 165 lb.) | 63 N/mm (360 lb/in) |
| Peso del conductor: 75... 85 kg (165... 187 lb.) | 66 N/mm (377 lb/in) |
| Peso del conductor: 85... 95 kg (187... 209 lb.) | 69 N/mm (394 lb/in) |

**(Todos los modelos 250/300)**

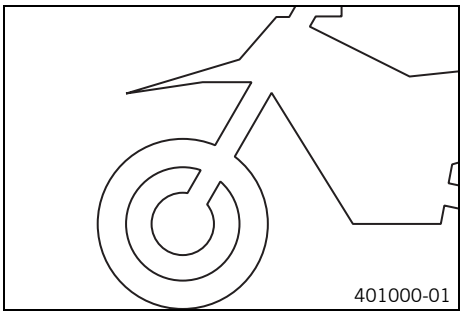
| Característica elástica del muelle | |
|---|---|
| Peso del conductor: 65... 75 kg (143... 165 lb.) | 66 N/mm (377 lb/in) |
| Peso del conductor: 75... 85 kg (165... 187 lb.) | 69 N/mm (394 lb/in) |
| Peso del conductor: 85... 95 kg (187... 209 lb.) | 72 N/mm (411 lb/in) |

**Información**
La constante elástica se indica en el exterior del muelle.

**Trabajo posterior**
- Montar el amortiguador. (☛ pág. 69)
- Bajar la motocicleta del caballete elevador. (☛ pág. 56)
- Controlar el recorrido estático de la suspensión. (☛ pág. 47)
- Controlar el recorrido de la suspensión con conductor. (☛ pág. 47)
- Ajustar la amortiguación de la extensión del amortiguador. (☛ pág. 45)

## 11.11 Controlar el reglaje básico de la horquilla

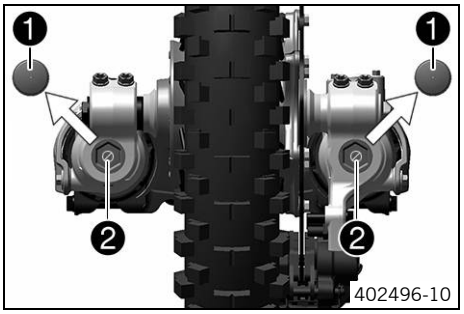
**Información**
Por diferentes razones, no es posible definir con exactitud un recorrido exacto de la horquilla del vehículo con conductor.




- Las pequeñas diferencias en el peso del conductor pueden compensarse, al igual que sucede con el amortiguador, modificando el pretensado de los muelles.
- Si la horquilla choca con frecuencia (es decir, si llega al tope al comprimirse), deben montarse muelles más duros en la horquilla, a fin de evitar que se puedan deteriorar la horquilla o el chasis.

## 11.12 Ajustar la amortiguación de la compresión de la horquilla

**Información**
La amortiguación hidráulica de la compresión de la horquilla determina el comportamiento de la horquilla durante su compresión.




**(EXC, XC-W)**
- Quitar las cubiertas de protección ❶.
- Girar los tornillos de ajuste ❷ en sentido horario hasta el tope.

**Información**
Los tornillos de ajuste ❷ se encuentran en el extremo inferior de las botellas de la horquilla.
Efectuar el ajuste de forma homogénea en las dos botellas de la horquilla.

- Girar en sentido antihorario el número de muescas correspondiente al tipo de horquilla.

Prescripción
**(125 EXC EU, todos los modelos 200)**

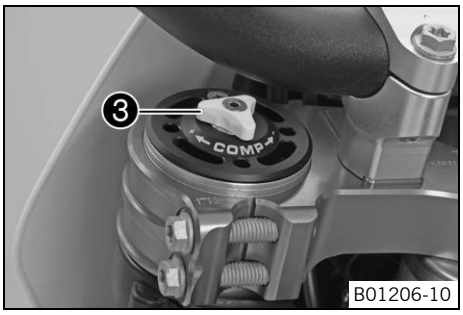
| Amortiguación de la compresión | |
|---|---|
| Confort | 22 clics |
| Estándar | 20 clics |
| Sport | 18 clics |

**(250/300 EXC EU/AU, XC-W US, 300 EXC BR)**

| Amortiguación de la compresión | |
|---|---|
| Confort | 22 clics |
| Estándar | 20 clics |
| Sport | 18 clics |

**Información**
Girando en sentido horario se aumenta la amortiguación al comprimir la horquilla; girando en sentido antihorario se reduce la amortiguación.

– Montar las caperuzas de protección ❶.




**(Six Days)**

– Girar el tornillos de ajuste blanco ❸ en sentido horario hasta el tope.

**Información**
El tornillo de ajuste ❸ se encuentra en el extremo superior de la botella de la horquilla izquierda.
La amortiguación de la compresión se encuentra en la botella de la horquilla izquierda (tornillo de ajuste blanco). La amortiguación de la extensión se encuentra en la botella de la horquilla derecha (tornillo de ajuste rojo).

– Girar en sentido antihorario el número de muescas correspondiente al tipo de horquilla.

Prescripción

**(125 EXC Six Days EU)**

| Amortiguación de la compresión | |
|---|---|
| Confort | 14 clics |
| Estándar | 12 clics |
| Sport | 10 clics |

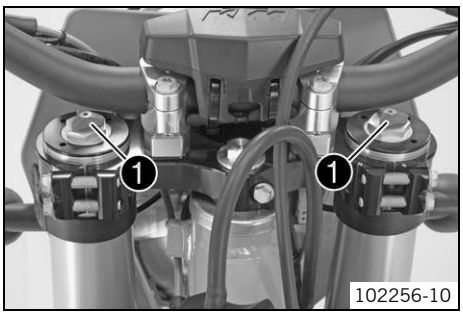
**(250/300 Six Days)**

| Amortiguación de la compresión | |
|---|---|
| Confort | 14 clics |
| Estándar | 12 clics |
| Sport | 10 clics |

**Información**
Girando en sentido horario se aumenta la amortiguación al comprimir la horquilla; girando en sentido antihorario se reduce la amortiguación.

## 11.13 Ajustar la amortiguación de la extensión de la horquilla

**Información**
La amortiguación hidráulica de la extensión de la horquilla determina el comportamiento de la horquilla durante su extensión.




**(EXC EU/AU)**

– Girar los tornillos de ajuste ❶ en sentido horario hasta el tope.

**Información**
Los tornillos de ajuste ❶ se encuentran en el extremo superior de las botellas de la horquilla.
Efectuar el ajuste de forma homogénea en las dos botellas de la horquilla.

– Girar en sentido antihorario el número de muescas correspondiente al tipo de horquilla.

Prescripción

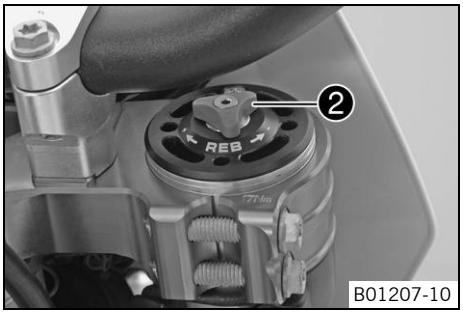
**(125 EXC EU, 200 EXC EU, 200 EXC AU)**

| Amortiguación de la extensión | |
|---|---|
| Confort | 20 clics |
| Estándar | 18 clics |
| Sport | 16 clics |

**(250/300 EXC EU, 250/300 EXC AU)**

| Amortiguación de la extensión | |
|---|---|
| Confort | 20 clics |
| Estándar | 18 clics |
| Sport | 16 clics |

**Información**
Girando en sentido horario se aumenta la amortiguación al extender la horquilla; girando en sentido antihorario se reduce la amortiguación.




**(Six Days)**

– Girar el tornillos de ajuste rojo ❷ en sentido horario hasta el tope.

**Información**
El tornillo de ajuste ❷ se encuentra en el extremo superior de la botella de la horquilla derecha.
La amortiguación de la extensión se encuentra en la botella de la horquilla derecha (tornillo de ajuste rojo). La amortiguación de la compresión se encuentra en la botella de la horquilla izquierda (tornillo de ajuste blanco).

– Girar en sentido antihorario el número de muescas correspondiente al tipo de horquilla.

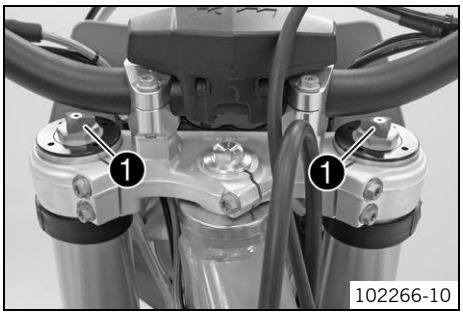
Prescripción
**(125 EXC Six Days EU)**

| Amortiguación de la extensión | |
|---|---|
| Confort | 14 clics |
| Estándar | 12 clics |
| Sport | 10 clics |

**(250/300 Six Days)**

| Amortiguación de la extensión | |
|---|---|
| Confort | 14 clics |
| Estándar | 12 clics |
| Sport | 10 clics |

**Información**
Girando en sentido horario se aumenta la amortiguación al extender la horquilla; girando en sentido antihorario se reduce la amortiguación.




**(200 XC-W US, 250 XC-W US, 300 EXC BR, 300 XC-W US)**

– Girar los tornillos de ajuste ❶ en sentido horario hasta el tope.

**Información**
Los tornillos de ajuste ❶ se encuentran en el extremo superior de las botellas de la horquilla.
Efectuar el ajuste de forma homogénea en las dos botellas de la horquilla.

– Girar en sentido antihorario el número de muescas correspondiente al tipo de horquilla.

Prescripción
**(200 XC-W US)**

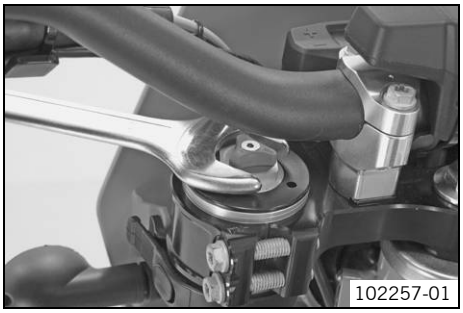
| Amortiguación de la extensión | |
|---|---|
| Confort | 20 clics |
| Estándar | 18 clics |
| Sport | 16 clics |

**(250 XC-W US, 300 EXC BR, 300 XC-W US)**

| Amortiguación de la extensión | |
|---|---|
| Confort | 20 clics |
| Estándar | 18 clics |
| Sport | 16 clics |

**Información**
Girando en sentido horario se aumenta la amortiguación al extender la horquilla; girando en sentido antihorario se reduce la amortiguación.

## 11.14 Ajustar el pretensado del muelle de la horquilla (EXC, XC-W)




**(EXC EU/AU)**

– Girar los tornillos de ajuste en sentido antihorario hasta el tope.

**Información**
Efectuar el ajuste de forma homogénea en las dos botellas de la horquilla.

– A continuación, girar en sentido horario el número de vueltas correspondiente en función del tipo de horquilla.

Prescripción

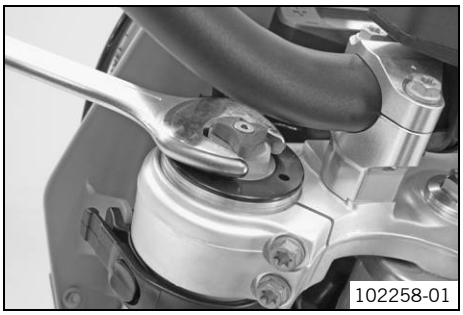
**(125 EXC EU, 200 EXC EU, 200 EXC AU)**

| Pretensado del muelle - **Preload Adjuster** | |
|---|---|
| Confort | 0 vueltas |
| Estándar | 0 vueltas |
| Sport | 1 vuelta |

**(250/300 EXC EU, 250/300 EXC AU)**

| Pretensado del muelle - **Preload Adjuster** | |
|---|---|
| Confort | 0 vueltas |
| Estándar | 0 vueltas |
| Sport | 1 vuelta |

**Información**
Girando en sentido horario se aumenta el pretensado del muelle; girando en sentido antihorario se reduce el pretensado del muelle.
El reglaje del pretensado del muelle no influye en el reglaje de amortiguación del nivel de extensión.
No obstante, y a modo de referencia, cuanto mayor sea el pretensado del muelle mayor debería ser el reglaje de la amortiguación de la extensión.




**(200 XC-W US, 250 XC-W US, 300 EXC BR, 300 XC-W US)**

– Girar los tornillos de ajuste en sentido antihorario hasta el tope.

**Información**
Efectuar el ajuste de forma homogénea en las dos botellas de la horquilla.

– A continuación, girar en sentido horario el número de vueltas correspondiente en función del tipo de horquilla.

Prescripción

**(200 XC-W US)**

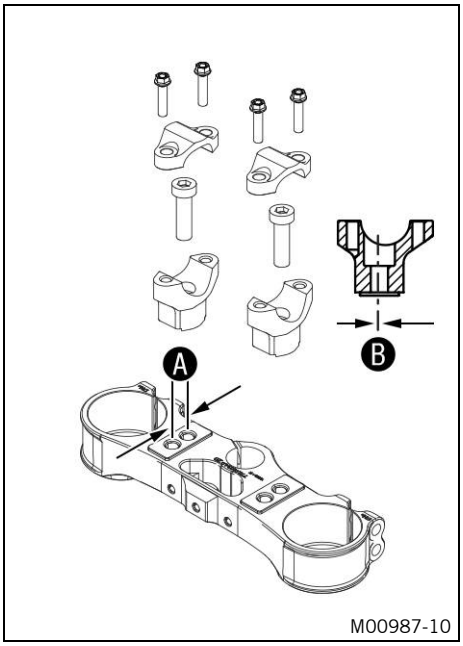
| Pretensado del muelle - **Preload Adjuster** | |
|---|---|
| Confort | 0 vueltas |
| Estándar | 0 vueltas |
| Sport | 1 vuelta |

**(250 XC-W US, 300 EXC BR, 300 XC-W US)**

| Pretensado del muelle - **Preload Adjuster** | |
|---|---|
| Confort | 0 vueltas |
| Estándar | 0 vueltas |
| Sport | 1 vuelta |

**Información**
Girando en sentido horario se aumenta el pretensado del muelle; girando en sentido antihorario se reduce el pretensado del muelle.
El reglaje del pretensado del muelle no influye en el reglaje de amortiguación del nivel de extensión.
No obstante, y a modo de referencia, cuanto mayor sea el pretensado del muelle mayor debería ser el reglaje de la amortiguación de la extensión.

## 11.15 Posición del manillar



M00987-10

**(EXC EU, EXC Six Days, EXC EU/AU, Six Days)**

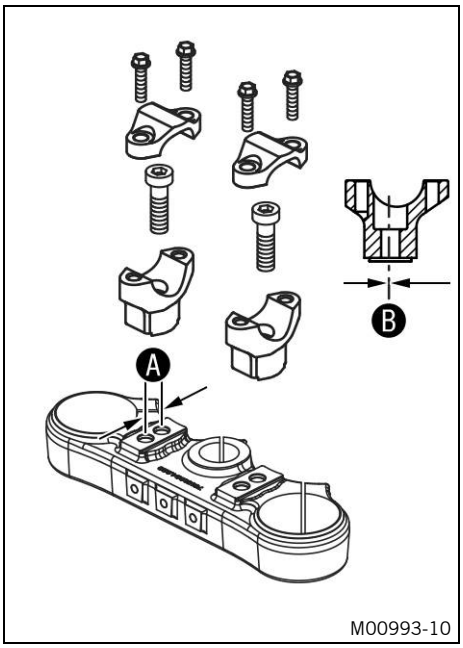
En la tija superior de la horquilla existen 2 taladros, separados una distancia Ⓐ.

| | |
|---|---|
| Separación entre orificios A | 15 mm (0,59 in) |

Los orificios del alojamiento del manillar están situados a una distancia Ⓑ del centro.

| | |
|---|---|
| Separación entre orificios B | 3,5 mm (0,138 in) |

El manillar se puede montar en 4 posiciones diferentes. Gracias a esto, el conductor puede colocar el manillar en la posición que le resulte más cómoda.



M00993-10

**(200 XC-W US, 250 XC-W US, 300 EXC BR, 300 XC-W US)**

En la tija superior de la horquilla existen 2 orificios, separados una distancia Ⓐ.

| | |
|---|---|
| Separación entre orificios A | 15 mm (0,59 in) |

Los orificios del alojamiento del manillar están situados a una distancia Ⓑ del centro.

| | |
|---|---|
| Separación entre orificios B | 3,5 mm (0,138 in) |

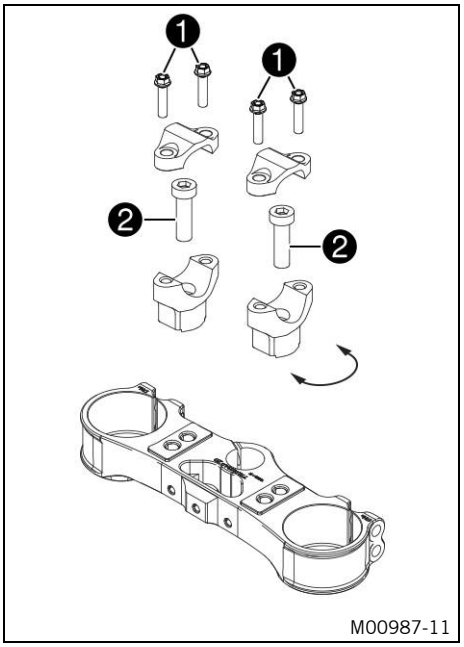
El manillar se puede montar en 4 posiciones diferentes. Gracias a esto, el conductor puede colocar el manillar en la posición que le resulte más cómoda.

## 11.16 Ajustar la posición del manillar

**Advertencia**

**Peligro de accidente** Rotura del manillar.

– Doblar o reajustar el manillar produce fatiga del material y el manillar puede llegar a romperse. Cambiar siempre el manillar.




**(EXC EU, EXC Six Days, EXC EU/AU, Six Days)**

– Retirar los tornillos 1. Quitar las bridas del manillar. Desmontar el manillar y colocarlo a un lado.

**Información**
Tapar los componentes para que no resulten dañados.
No doblar los cables ni las conducciones.

– Retirar los tornillos 2. Desmontar el alojamiento del manillar.

– Colocar el alojamiento del manillar en la posición deseada. Montar y apretar los tornillos 2.

Prescripción

| | | | |
|---|---|---|---|
| Tornillo de sujeción del manillar | M10 | 40 Nm (29,5 lbf ft) | **Loctite® 243™** |

**Información**
Posicionar uniformemente los alojamientos del manillar a la izquierda y a la derecha.

– Colocar el manillar en su posición.

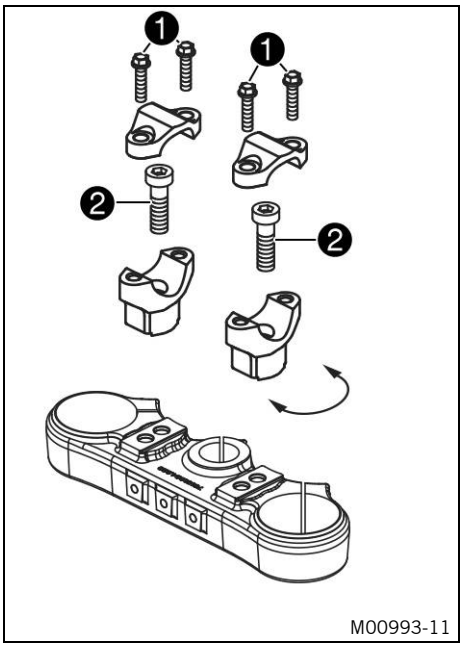
**Información**
Asegurarse de que los cables y las conducciones quedan bien tendidos.

– Colocar las bridas de manillar en su posición. Montar y apretar uniformemente los tornillos 1.

Prescripción

| | | |
|---|---|---|
| Tornillo de la brida del manillar | M8 | 20 Nm (14,8 lbf ft) |

**Información**
Asegurarse que la separación es homogénea a ambos lados.




**(200 XC-W US, 250 XC-W US, 300 EXC BR, 300 XC-W US)**

– Retirar los tornillos 1. Quitar las bridas del manillar. Desmontar el manillar y colocarlo a un lado.

**Información**
Tapar los componentes para que no resulten dañados.
No doblar los cables ni las conducciones.

– Retirar los tornillos 2. Desmontar el alojamiento del manillar.

– Colocar el alojamiento del manillar en la posición deseada. Montar y apretar los tornillos 2.

Prescripción

| | | | |
|---|---|---|---|
| Tornillo de sujeción del manillar | M10 | 40 Nm (29,5 lbf ft) | **Loctite® 243™** |

**Información**
Posicionar uniformemente los alojamientos del manillar a la izquierda y a la derecha.

– Colocar el manillar en su posición.

**Información**
Asegurarse de que los cables y las conducciones quedan bien tendidos.

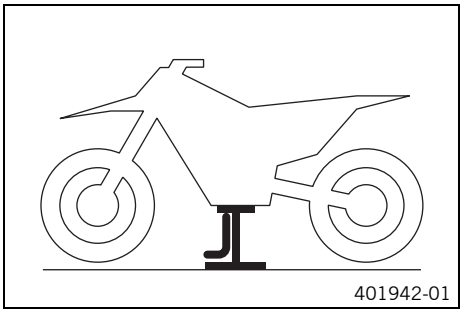
– Colocar las bridas de manillar en su posición. Montar y apretar uniformemente los tornillos 1.

Prescripción

| | | |
|---|---|---|
| Tornillo de la brida del manillar | M8 | 20 Nm (14,8 lbf ft) |

**Información**
Asegurarse que la separación es homogénea a ambos lados.

## 12.1 Levantar la motocicleta con un caballete elevador


401942-01

**Indicación**

**Peligro de daños** Cuando está detenido, el vehículo puede moverse o caer.

– Estacionar el vehículo siempre sobre una superficie lisa y de suficiente consistencia.

– Levantar la motocicleta mediante el chasis, por debajo del motor.

| Caballete elevador (54829055000) |
|---|

✔ Las dos ruedas están separadas del suelo.

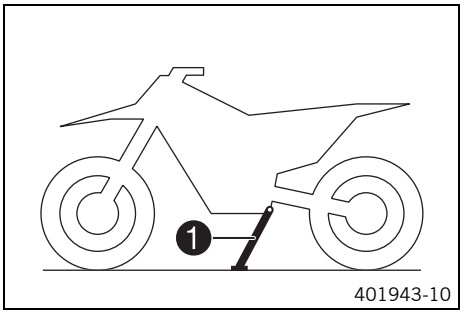
– Asegurar la motocicleta para evitar que pueda caerse.

## 12.2 Bajar la motocicleta del caballete elevador

**Indicación**

**Peligro de daños** Cuando está detenido, el vehículo puede moverse o caer.

– Estacionar el vehículo siempre sobre una superficie lisa y de suficiente consistencia.



401943-10

– Bajar la motocicleta del caballete elevador.
– Quitar el caballete elevador.
– Para estacionar la motocicleta, extender el caballete lateral ❶ con el pie, hasta que se apoye sobre el suelo, y cargar el peso de la motocicleta.

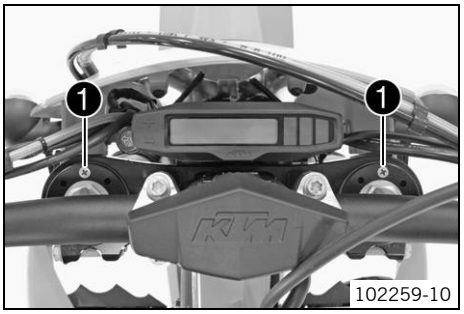
**Información**

Durante la marcha, el caballete lateral tiene que estar recogido y asegurado con la cinta de goma.

## 12.3 Purgar el aire de las botellas de la horquilla

**Trabajo previo**

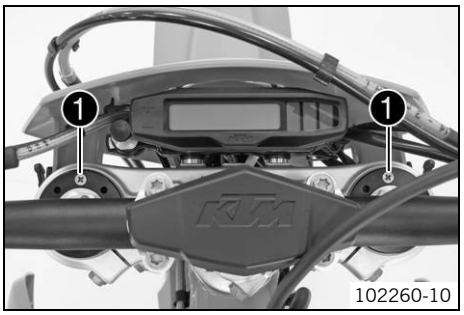
– Levantar la motocicleta con un caballete elevador. (☛ pág. 56)



102259-10

**Trabajo principal**
**(EXC EU/AU)**

– Soltar los tornillos de purga de aire ❶.
  ✔ Con ello se suprime en su caso la sobrepresión existente en el interior de la horquilla.
– Apretar los tornillos de purga de aire.



102260-10

**(200 XC-W US, 250 XC-W US, 300 EXC BR, 300 XC-W US)**

– Soltar los tornillos de purga de aire ❶.
  ✔ Con ello se suprime en su caso la sobrepresión existente en el interior de la horquilla.
– Apretar los tornillos de purga de aire.

**(Six Days)**

– Soltar los tornillos de purga de aire ❶.
  ✓ Con ello se suprime en su caso la sobrepresión existente en el interior de la horquilla.
– Apretar los tornillos de purga de aire.

**Trabajo posterior**

– Bajar la motocicleta del caballete elevador. (☛ pág. 56)

## 12.4 Limpiar los manguitos guardapolvo de las botellas de la horquilla

**Trabajo previo**

– Levantar la motocicleta con un caballete elevador. (☛ pág. 56)
– Desmontar el protector de la horquilla. (☛ pág. 57)

**Trabajo principal**

– Desplazar el manguito guardapolvo ❶ de las dos botellas de la horquilla hacia abajo.

**Información**

Los manguitos guardapolvo desprenden el polvo y la suciedad de los tubos interiores de la horquilla. Con el tiempo, es posible que pueda penetrar suciedad detrás de los manguitos guardapolvo. Si no se suprime esta suciedad, pueden perder su hermeticidad los anillos de obturación situados detrás.

**Advertencia**

**Peligro de accidente** Reducción de la capacidad de frenado a causa de aceite o grasa sobre los discos de freno.

– Mantener los discos de freno siempre limpios de aceite y grasa y, si fuera necesario, limpiarlos con un limpiador de frenos.

– Limpiar y engrasar el manguito guardapolvo y el tubo interior de la horquilla en las dos botellas de la horquilla.

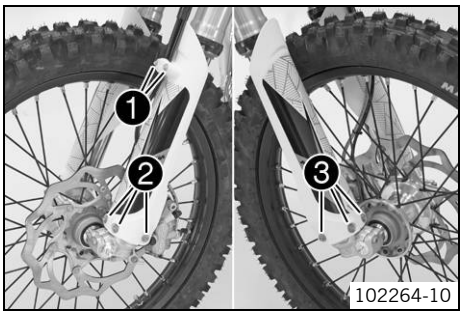
| Spray de aceite universal (☛ pág. 151) |
|---|

– A continuación, desplazar de nuevo los manguitos guardapolvo a su posición de montaje.
– Suprimir los restos de aceite.

**Trabajo posterior**

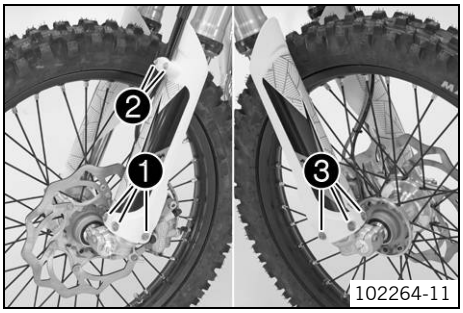
– Montar el protector de la horquilla. (☛ pág. 58)
– Bajar la motocicleta del caballete elevador. (☛ pág. 56)

## 12.5 Desmontar el protector de la horquilla




– Soltar los tornillos ❶ y desmontar la pinza.
– Quitar los tornillos ❷ de la botella izquierda de la horquilla y desmontar el protector izquierdo de la horquilla.
– Quitar los tornillos ❸ de la botella derecha de la horquilla y desmontar el protector derecho de la horquilla.

## 12.6 Montar el protector de la horquilla




– Colocar el protector de la horquilla en su posición en la botella izquierda de la horquilla. Montar los tornillos ❶ y apretarlos.

Prescripción

| | | |
|---|---|---|
| Demás tornillos del chasis | M6 | 10 Nm (7,4 lbf ft) |

– Posicionar el tubo del freno, el ramal de cables y la pinza. Montar y apretar los tornillos ❷.
– Posicionar el protector de la horquilla en la botella derecha de la horquilla. Montar y apretar los tornillos ❸.

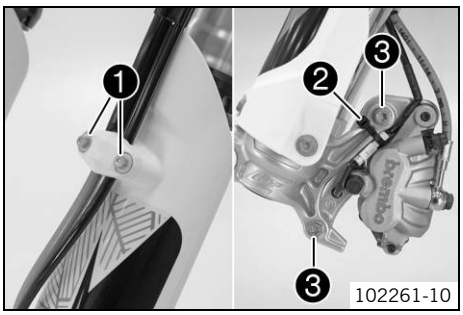
Prescripción

| | | |
|---|---|---|
| Demás tornillos del chasis | M6 | 10 Nm (7,4 lbf ft) |

## 12.7 Desmontar las botellas de la horquilla

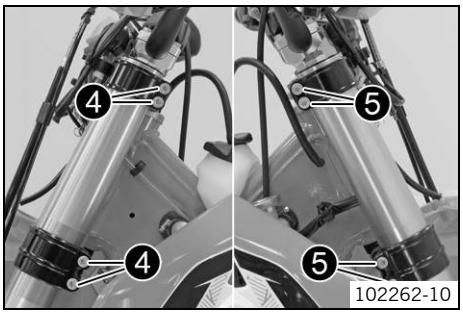
**Trabajo previo**

– Levantar la motocicleta con un caballete elevador. (☛ pág. 56)
– Desmontar la rueda delantera. (☛ pág. 94)
– Desmontar la cubierta del faro con el faro. (☛ pág. 102)



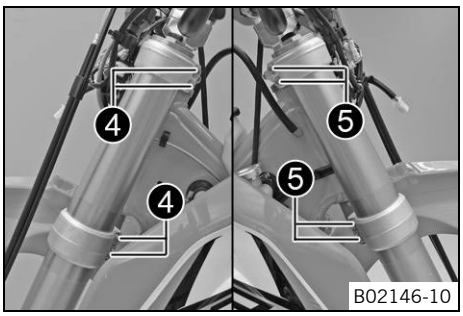

**Trabajo principal**

– Retirar los tornillos ❶ y desmontar la pinza.
– Retirar la cinta sujetacables ❷.
– Retirar los tornillos ❸ y desmontar la pinza del freno.
– La pinza del freno con la conducción del líquido de frenos debe quedar colgando hacia un lado, sin tensiones mecánicas.



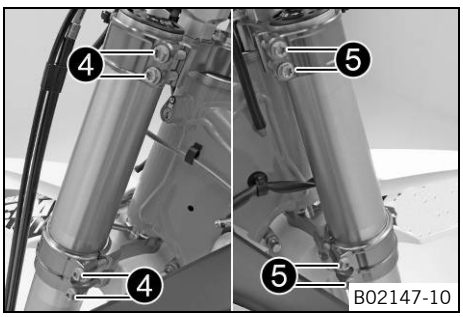

**(EXC EU/AU)**

– Soltar los tornillos ❹. Desmontar la botella izquierda de la horquilla.
– Soltar los tornillos ❺. Desmontar la botella derecha de la horquilla.




**(200 XC-W US, 250 XC-W US, 300 EXC BR, 300 XC-W US)**

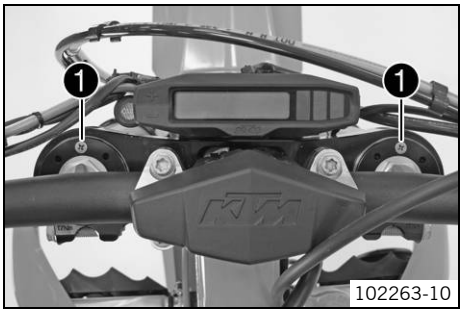
– Soltar los tornillos ❹. Desmontar la botella izquierda de la horquilla.
– Soltar los tornillos ❺. Desmontar la botella derecha de la horquilla.




**(Six Days)**

– Soltar los tornillos ❹. Desmontar la botella izquierda de la horquilla.
– Soltar los tornillos ❺. Desmontar la botella derecha de la horquilla.

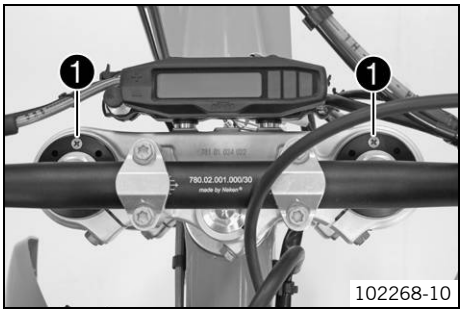
## 12.8 Montar las botellas de la horquilla




**Trabajo principal**
**(EXC EU/AU)**

– Colocar las botellas de la horquilla en su posición.

**Información**
En los laterales del extremo superior de las botellas de la horquilla hay unas hendiduras. La segunda hendidura (desde arriba) debe cerrarse con el borde superior de la tija superior de la horquilla.
Colocar los tornillos de purga de aire ❶ hacia delante.




**(200 XC-W US, 250 XC-W US, 300 EXC BR, 300 XC-W US)**

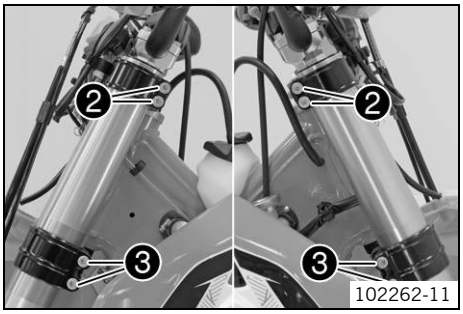
– Colocar las botellas de la horquilla en su posición.

**Información**
En los laterales del extremo superior de las botellas de la horquilla hay unas hendiduras. La segunda hendidura (desde arriba) debe cerrarse con el borde superior de la tija superior de la horquilla.
Colocar los tornillos de purga de aire ❶ hacia delante.

**(Six Days)**

– Colocar las botellas de la horquilla en su posición.

**Información**
La amortiguación de la extensión se encuentra en la botella de la horquilla derecha **REB** (tornillo de ajuste rojo). La amortiguación de la compresión se encuentra en la botella de la horquilla izquierda **COMP** (tornillo de ajuste blanco).
En los laterales del extremo superior de las botellas de la horquilla hay unas hendiduras. La segunda hendidura (desde arriba) debe cerrarse con el borde superior de la tija superior de la horquilla.
Colocar los tornillos de purga de aire ❶ hacia delante.




**(EXC EU/AU)**

– Apretar los tornillos ❷.

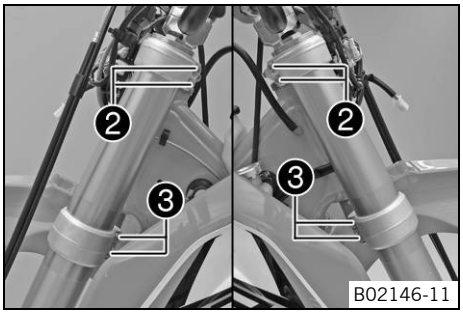
Prescripción

| | | |
|---|---|---|
| Tornillo de la tija superior | M8 | 17 Nm (12,5 lbf ft) |

– Apretar los tornillos ❸.

Prescripción

| | | |
|---|---|---|
| Tornillo de la tija inferior | M8 | 15 Nm (11,1 lbf ft) |




**(200 XC-W US, 250 XC-W US, 300 EXC BR, 300 XC-W US)**

– Apretar los tornillos ❷.

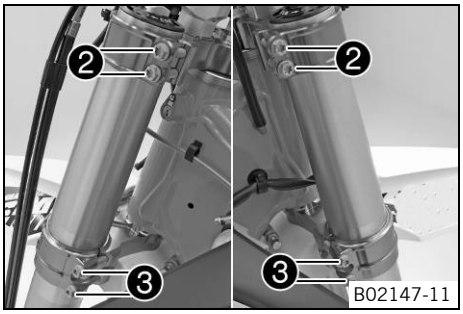
Prescripción

| | | |
|---|---|---|
| Tornillo de la tija superior | M8 | 20 Nm (14,8 lbf ft) |

– Apretar los tornillos ❸.

Prescripción

| | | |
|---|---|---|
| Tornillo de la tija inferior | M8 | 15 Nm (11,1 lbf ft) |




**(Six Days)**

– Apretar los tornillos ❷.

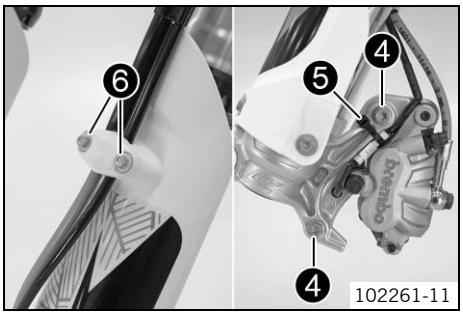
Prescripción

| | | |
|---|---|---|
| Tornillo de la tija superior | M8 | 17 Nm (12,5 lbf ft) |

– Apretar los tornillos ❸.

Prescripción

| | | |
|---|---|---|
| Tornillo de la tija inferior | M8 | 15 Nm (11,1 lbf ft) |




– Colocar la pinza del freno en su posición, montar los tornillos ❹ y apretarlos.

Prescripción

| | | | |
|---|---|---|---|
| Tornillo de la pinza del freno delantero | M8 | 25 Nm (18,4 lbf ft) | **Loctite® 243™** |

– Montar la cinta sujetacables ❺.
– Colocar la conducción del líquido de frenos y el ramal de cables en su posición. Colocar la pinza, montar los tornillos ❻ y apretarlos.

**Trabajo posterior**

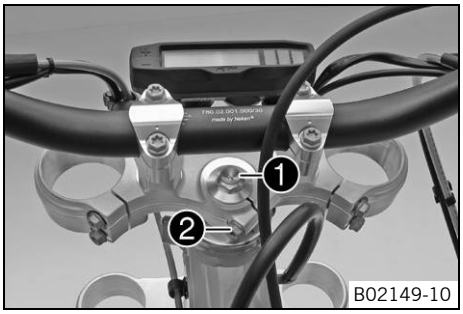
– Montar la rueda delantera. 🔧 (☛ pág. 94)
– Montar la cubierta del faro con el faro. (☛ pág. 102)
– Controlar el ajuste del faro. (☛ pág. 104)

## 12.9 Desmontar la tija inferior de la horquilla 🔧 (200 XC-W US, 250 XC-W US, 300 EXC BR, 300 XC-W US)

**Trabajo previo**

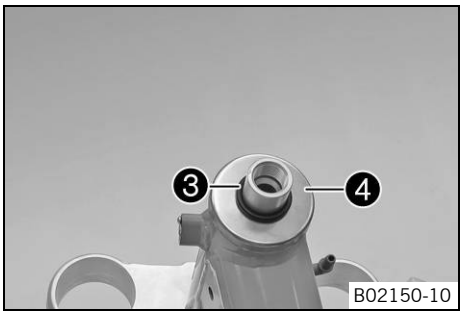
– Levantar la motocicleta con un caballete elevador. (☛ pág. 56)
– Desmontar la rueda delantera. 🔧 (☛ pág. 94)
– Desmontar la cubierta del faro con el faro. (☛ pág. 102)
– Desmontar las botellas de la horquilla. 🔧 (☛ pág. 58)
– Desmontar el guardabarros delantero. (☛ pág. 68)
– Quitar el acolchado del manillar.

**Trabajo principal**




– Retirar el tornillo ❶. Soltar el tornillo ❷. Retirar la tija superior de la horquilla con el manillar y dejarla colgando de un lado.

**Información**
Tapar los componentes para que no resulten dañados.
No doblar los cables ni las conducciones.

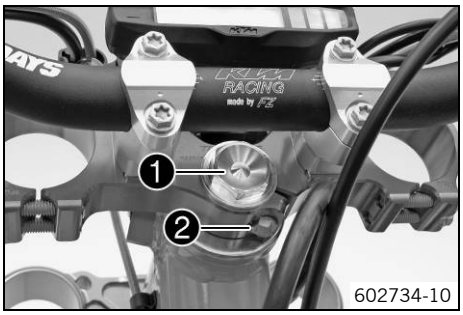



– Retirar la junta tórica ❸. Retirar el anillo de protección ❹.
– Quitar la tija inferior de la horquilla con el tubo de la tija.
– Retirar el cojinete superior de la pipa de la dirección.

## 12.10 Desmontar la tija inferior de la horquilla 🔧 (EXC EU, EXC Six Days, EXC EU/AU, Six Days)

**Trabajo previo**

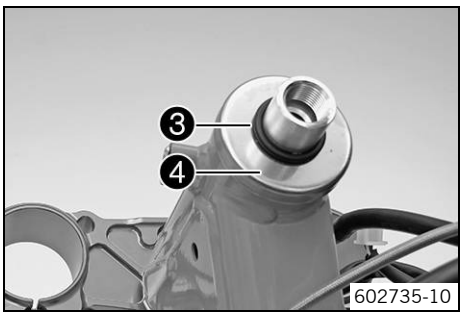
- Levantar la motocicleta con un caballete elevador. (☛ pág. 56)
- Desmontar la rueda delantera. 🔧 (☛ pág. 94)
- Desmontar la cubierta del faro con el faro. (☛ pág. 102)
- Desmontar las botellas de la horquilla. 🔧 (☛ pág. 58)
- Desmontar el guardabarros delantero. (☛ pág. 68)
- Quitar el acolchado del manillar.




**Trabajo principal**

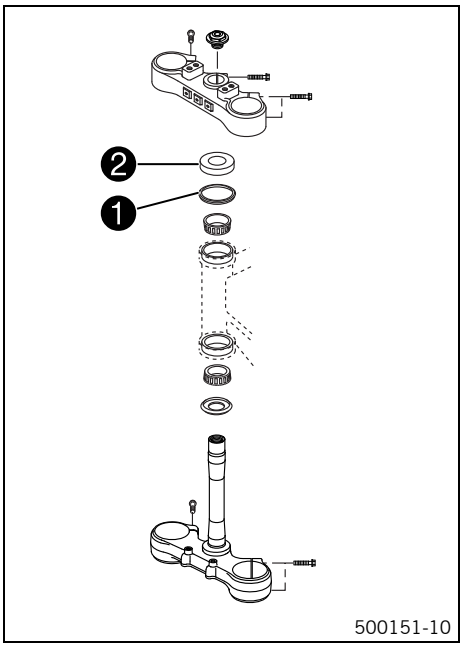
- Retirar el tornillo ❶. Retirar el tornillo ❷. Retirar la tija superior de la horquilla con el manillar y dejarla colgando de un lado.

**Información**
Tapar los componentes para que no resulten dañados.
No doblar los cables ni las conducciones.




- Retirar la junta tórica ❸. Retirar el anillo de protección ❹.
- Quitar la tija inferior de la horquilla con el tubo de la tija.
- Retirar el cojinete superior de la pipa de la dirección.

## 12.11 Montar la tija inferior de la horquilla 🔧 (200 XC-W US, 250 XC-W US, 300 EXC BR, 300 XC-W US)

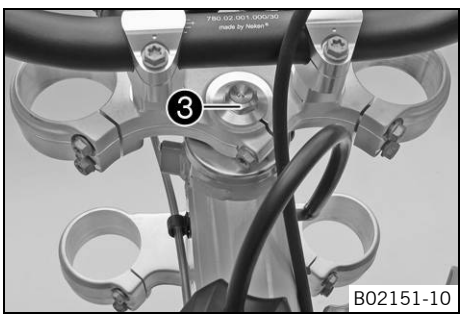



**Trabajo principal**

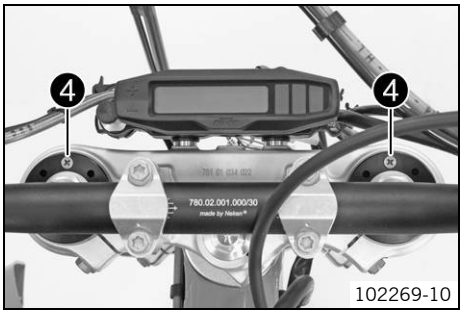
- Limpiar los cojinetes y las juntas, comprobar que no están deteriorados y engrasarlos.

| Grasa lubricante de alta viscosidad (☛ pág. 151) |
|---|

- Montar la tija inferior de la horquilla con el tubo de la tija. Montar el cojinete de la pipa de la dirección superior.
- Controlar que la junta superior de la pipa de dirección ❶ está colocada en su posición correcta.
- Montar el anillo de protección ❷.

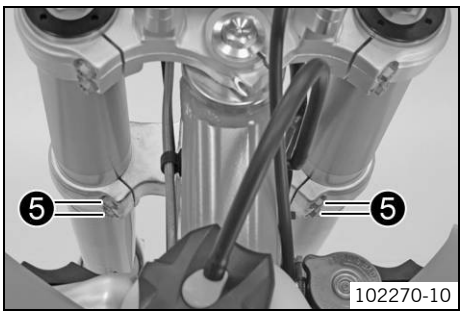



- Colocar la tija superior de la horquilla con el manillar en su posición.
- Colocar el tubo del embrague y el ramal de cables en su posición.
- Montar el tornillo ❸, pero no apretarlo todavía.




– Colocar las botellas de la horquilla en su posición.

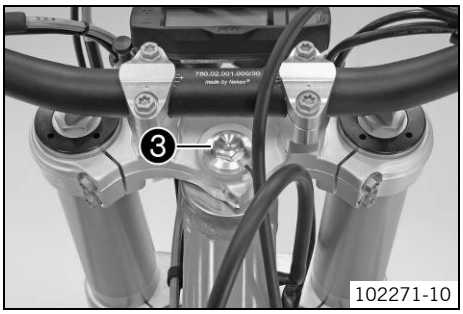
**Información**
En los laterales del extremo superior de las botellas de la horquilla hay unas hendiduras. La segunda hendidura (desde arriba) debe cerrarse con el borde superior de la tija superior de la horquilla.
Colocar los tornillos de purga de aire ❹ hacia delante.




– Apretar los tornillos ❺.

Prescripción

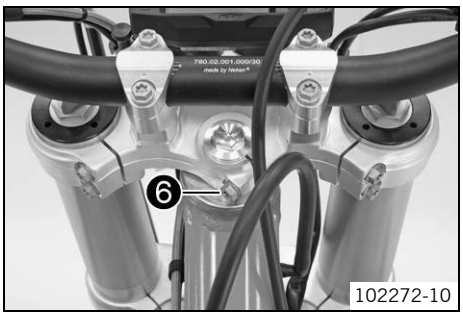
| | | |
|---|---|---|
| Tornillo de la tija inferior | M8 | 15 Nm (11,1 lbf ft) |




– Apretar el tornillo ❸.

Prescripción

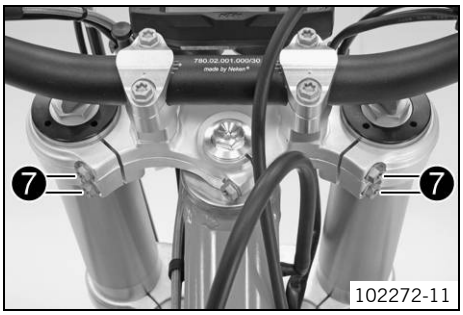
| | | |
|---|---|---|
| Tornillo de la pipa de la dirección, arriba | M20x1,5 | 12 Nm (8,9 lbf ft) |




– Apretar el tornillo ❻.

Prescripción

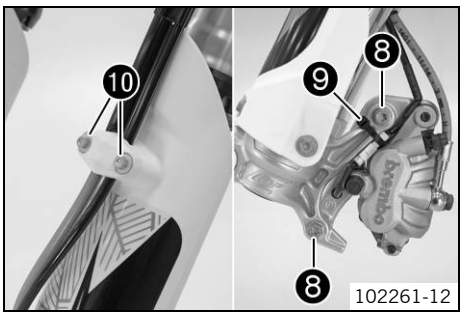
| | | |
|---|---|---|
| Tornillo del tubo de la tija, arriba | M8 | 20 Nm (14,8 lbf ft) |




– Apretar los tornillos ❼.

Prescripción

| | | |
|---|---|---|
| Tornillo de la tija superior | M8 | 20 Nm (14,8 lbf ft) |




– Colocar la pinza del freno. Montar y apretar los tornillos ❽.

Prescripción

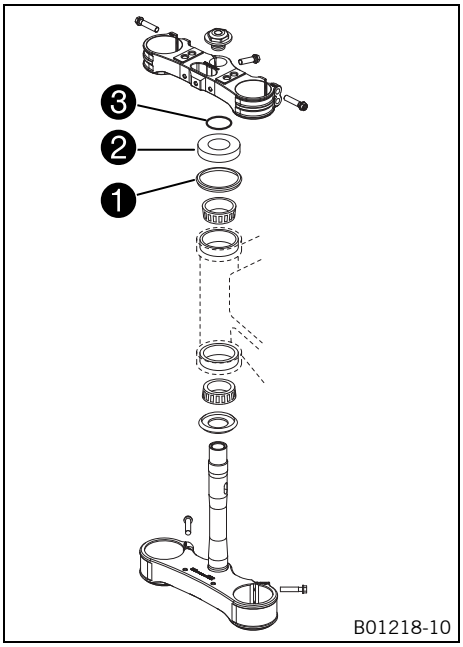
| | | | |
|---|---|---|---|
| Tornillo de la pinza del freno delantero | M8 | 25 Nm (18,4 lbf ft) | **Loctite® 243™** |

– Montar la cinta sujetacables ❾.
– Colocar la conducción del líquido de frenos y el ramal de cables en su posición. Colocar la pinza, montar los tornillos ❿ y apretarlos.

**Trabajo posterior**

- Montar el acolchado del manillar.
- Montar el guardabarros delantero. (☛ pág. 69)
- Montar la rueda delantera. 🔧 (☛ pág. 94)
- Montar la cubierta del faro con el faro. (☛ pág. 102)
- Comprobar que el ramal de cables, los cables bowden y las conducciones del freno y del embrague quedan bien tendidas, y que pueden moverse correctamente.
- Controlar la holgura del cojinete de la pipa de la dirección. (☛ pág. 66)
- Bajar la motocicleta del caballete elevador. (☛ pág. 56)
- Controlar el ajuste del faro. (☛ pág. 104)

## 12.12 Montar la tija inferior de la horquilla 🔧 (EXC EU, EXC Six Days, EXC EU/AU, Six Days)

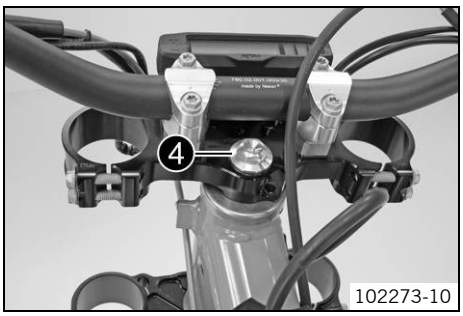



**Trabajo principal**
**(EXC EU/AU)**

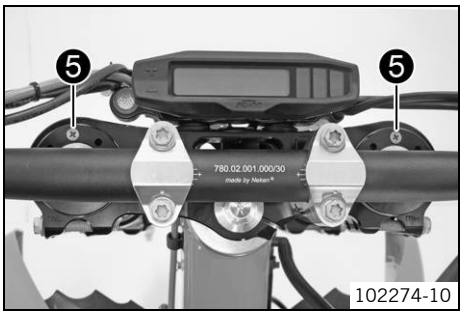
- Limpiar los cojinetes y las juntas, comprobar que no están deteriorados y engrasarlos.

  | Grasa lubricante de alta viscosidad (☛ pág. 151) |
  |---|

- Colocar la tija inferior de la horquilla con el tubo de la tija de la horquilla. Montar el cojinete superior de la pipa de la dirección.
- Comprobar si la junta superior de la pipa de la dirección ❶ está colocada correctamente.
- Montar el anillo de protección ❷ y la junta tórica ❸.




- Posicionar la tija superior de la horquilla con el manillar.
- Montar el tornillo ❹ sin apretarlo todavía.
- Posicionar el tubo del embrague y el ramal de cables.



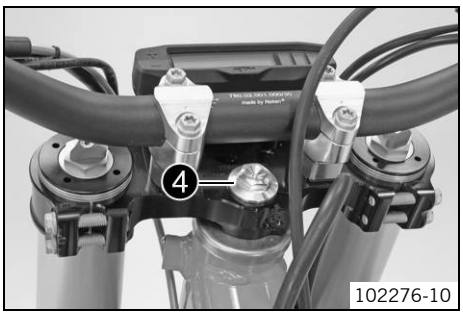

- Colocar las botellas de la horquilla en su posición.

**Información**
En los laterales del extremo superior de las botellas de la horquilla hay unas hendiduras. La segunda hendidura (desde arriba) debe cerrarse con el borde superior de la tija superior de la horquilla.
Colocar los tornillos de purga de aire ❺ hacia delante.

– Apretar los tornillos ❻.

Prescripción

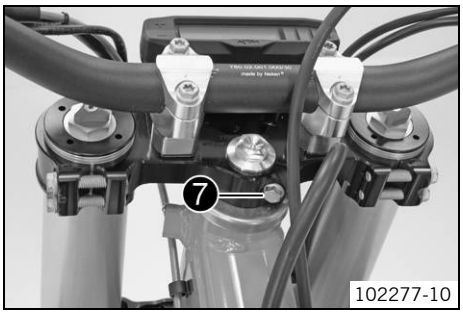
| | | |
|---|---|---|
| Tornillo de la tija inferior | M8 | 15 Nm (11,1 lbf ft) |




– Apretar el tornillo ❹.

Prescripción

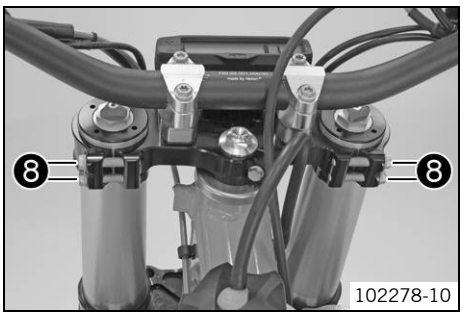
| | | |
|---|---|---|
| Tornillo de la pipa de la dirección, arriba | M20x1,5 | 12 Nm (8,9 lbf ft) |




– Montar y apretar el tornillo ❼.

Prescripción

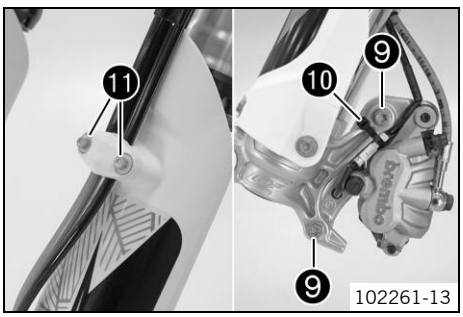
| | | | |
|---|---|---|---|
| Tornillo del tubo de la tija, arriba | M8 | 17 Nm (12,5 lbf ft) | **Loctite® 243™** |




– Apretar los tornillos ❽.

Prescripción

| | | |
|---|---|---|
| Tornillo de la tija superior | M8 | 17 Nm (12,5 lbf ft) |

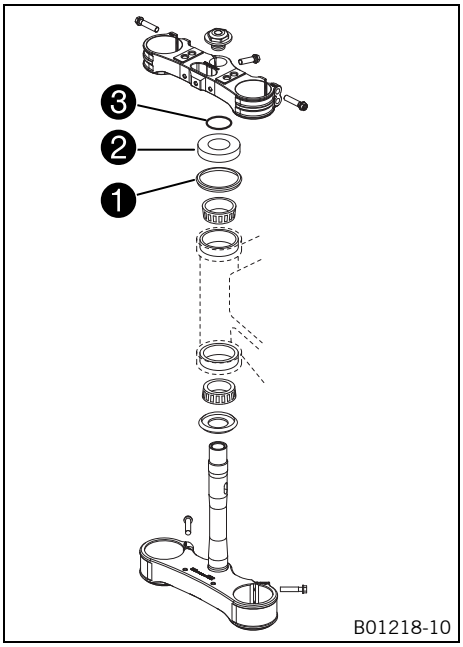



– Colocar la pinza del freno. Montar y apretar los tornillos ❾.

Prescripción

| | | | |
|---|---|---|---|
| Tornillo de la pinza del freno delantero | M8 | 25 Nm (18,4 lbf ft) | **Loctite® 243™** |

– Montar la cinta sujetacables ❿.
– Colocar la conducción del líquido de frenos y el ramal de cables en su posición. Colocar la pinza, montar los tornillos ⓫ y apretarlos.




**(Six Days)**

– Limpiar los cojinetes y las juntas, comprobar que no están deteriorados y engrasarlos.

| Grasa lubricante de alta viscosidad (☛ pág. 151) |
|---|

– Colocar la tija inferior de la horquilla con el tubo de la tija de la horquilla. Montar el cojinete superior de la pipa de la dirección.

– Comprobar si la junta superior de la pipa de la dirección ❶ está colocada correctamente.

– Montar el anillo de protección ❷ y la junta tórica ❸.

– Posicionar la tija superior de la horquilla con el manillar.

– Montar el tornillo ❹ sin apretarlo todavía.

– Posicionar el tubo del embrague y el ramal de cables.

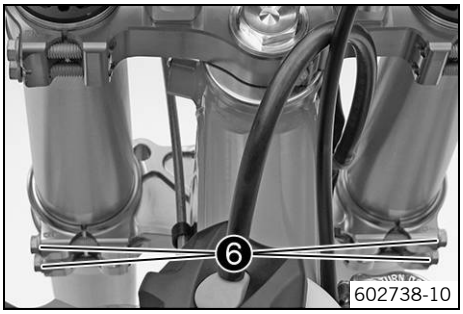
– Colocar las botellas de la horquilla en su posición.

**Información**

La amortiguación de la extensión se encuentra en la botella de la horquilla derecha **REB** (tornillo de ajuste rojo). La amortiguación de la compresión se encuentra en la botella de la horquilla izquierda **COMP** (tornillo de ajuste blanco).

En los laterales del extremo superior de las botellas de la horquilla hay unas hendiduras. La segunda hendidura (desde arriba) debe cerrarse con el borde superior de la tija superior de la horquilla.

Colocar los tornillos de purga de aire ❺ hacia delante.




– Apretar los tornillos ❻.

Prescripción

| | | |
|---|---|---|
| Tornillo de la tija inferior | M8 | 15 Nm (11,1 lbf ft) |

– Apretar el tornillo ❹.

Prescripción

| | | |
|---|---|---|
| Tornillo de la pipa de la dirección, arriba | M20x1,5 | 12 Nm (8,9 lbf ft) |

– Montar y apretar el tornillo ❼.

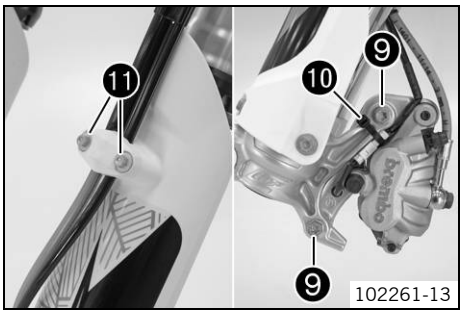
Prescripción

| | | | |
|---|---|---|---|
| Tornillo del tubo de la tija, arriba | M8 | 17 Nm (12,5 lbf ft) | **Loctite® 243™** |

– Apretar los tornillos ❽.

Prescripción

| | | |
|---|---|---|
| Tornillo de la tija superior | M8 | 17 Nm (12,5 lbf ft) |




– Colocar la pinza del freno. Montar y apretar los tornillos ❾.

Prescripción

| | | | |
|---|---|---|---|
| Tornillo de la pinza del freno delantero | M8 | 25 Nm (18,4 lbf ft) | **Loctite® 243™** |

– Montar la cinta sujetacables ❿.
– Colocar la conducción del líquido de frenos y el ramal de cables en su posición. Colocar la pinza, montar los tornillos ⓫ y apretarlos.

**Trabajo posterior**

– Montar el guardabarros delantero. (☛ pág. 69)
– Montar el acolchado del manillar.
– Montar la cubierta del faro con el faro. (☛ pág. 102)
– Controlar el ajuste del faro. (☛ pág. 104)
– Montar la rueda delantera. 🔧 (☛ pág. 94)
– Comprobar que el ramal de cables, los cables bowden y las conducciones del freno y del embrague queden bien tendidas, y que puedan moverse correctamente.
– Controlar la holgura del cojinete de la pipa de la dirección. (☛ pág. 66)
– Bajar la motocicleta del caballete elevador. (☛ pág. 56)

## 12.13 Controlar la holgura del cojinete de la pipa de la dirección

**Advertencia**

**Peligro de accidente** Comportamiento inseguro a causa de una holgura incorrecta en el cojinete de la pipa de la dirección.

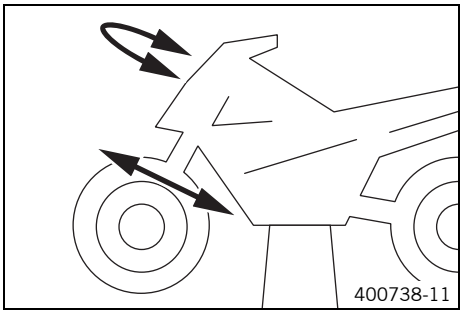
– Ajustar inmediatamente la holgura del cojinete de la pipa de la dirección. (Su taller especializado autorizado KTM estará encantado de ayudarle.)

**Información**

Si se circula durante un periodo de tiempo prolongado con holgura en el cojinete de la pipa de la dirección, se deterioran los cojinetes y más adelante también los asientos de los cojinetes en el chasis.

**Trabajo previo**

– Levantar la motocicleta con un caballete elevador. (☛ pág. 56)




**Trabajo principal**

– Colocar el manillar en la posición de marcha recta. Mover las botellas de la horquilla hacia delante y hacia atrás en la dirección de la marcha.

| |
|---|
| No debe apreciarse holgura alguna en el cojinete de la pipa de la dirección. |

» Si se aprecia holgura:

– Ajustar la holgura del cojinete de la pipa de la dirección. (☛ pág. 67)

– Mover el manillar de un lado a otro en el margen completo de giro.

| |
|---|
| El manillar debe poder moverse con suavidad en el margen completo de giro. No deben apreciarse puntos de encastre. |

» Si se aprecian puntos de encastre:

– Ajustar la holgura del cojinete de la pipa de la dirección. (☛ pág. 67)

– Controlar y sustituir en caso necesario el cojinete de la pipa de la dirección.

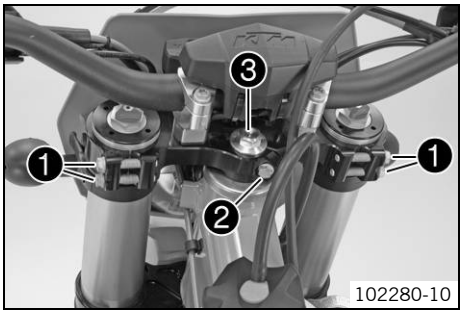
**Trabajo posterior**

– Bajar la motocicleta del caballete elevador. (☛ pág. 56)

## 12.14 Ajustar la holgura del cojinete de la pipa de la dirección

**Trabajo previo**

– Levantar la motocicleta con un caballete elevador. (☛ pág. 56)




**Trabajo principal**
**(EXC EU/AU)**

– Soltar los tornillos ❶. Quitar el tornillo ❷.

– Soltar el tornillo ❸ y apretarlo de nuevo.

Prescripción

| | | |
|---|---|---|
| Tornillo de la pipa de la dirección, arriba | M20x1,5 | 12 Nm (8,9 lbf ft) |

– Golpear suavemente con un martillo de goma sobre la tija superior de la horquilla para suprimir las tensiones mecánicas.

– Apretar los tornillos ❶.

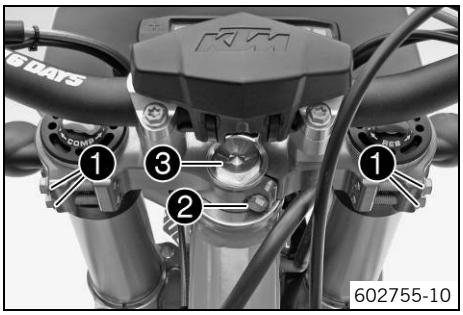
Prescripción

| | | |
|---|---|---|
| Tornillo de la tija superior | M8 | 17 Nm (12,5 lbf ft) |

– Montar el tornillo ❷ y apretarlo.

Prescripción

| | | | |
|---|---|---|---|
| Tornillo del tubo de la tija, arriba | M8 | 17 Nm (12,5 lbf ft) | **Loctite® 243™** |




**(Six Days)**

– Soltar los tornillos ❶. Quitar el tornillo ❷.

– Soltar el tornillo ❸ y apretarlo de nuevo.

Prescripción

| | | |
|---|---|---|
| Tornillo de la pipa de la dirección, arriba | M20x1,5 | 12 Nm (8,9 lbf ft) |

– Golpear suavemente con un martillo de goma sobre la tija superior de la horquilla para suprimir las tensiones mecánicas.

– Apretar los tornillos ❶.

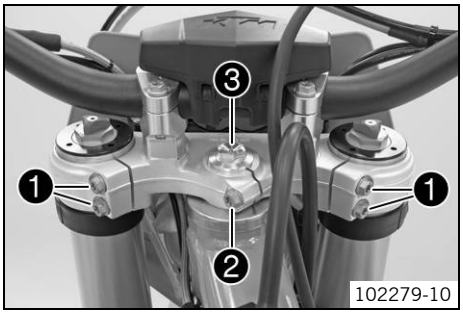
Prescripción

| | | |
|---|---|---|
| Tornillo de la tija superior | M8 | 17 Nm (12,5 lbf ft) |

– Montar el tornillo ❷ y apretarlo.

Prescripción

| | | | |
|---|---|---|---|
| Tornillo del tubo de la tija, arriba | M8 | 17 Nm (12,5 lbf ft) | **Loctite® 243™** |




**(200 XC-W US, 250 XC-W US, 300 EXC BR, 300 XC-W US)**

– Soltar los tornillos ❶ y ❷.
– Soltar el tornillo ❸ y apretarlo de nuevo.

Prescripción

| | | |
|---|---|---|
| Tornillo de la pipa de la dirección, arriba | M20x1,5 | 12 Nm (8,9 lbf ft) |

– Golpear suavemente con un martillo de goma sobre la tija superior de la horquilla para suprimir las tensiones mecánicas.
– Apretar los tornillos ❶.

Prescripción

| | | |
|---|---|---|
| Tornillo de la tija superior | M8 | 20 Nm (14,8 lbf ft) |

– Apretar el tornillo ❷.

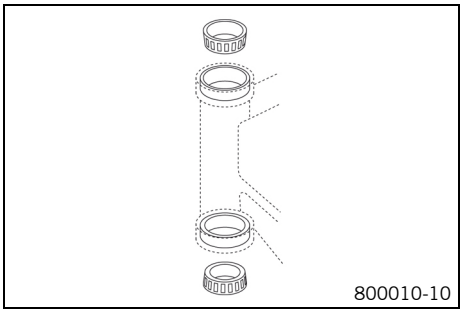
Prescripción

| | | |
|---|---|---|
| Tornillo del tubo de la tija, arriba | M8 | 20 Nm (14,8 lbf ft) |

**Trabajo posterior**

– Controlar la holgura del cojinete de la pipa de la dirección. (☛ pág. 66)
– Bajar la motocicleta del caballete elevador. (☛ pág. 56)

## 12.15 Engrasar el cojinete de la pipa de la dirección




**(200 XC-W US, 250 XC-W US, 300 EXC BR, 300 XC-W US)**

– Desmontar la tija inferior de la horquilla. (☛ pág. 60)
– Montar la tija inferior de la horquilla. (☛ pág. 61)

**(EXC EU, EXC Six Days, EXC EU/AU, Six Days)**

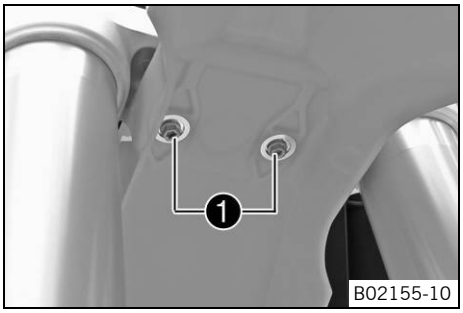
– Desmontar la tija inferior de la horquilla. (☛ pág. 61)
– Montar la tija inferior de la horquilla. (☛ pág. 63)

## 12.16 Desmontar el guardabarros delantero

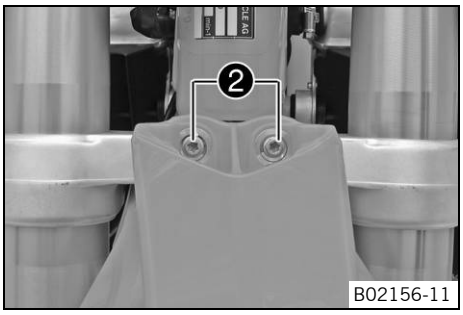
**Trabajo previo**

– Desmontar la cubierta del faro con el faro. (☛ pág. 102)

**Trabajo principal**

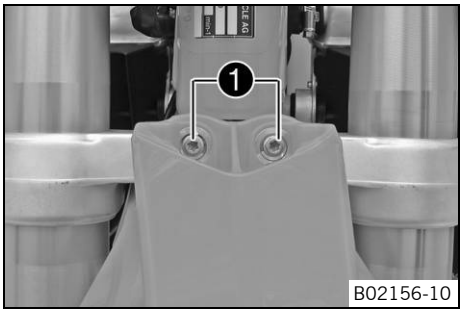



– Retirar los tornillos ❶.




– Retirar los tornillos ❷. Desmontar el guardabarros delantero.

## 12.17 Montar el guardabarros delantero

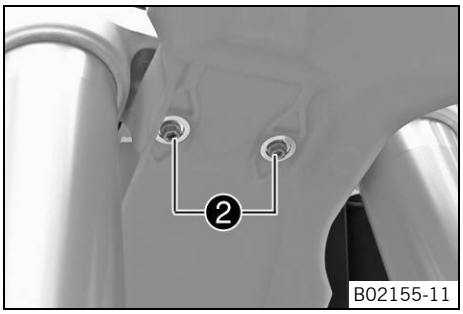



**Trabajo principal**

– Colocar el guardabarros delantero en su posición. Montar los tornillos ❶ y apretarlos.

Prescripción

| | | |
|---|---|---|
| Demás tornillos del chasis | M6 | 10 Nm (7,4 lbf ft) |




– Montar y apretar los tornillos ❷.

Prescripción

| | | |
|---|---|---|
| Demás tornillos del chasis | M6 | 10 Nm (7,4 lbf ft) |

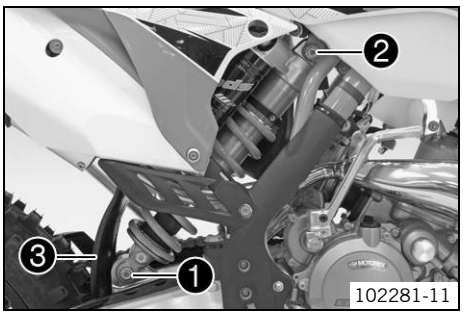
**Trabajo posterior**

– Montar la cubierta del faro con el faro. (☛ pág. 102)
– Controlar el ajuste del faro. (☛ pág. 104)

## 12.18 Desmontar el amortiguador

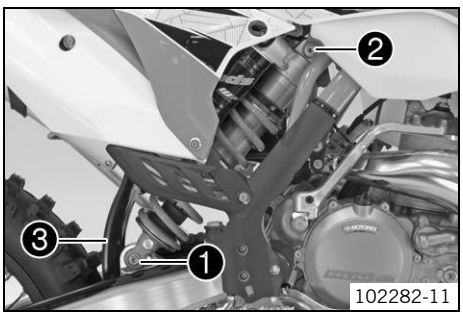
**Trabajo previo**

– Levantar la motocicleta con un caballete elevador. (☛ pág. 56)




**Trabajo principal**
**(Todos los modelos 125/200)**

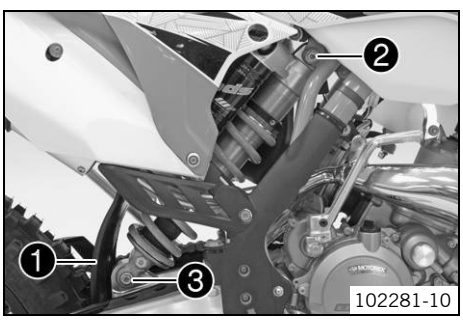
– Soltar el tornillo ❶ y bajar la rueda trasera con el basculante hasta la posición más baja posible en la que pueda girar todavía la rueda trasera. Fijar la rueda trasera en esta posición.
– Soltar el tornillo ❷, empujar hacia un lado la protección contra salpicaduras ❸ y desmontar el amortiguador.




**(Todos los modelos 250/300)**

– Soltar el tornillo ❶ y bajar la rueda trasera con el basculante hasta la posición más baja posible en la que pueda girar todavía la rueda trasera. Fijar la rueda trasera en esta posición.
– Soltar el tornillo ❷, empujar hacia un lado la protección contra salpicaduras ❸ y desmontar el amortiguador.

## 12.19 Montar el amortiguador




**Trabajo principal**
**(Todos los modelos 125/200)**

– Empujar la protección contra salpicaduras ❶ hacia un lado y posicionar el amortiguador. Montar el tornillo ❷ y apretarlo.

Prescripción

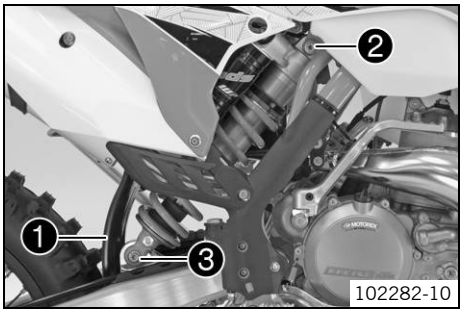
| | | | |
|---|---|---|---|
| Tornillo del amortiguador, arriba | M12 | 80 Nm (59 lbf ft) | **Loctite® 2701™** |

– Montar el tornillo ❸ y apretarlo.

Prescripción

| | | | |
|---|---|---|---|
| Tornillo del amortiguador, abajo | M12 | 80 Nm (59 lbf ft) | **Loctite® 2701™** |

**Información**
El cojinete giratorio del amortiguador en el basculante tiene un recubrimiento de teflón. No se puede lubricar con grasa ni otros agentes de deslizamiento. Los lubricantes disuelven el recubrimiento de teflón, reduciendo drásticamente la vida útil.




**(Todos los modelos 250/300)**

– Empujar la protección contra salpicaduras ❶ hacia un lado y posicionar el amortiguador. Montar el tornillo ❷ y apretarlo.

Prescripción

| | | | |
|---|---|---|---|
| Tornillo del amortiguador, arriba | M12 | 80 Nm (59 lbf ft) | **Loctite® 2701™** |

– Montar el tornillo ❸ y apretarlo.

Prescripción

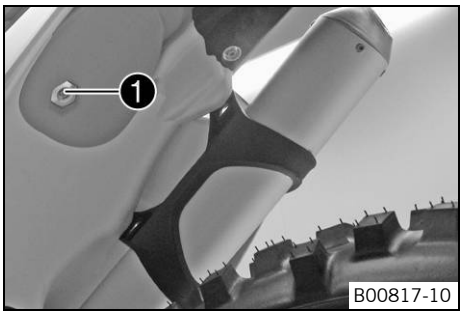
| | | | |
|---|---|---|---|
| Tornillo del amortiguador, abajo | M12 | 80 Nm (59 lbf ft) | **Loctite® 2701™** |

**Información**
El cojinete giratorio del amortiguador en el basculante tiene un recubrimiento de teflón. No se puede lubricar con grasa ni otros agentes de deslizamiento. Los lubricantes disuelven el recubrimiento de teflón, reduciendo drásticamente la vida útil.

**Trabajo posterior**

– Bajar la motocicleta del caballete elevador. (☛ pág. 56)

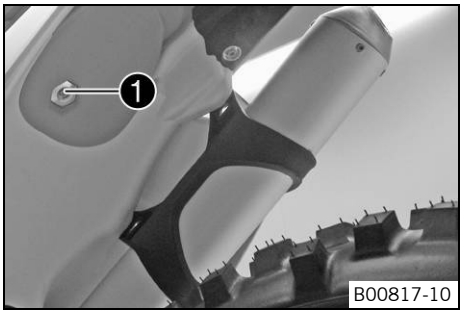
## 12.20 Desmontar el asiento




– Soltar el tornillo ❶. Levantar la parte trasera del asiento, tirar de él hacia atrás y desmontarlo a continuación hacia arriba.

## 12.21 Montar el asiento

– Enganchar la parte delantera del asiento en el casquillo de collarín del depósito de combustible, bajarlo en la parte trasera y desplazarlo al mismo tiempo hacia delante.
– Asegurarse que el asiento queda bien encastrado en su posición.

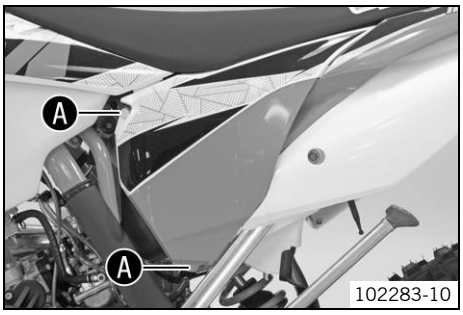



– Montar el tornillo 1 de sujeción del asiento y apretarlo.

Prescripción

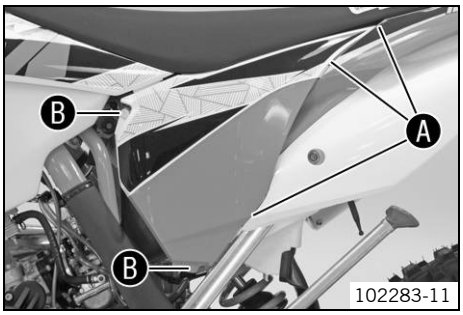
| | | |
|---|---|---|
| Demás tornillos del chasis | M6 | 10 Nm (7,4 lbf ft) |

## 12.22 Desmontar la tapa de la caja del filtro de aire




– Extraer lateralmente la tapa de la caja del filtro de aire en la zona A y desmontarla hacia delante.

## 12.23 Montar la tapa de la caja del filtro de aire




– Enganchar la tapa de la caja del filtro de aire en la sección trasera A y encajarla en la sección delantera B.

## 12.24 Desmontar el filtro de aire

**Indicación**

**Daños en el motor** El aire de aspiración no filtrado influye negativamente sobre la durabilidad del motor.

– El vehículo no debe ponerse nunca en marcha sin el filtro de aire, puesto que podría entrar polvo y suciedad al interior del motor y ocasionar un alto nivel de desgaste.

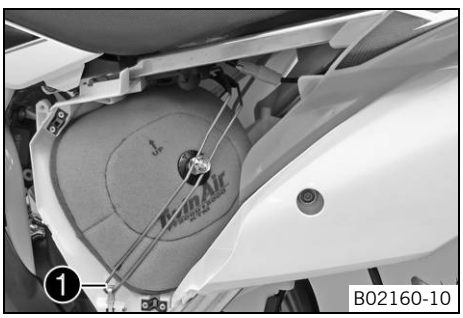
**Advertencia**

**Amenaza para el medio ambiente** Los materiales contaminantes provocan daños en el medio ambiente.

– Elimine correctamente conforme a la normativa en vigor los productos tales como aceites, grasas, filtros, combustible, productos de limpieza, líquido de frenos, etc.

**Trabajo previo**

– Desmontar la tapa de la caja del filtro de aire. (☛ pág. 71)

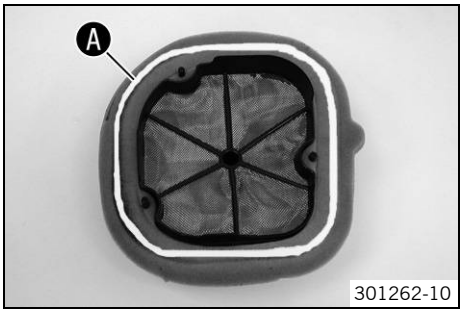



**Trabajo principal**

– Desenganchar el estribo de sujeción del filtro de aire 1 y bascularlo hacia un lado. Desmontar el filtro de aire con el soporte del filtro.

– Extraer el filtro de aire de su soporte.

## 12.25 Montar el filtro de aire

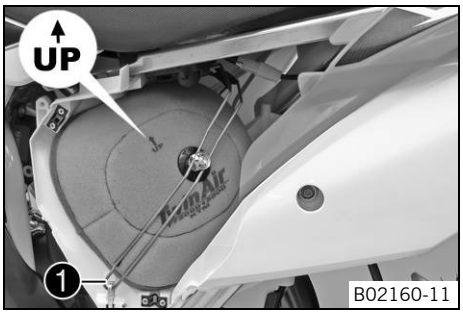



**Trabajo principal**

– Montar el filtro de aire limpio en el soporte.

– Engrasar la zona Ⓐ del filtro de aire.

| Grasa de larga duración (☛ pág. 151) |
|---|




– Montar las dos piezas juntas, posicionarlas y fijarlas con el estribo de sujeción del filtro de aire ❶.

✓ La flecha de la marca **UP** mira hacia arriba.

**Información**
Si el filtro de aire no está montado correctamente, podría penetrar polvo y suciedad al interior del motor, provocando una avería.

**Trabajo posterior**

– Montar la tapa de la caja del filtro de aire. (☛ pág. 71)

## 12.26 Limpiar el filtro de aire y la caja del filtro de aire

**Advertencia**
**Amenaza para el medio ambiente** Los materiales contaminantes provocan daños en el medio ambiente.

– Elimine correctamente conforme a la normativa en vigor los productos tales como aceites, grasas, filtros, combustible, productos de limpieza, líquido de frenos, etc.

**Información**
No utilizar combustible ni petróleo para limpiar el filtro de aire, pues estos agentes atacan la gomaespuma.

**Trabajo previo**

– Desmontar la tapa de la caja del filtro de aire. (☛ pág. 71)

– Desmontar el filtro de aire. (☛ pág. 71)

**Trabajo principal**

– Lavar a fondo el filtro de aire en un líquido de limpieza especial y dejarlo secar bien.

| Agente de limpieza para filtros de aire (☛ pág. 151) |
|---|

**Información**
Oprimir sólo ligeramente el filtro de aire, no exprimirlo.

– Engrasar el filtro de aire seco con aceite de alta calidad para filtros.

| Aceite para filtros de aire de gomaespuma (☛ pág. 151) |
|---|

– Limpiar la caja del filtro de aire.

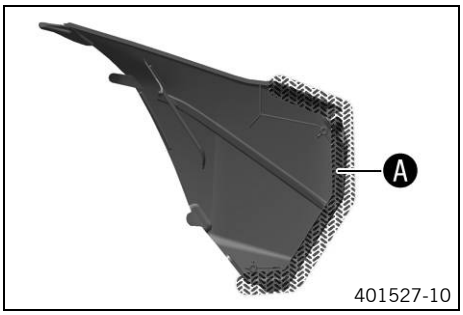
– Limpiar la tubuladura de aspiración y comprobar que esté en buen estado y bien sujeta.

**Trabajo posterior**

– Montar el filtro de aire. (☛ pág. 72)

– Montar la tapa de la caja del filtro de aire. (☛ pág. 71)

## 12.27 Sellar la caja del filtro de aire




**Trabajo previo**

– Desmontar la tapa de la caja del filtro de aire. (☛ pág. 71)

**Trabajo principal**

– Sellar la caja del filtro de aire por el área marcada Ⓐ.

**Trabajo posterior**

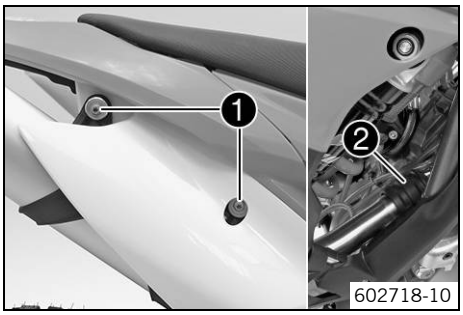
– Montar la tapa de la caja del filtro de aire. (☛ pág. 71)

## 12.28 Desmontar el silenciador

**Advertencia**

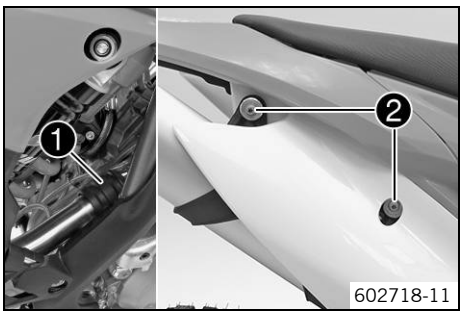
**Peligro de quemaduras** El equipo de escape alcanza temperaturas muy elevadas durante el funcionamiento del vehículo.

– Esperar a que se enfríe el equipo de escape. No tocar las piezas calientes.




– Soltar los tornillos ❶.
– Extraer del colector el manguito de goma ❷ del silenciador.

## 12.29 Montar el silenciador




– Montar el silenciador con el manguito de goma ❶.
– Montar los tornillos ❷ y apretarlos.

Prescripción

| | | |
|---|---|---|
| Demás tornillos del chasis | M6 | 10 Nm (7,4 lbf ft) |

## 12.30 Sustituir el relleno de fibra de vidrio del silenciador

**Advertencia**

**Peligro de quemaduras** El equipo de escape alcanza temperaturas muy elevadas durante el funcionamiento del vehículo.

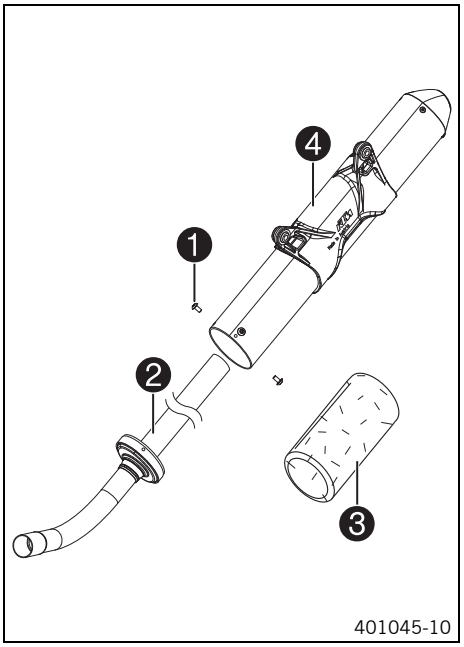
– Esperar a que se enfríe el equipo de escape. No tocar las piezas calientes.

**Información**

Con el tiempo, las fibras del vellón de fibra de vidrio se desvanecen, es decir, el silenciador "se quema".
Con ello, además de aumentar el nivel de ruidos, se modifica también la característica de potencia del vehículo.

**Trabajo previo**

– Desmontar el silenciador. (☛ pág. 73)




**Trabajo principal**

– Retirar los tornillos ❶.
– Extraer el tubo interior ❷.
– Retirar el relleno de fibra de vidrio ❸ del tubo interior.
– Limpiar y comprobar el estado de deterioro de las piezas que se deban volver a montar.
– Montar un relleno de fibra de vidrio nuevo ❸ en el tubo interior.
– Colocar el tubo exterior ❹ sobre el tubo interior con el nuevo relleno de fibra de vidrio.
– Montar y apretar los tornillos ❶.

Prescripción

| | | |
|---|---|---|
| Tornillos del silenciador | M5 | 7 Nm (5,2 lbf ft) |

**Trabajo posterior**

– Montar el silenciador. (☛ pág. 73)

## 12.31 Desmontar el depósito de combustible

**Peligro**

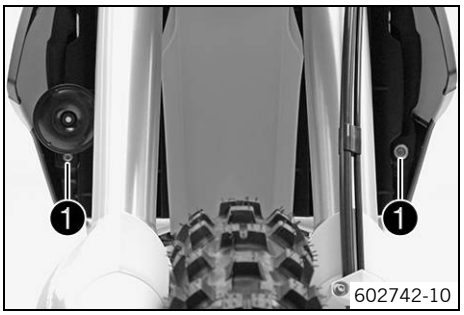
**Peligro de incendio** El carburante es fácilmente inflamable.

– No repostar el vehículo en la cercanía de llamas abiertas o de cigarrillos encendidos y parar siempre el motor para repostar. Asegurarse de que el combustible no puede derramarse sobre las piezas calientes del vehículo. Recoger inmediatamente el combustible derramado.
– El combustible del depósito se dilata con el calor y podría salirse si está demasiado lleno. Observar las indicaciones relativas al depósito de combustible.

**Advertencia**

**Peligro de envenenamiento** El combustible es venenoso y nocivo para la salud.

– No debe permitirse que el combustible entre en contacto con la piel, los ojos o la ropa. No inhalar los vapores del combustible. En caso de contacto con los ojos, lavar inmediatamente con agua y buscar ayuda médica. Limpiar inmediatamente con agua y jabón las partes de la piel contaminadas. En caso de ingestión de combustible, buscar ayuda médica inmediatamente. Cambiarse la ropa que esté sucia de combustible. Guardar el combustible correctamente en un recipiente adecuado y mantenerlo fuera del alcance de los niños.




**Trabajo previo**

– Desmontar el asiento. (☛ pág. 70)

**Trabajo principal**

– Girar el mango ❶ en el grifo de la gasolina a la posición **OFF**. (Figura 602702-10☛ pág. 19)
– Desmontar la manguera de combustible.

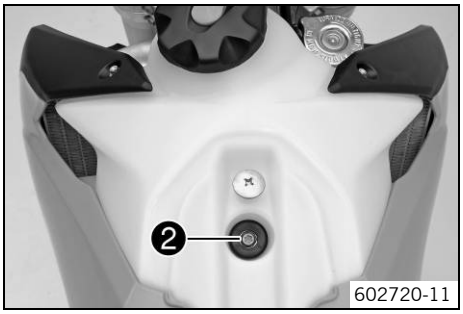
**Información**

Es posible que salga un resto de combustible de la manguera de gasolina.

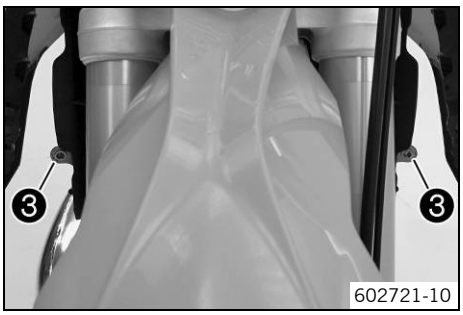
– Soltar los tornillos ❶ con casquillo de collarín.

**(Todos los modelos EXC)**

– Dejar la bocina con el soporte colgando hacia un lado.




– Retirar el tornillo ❷ con casquillo de goma.
– Soltar la manguera del respiradero del depósito de combustible.




– Retirar los dos spoilers a los lados de la sujeción del radiador ❸ y desmontar el depósito de combustible hacia arriba.

## 12.32 Montar el depósito de combustible

**Peligro**

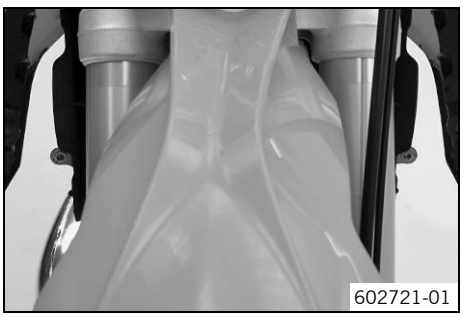
**Peligro de incendio** El carburante es fácilmente inflamable.

– No repostar el vehículo en la cercanía de llamas abiertas o de cigarrillos encendidos y parar siempre el motor para repostar. Asegurarse de que el combustible no puede derramarse sobre las piezas calientes del vehículo. Recoger inmediatamente el combustible derramado.
– El combustible del depósito se dilata con el calor y podría salirse si está demasiado lleno. Observar las indicaciones relativas al depósito de combustible.

**Advertencia**

**Peligro de envenenamiento** El combustible es venenoso y nocivo para la salud.

– No debe permitirse que el combustible entre en contacto con la piel, los ojos o la ropa. No inhalar los vapores del combustible. En caso de contacto con los ojos, lavar inmediatamente con agua y buscar ayuda médica. Limpiar inmediatamente con agua y jabón las partes de la piel contaminadas. En caso de ingestión de combustible, buscar ayuda médica inmediatamente. Cambiarse la ropa que esté sucia de combustible.




**Trabajo principal**

– Controlar el tendido del cable bowden del acelerador. (☛ pág. 80)
– Colocar el depósito de combustible y colgar los dos spoilers lateralmente en la sujeción del radiador.
– Asegurarse de que no quede pinzado ni resulte dañado ningún cable o cable bowden.

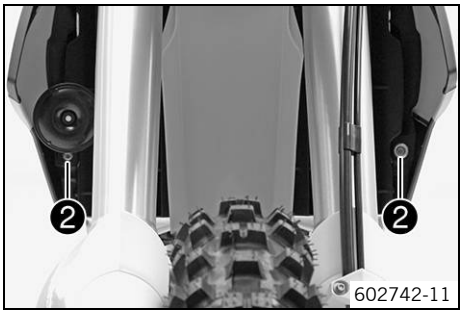
– Conectar la manguera del respiradero del depósito.
– Montar el tornillo ❶ con el casquillo de goma y apretarlo.

Prescripción

| | | |
|---|---|---|
| Demás tornillos del chasis | M6 | 10 Nm (7,4 lbf ft) |

**(Todos los modelos EXC)**

– Colocar la bocina en su posición junto con el soporte.




– Montar los tornillos ❷ con el casquillo de collarín y apretarlos.

Prescripción

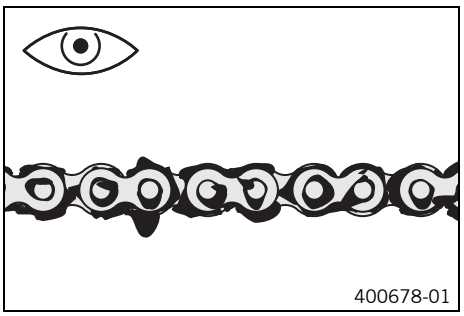
| | | |
|---|---|---|
| Demás tornillos del chasis | M6 | 10 Nm (7,4 lbf ft) |

– Conectar la manguera de gasolina.

**Trabajo posterior**

– Montar el asiento. (☛ pág. 70)

## 12.33 Controlar la suciedad de la cadena




– Comprobar si hay suciedad patente sobre la cadena.
  » Si la cadena está muy sucia:
    – Limpiar la cadena. (☛ pág. 76)

## 12.34 Limpiar la cadena

**Advertencia**

**Peligro de accidente** Los lubricantes disminuyen la adherencia de los neumáticos a la calzada.

– Eliminar los restos de lubricante utilizando un producto de limpieza adecuado.

**Advertencia**

**Peligro de accidente** Reducción de la capacidad de frenado a causa de aceite o grasa sobre los discos de freno.

– Mantener los discos de freno siempre limpios de aceite y grasa y, si fuera necesario, limpiarlos con un limpiador de frenos.

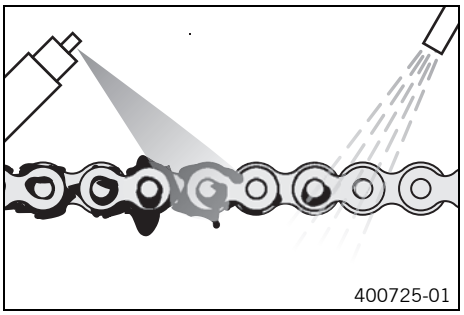
**Advertencia**

**Amenaza para el medio ambiente** Los materiales contaminantes provocan daños en el medio ambiente.

– Elimine correctamente conforme a la normativa en vigor los productos tales como aceites, grasas, filtros, combustible, productos de limpieza, líquido de frenos, etc.

**Información**

La duración de la cadena depende en gran medida de su conservación.




**Trabajo previo**

– Levantar la motocicleta con un caballete elevador. (☛ pág. 56)

**Trabajo principal**

– Limpiar periódicamente la cadena y rociarla a continuación con un spray para cadenas.

| |
|---|
| Agente de limpieza para cadenas (☛ pág. 151) |
| Spray para cadenas (todoterreno) (☛ pág. 152) |

**Trabajo posterior**

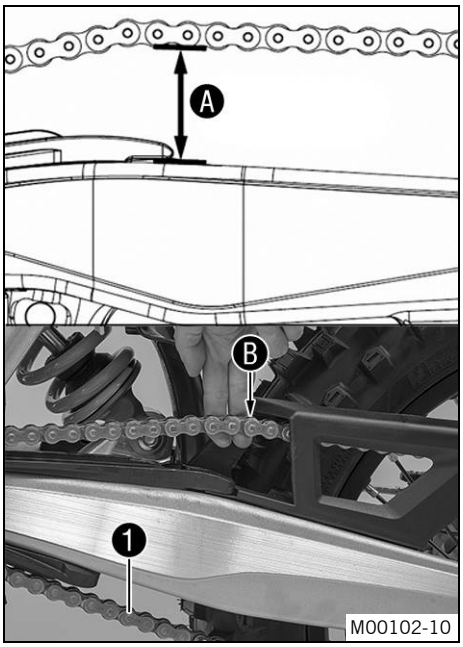
– Bajar la motocicleta del caballete elevador. (☛ pág. 56)

## 12.35 Controlar la tensión de la cadena

**Advertencia**

**Peligro de accidente** Peligro debido a una tensión inadecuada en la cadena.

– Si la cadena está demasiado tensada, los componentes de la transmisión secundaria (cadena, piñón de la cadena, corona de la cadena, cojinete de la caja de cambios y de la rueda trasera) padecerán una carga adicional. Además de desgaste prematuro, en casos extremos también podrían romperse la cadena o el árbol secundario de la caja de cambios. Por lo contrario, si la cadena está demasiado floja, podría salirse del piñón o la corona de la cadena y bloquear la rueda trasera o dañar el motor. Comprobar que la tensión de la cadena sea correcta y, si fuera necesario, ajustarla.




**Trabajo previo**

– Levantar la motocicleta con un caballete elevador. (☛ pág. 56)

**Trabajo principal**

– Tirar de la cadena hacia arriba en el extremo de la pieza de deslizamiento de la cadena y calcular la tensión de la cadena Ⓐ.

**Información**

La sección inferior de la cadena ❶ tiene que estar tensada.
Cuando está montado el guardacadena, la cadena debe poderse mover hacia arriba, como mínimo, hasta el tope en el guardacadena Ⓑ.
Debido a que las cadenas no se desgastan siempre de forma homogénea, la medición debe repetirse en varios puntos de la cadena.

| | |
|---|---|
| Tensión de la cadena | 55... 58 mm (2,17... 2,28 in) |

» Si la tensión de la cadena no coincide con el valor prescrito:
– Ajustar la tensión de la cadena. (☛ pág. 77)

**Trabajo posterior**

– Bajar la motocicleta del caballete elevador. (☛ pág. 56)

## 12.36 Ajustar la tensión de la cadena

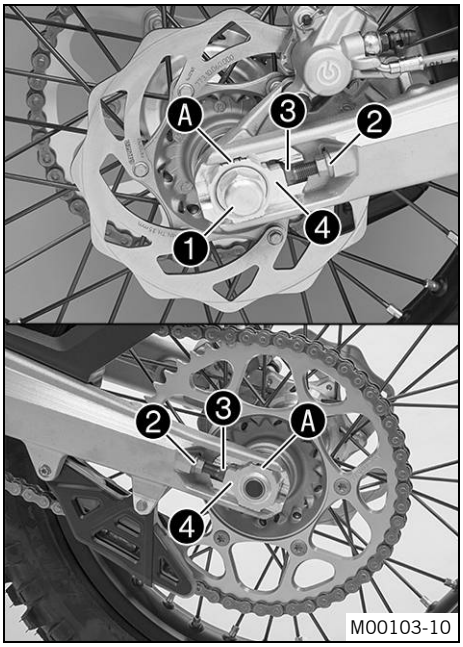
**Advertencia**

**Peligro de accidente** Peligro debido a una tensión inadecuada en la cadena.

– Si la cadena está demasiado tensada, los componentes de la transmisión secundaria (cadena, piñón de la cadena, corona de la cadena, cojinete de la caja de cambios y de la rueda trasera) padecerán una carga adicional. Además de desgaste prematuro, en casos extremos también podrían romperse la cadena o el árbol secundario de la caja de cambios. Por lo contrario, si la cadena está demasiado floja, podría salirse del piñón o la corona de la cadena y bloquear la rueda trasera o dañar el motor. Comprobar que la tensión de la cadena sea correcta y, si fuera necesario, ajustarla.

**Trabajo previo**

– Levantar la motocicleta con un caballete elevador. (☛ pág. 56)
– Controlar la tensión de la cadena. (☛ pág. 77)




**Trabajo principal**

– Soltar la tuerca ❶.
– Soltar las tuercas ❷.
– Ajustar la tensión de la cadena girando los tornillos de ajuste ❸ a la izquierda y a la derecha.

Prescripción

| | |
|---|---|
| Tensión de la cadena | 55... 58 mm (2,17... 2,28 in) |
| Girar los tornillos de ajuste ❸ a la izquierda y a la derecha hasta que las marcas de los tensores derecho e izquierdo de la cadena estén en la misma posición respecto a las marcas de referencia Ⓐ. Con ello, la rueda trasera está bien alineada. | |

– Apretar las tuercas ❷.
– Asegurarse de que los tensores de la cadena ❹ se apoyan sobre los tornillos de ajuste ❸.
– Apretar la tuerca ❶.

Prescripción

| | | |
|---|---|---|
| Tuerca del eje de la rueda trasera | M20x1,5 | 80 Nm (59 lbf ft) |

**Información**

Gracias a la amplia gama de ajuste de los tensores de la cadena (32 mm (1,18 in)), es posible conducir con diferentes desmultiplicaciones secundarias sin modificar la longitud de la cadena.

Los tensores de la cadena ❹ pueden girarse 180°.

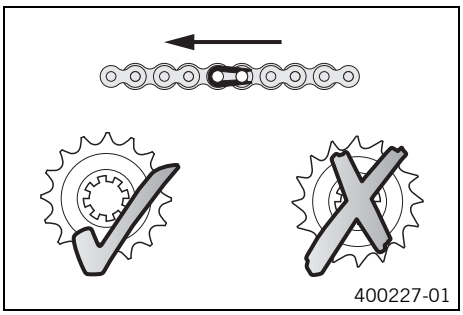
**Trabajo posterior**

– Bajar la motocicleta del caballete elevador. (☛ pág. 56)

## 12.37 Controlar la cadena, la corona, el piñón y la guía de la cadena

**Trabajo previo**

– Levantar la motocicleta con un caballete elevador. (☛ pág. 56)

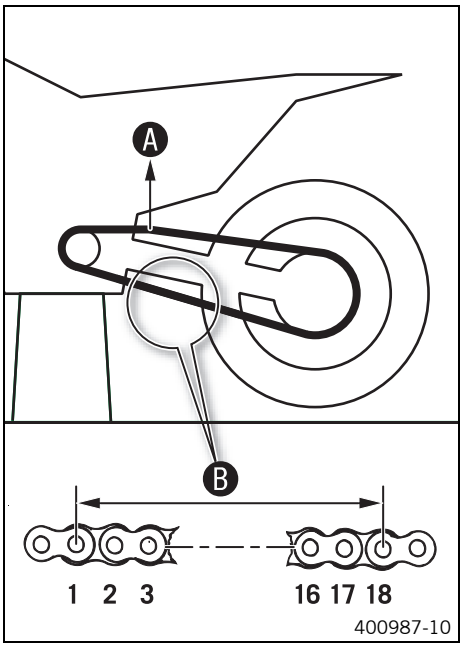



**Trabajo principal**

– Cambiar el cambio de marchas a punto muerto.
– Controlar el desgaste de la corona y el piñón de la cadena.
  » Si la corona o el piñón de la cadena están desgastados:
    – Sustituir el juego de transmisión. 🔧

**Información**

El piñón, la corona y la cadena tienen que sustituirse siempre conjuntamente.




– Tirar de la parte superior de la cadena con la fuerza indicada Ⓐ.

Prescripción

| | |
|---|---|
| Fuerza para medir el desgaste de la cadena | 10... 15 kg (22... 33 lb.) |

– Medir la separación Ⓑ entre 18 eslabones de la cadena en la sección inferior de la cadena.

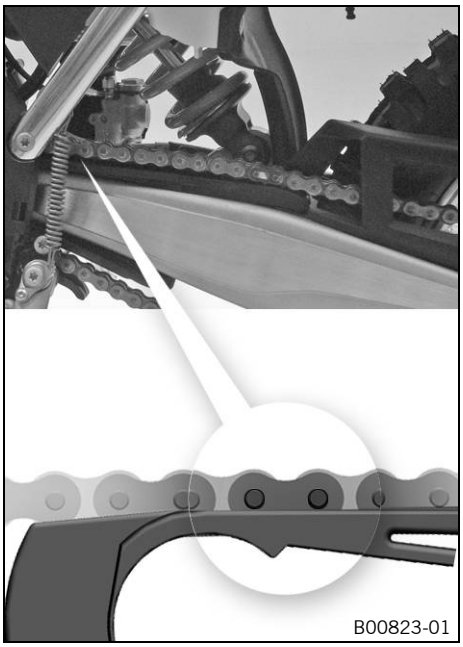
**Información**

Las cadenas no se desgastan siempre de forma homogénea; repetir la medición en varios puntos de la cadena.

| | |
|---|---|
| Separación máxima Ⓑ en el punto más largo de la cadena | 272 mm (10,71 in) |

  » Si la separación Ⓑ es mayor que la cota indicada:
    – Sustituir el juego de transmisión. 🔧

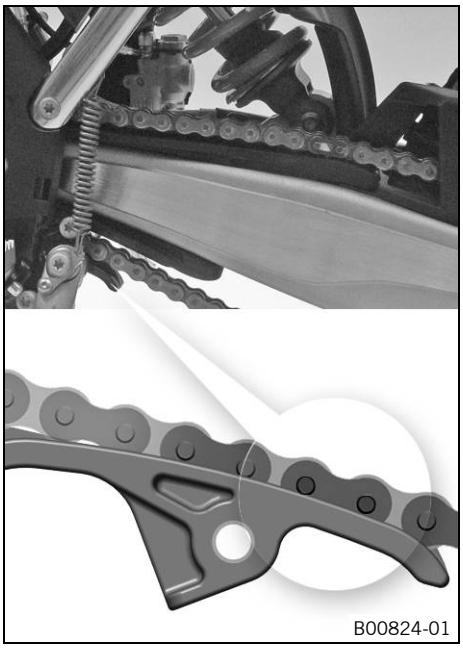
**Información**
Siempre que se monta una cadena nueva, hay que sustituir al mismo tiempo la corona y el piñón de la cadena.
Las cadenas nuevas se desgastan más rápidamente si se colocan sobre una corona o un piñón antiguos, desgastados.


B00823-01

– Controlar si la protección contra el deslizamiento de la cadena está desgastada.
  » Si el borde inferior del bulón de la cadena se encuentra a la altura o por debajo de la protección contra deslizamiento de la cadena:
    – Sustituir la protección contra el deslizamiento de la cadena.
– Comprobar que esté bien apretada la protección contra el deslizamiento de la cadena.
  » Si la protección contra el deslizamiento de la cadena está suelta:
    – Apretar los tornillos de la protección contra el deslizamiento de la cadena.

    Prescripción

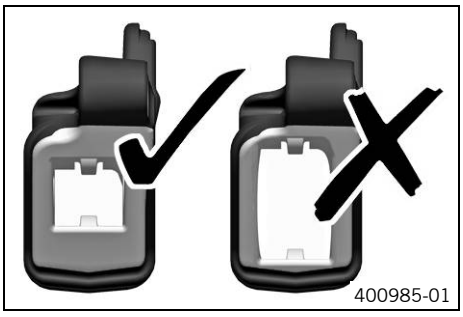
| | | | |
|---|---|---|---|
| Tornillo de la protección contra el deslizamiento de la cadena | M6 | 6 Nm (4,4 lbf ft) | **Loctite® 243™** |


B00824-01

– Controlar si la pieza de deslizamiento de la cadena está desgastada.
  » Si el borde inferior del bulón de la cadena se encuentra a la altura o por debajo de la pieza de deslizamiento de la cadena:
    – Sustituir la pieza de deslizamiento de la cadena.
– Comprobar que esté bien apretada la pieza de deslizamiento de la cadena.
  » Si la pieza de deslizamiento de la cadena está suelta:
    – Apretar el tornillo de la pieza de deslizamiento de la cadena.

    Prescripción

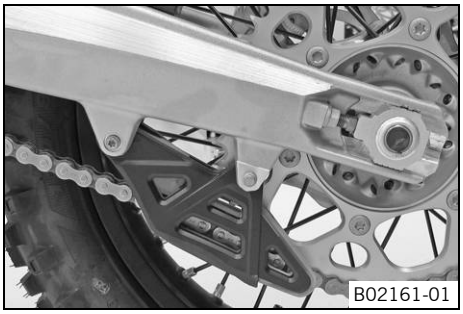
| | | |
|---|---|---|
| Tornillo de la pieza de deslizamiento de la cadena | M8 | 15 Nm (11,1 lbf ft) |


400985-01

– Controlar si la guía de la cadena está desgastada.

**Información**
El desgaste debe verse en la parte delantera de la guía de la cadena.

  » Si la parte clara de la guía de la cadena está desgastada:
    – Sustituir la guía de la cadena.


B02161-01

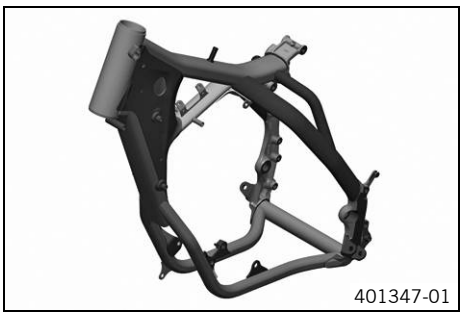
– Comprobar que esté bien apretada la guía de la cadena.
  » Si la guía de la cadena está suelta:
    – Apretar los tornillos de la guía de la cadena.

    Prescripción

| | | |
|---|---|---|
| Demás tornillos del chasis | M6 | 10 Nm (7,4 lbf ft) |

**Trabajo posterior**
– Bajar la motocicleta del caballete elevador. (☛ pág. 56)

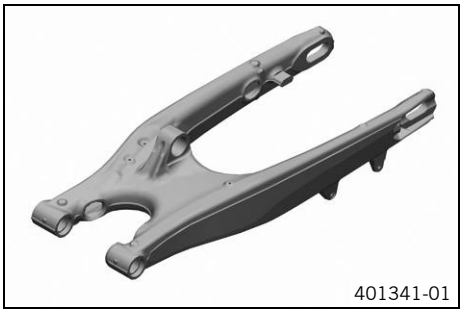
## 12.38 Controlar el chasis


401347-01

– Controlar si el chasis está agrietado y deformado.
  » Si el chasis está agrietado o deformado a causa de una fuerza mecánica:
    – Sustituir el chasis.

**Información**
Si el chasis ha resultado dañado a causa de una fuerza mecánica, se deberá sustituir siempre. KTM no permite reparar el chasis.

## 12.39 Controlar el basculante

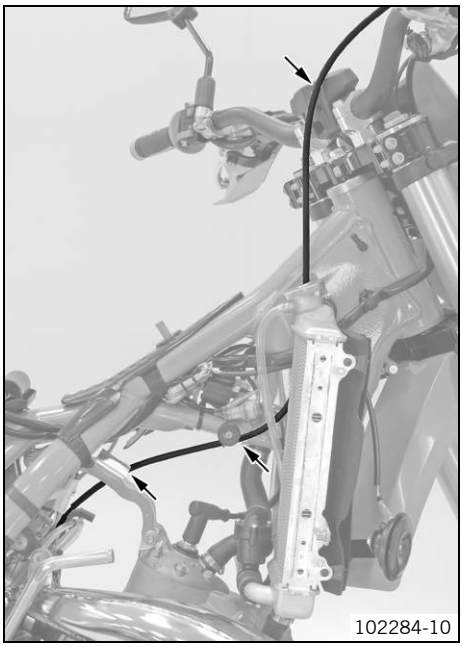

401341-01

– Controlar si el basculante está deteriorado, agrietado y deformado.
  » Si el basculante está deteriorado, agrietado o deformado:
    – Sustituir el basculante.

**Información**
Un basculante dañado debe sustituirse siempre. KTM no permite reparar el basculante.

## 12.40 Controlar el tendido del cable bowden del acelerador

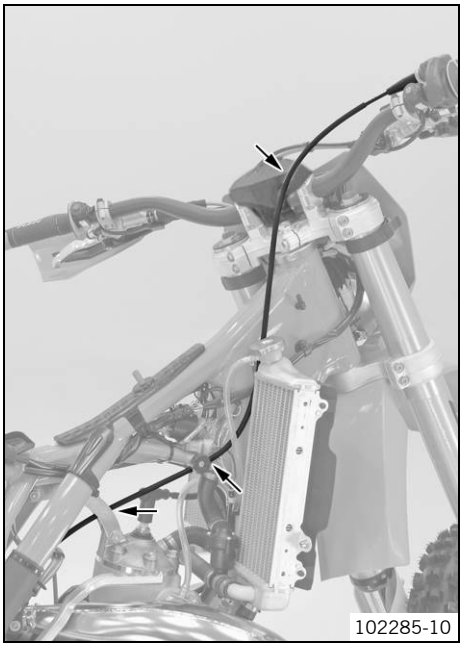
**Trabajo previo**
– Desmontar el asiento. (☛ pág. 70)
– Desmontar el depósito de combustible. (☛ pág. 74)


102284-10

**Trabajo principal**
**(Todos los modelos 125/200)**
– Controlar el tendido del cable bowden del acelerador.

El cable bowden del acelerador debe llevarse hacia el carburador por la parte trasera del manillar, a la derecha del tubo superior del chasis.

  » Si el tendido del cable bowden del acelerador no es conforme con las especificaciones:
    – Corregir el tendido del cable bowden del acelerador.




**(Todos los modelos 250/300)**

– Controlar el tendido del cable bowden del acelerador.

| |
|---|
| El cable bowden del acelerador debe llevarse hacia el carburador por la parte trasera del manillar, a la derecha del tubo superior del chasis. |

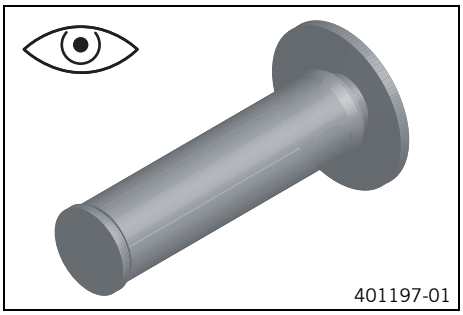
» Si el tendido del cable bowden del acelerador no es conforme con las especificaciones:

– Corregir el tendido del cable bowden del acelerador.

**Trabajo posterior**

– Montar el depósito de combustible. (☛ pág. 75)
– Montar el asiento. (☛ pág. 70)

## 12.41 Controlar la empuñadura de goma




– Controlar que las empuñaduras de goma del manillar no estén deterioradas ni desgastadas y que estén bien sujetas.

» Si una empuñadura de goma está deteriorada, desgastada o suelta:

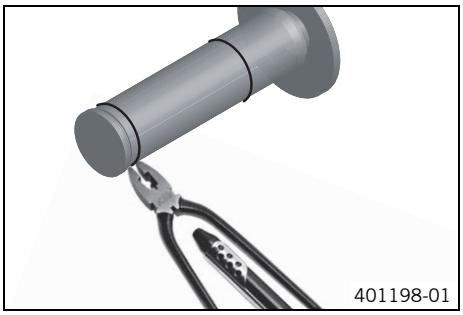
– Sustituir y asegurar la empuñadura de goma.

| |
|---|
| Adhesivo para puños (00062030051) (☛ pág. 151) |

## 12.42 Asegurar adicionalmente la empuñadura de goma

**Trabajo previo**

– Controlar la empuñadura de goma. (☛ pág. 81)



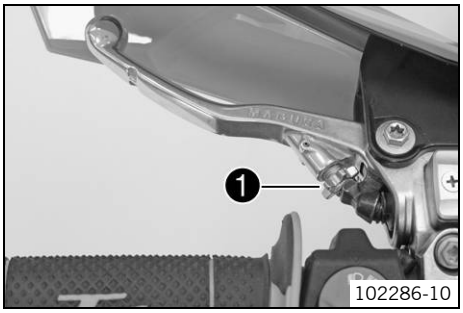

**Trabajo principal**

– Asegurar la empuñadura de goma con alambre de sujeción por dos puntos.

| |
|---|
| Alambre de sujeción (54812016000) |
| Alicates para retorcer alambre (U6907854) |

✓ Los extremos retorcidos del alambre miran en dirección opuesta a la palma de las manos y están doblados hacia la empuñadura de goma.

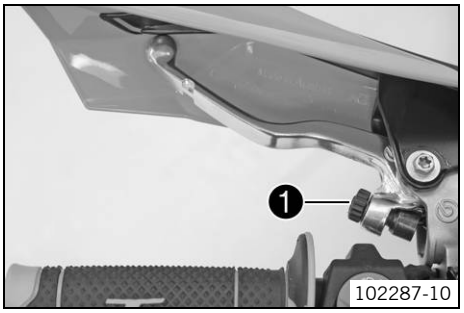
## 12.43 Ajustar la posición básica de la maneta del embrague




**(Todos los modelos 125/200)**

– Adaptar la posición básica de la maneta del embrague al tamaño de su mano, girando el tornillo de ajuste ❶.

**Información**
Girando el tornillo de ajuste en sentido antihorario, la maneta del embrague se separa del manillar.
Girando el tornillo de ajuste en sentido horario, la maneta del embrague se acerca al manillar.
La gama de ajuste del tornillo es limitada.
Hay que girar el tornillo de ajuste sólo con la mano, sin hacer violencia.
No hay que efectuar ningún ajuste durante la marcha.

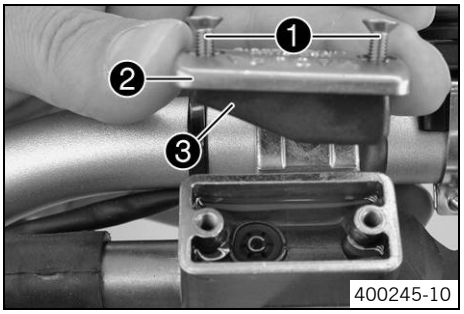



**(Todos los modelos 250/300)**
– Adaptar la posición básica de la maneta del embrague al tamaño de su mano, girando el tornillo de ajuste ❶.

**Información**
Girando el tornillo de ajuste en sentido antihorario, la maneta del embrague se acerca al manillar.
Girando el tornillo de ajuste en sentido horario, la maneta del embrague se separa del manillar.
La gama de ajuste del tornillo es limitada.
Hay que girar el tornillo de ajuste sólo con la mano, sin hacer violencia.
No hay que efectuar ningún ajuste durante la marcha.

## 12.44 Controlar/corregir el nivel de líquido del embrague hidráulico

**Información**
El nivel de líquido del embrague aumenta a medida que se desgastan los forros del embrague.



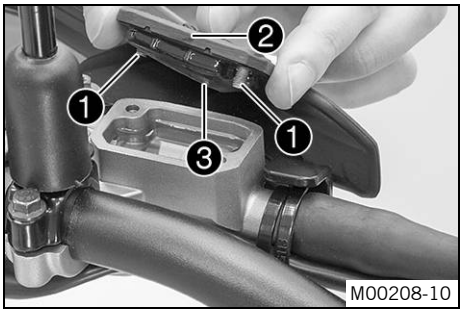

**(Todos los modelos 125/200)**
– Colocar el depósito de reserva del embrague hidráulico montado sobre el manillar en posición horizontal.
– Soltar los tornillos ❶.
– Desmontar la tapa ❷ con la membrana ❸.
– Controlar el nivel de líquido.

| | |
|---|---|
| Nivel de líquido por debajo del borde superior del depósito | 4 mm (0,16 in) |

» Si el nivel de líquido no coincide con el valor prescrito:
– Corregir el nivel de líquido del embrague hidráulico.

| |
|---|
| Aceite hidráulico (15) (☛ pág. 148) |

– Colocar la tapa con la membrana. Montar los tornillos y apretarlos.




**(Todos los modelos 250/300)**
– Colocar el depósito de reserva del embrague hidráulico montado sobre el manillar en posición horizontal.
– Soltar los tornillos ❶.
– Desmontar la tapa ❷ con la membrana ❸.
– Controlar el nivel de líquido.

| | |
|---|---|
| Nivel de líquido por debajo del borde superior del depósito | 4 mm (0,16 in) |

» Si el nivel de líquido no coincide con el valor prescrito:
– Corregir el nivel de líquido del embrague hidráulico.

| |
|---|
| Líquido de frenos DOT 4 / DOT 5.1 (☛ pág. 149) |

– Colocar la tapa con la membrana. Montar los tornillos y apretarlos.

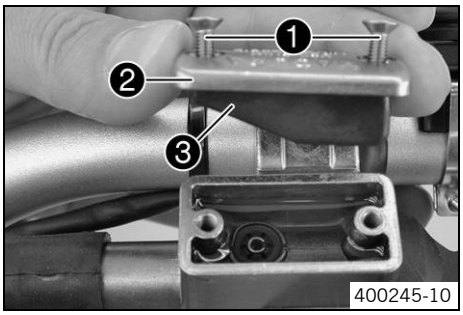
**Información**
Limpiar inmediatamente con agua los excesos o derrames de líquido de frenos.

## 12.45 Cambiar el líquido del embrague hidráulico

**Advertencia**

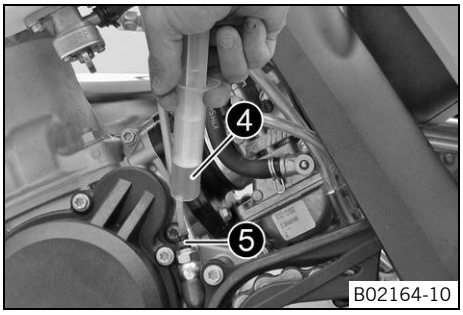
**Amenaza para el medio ambiente** Los materiales contaminantes provocan daños en el medio ambiente.

– Elimine correctamente conforme a la normativa en vigor los productos tales como aceites, grasas, filtros, combustible, productos de limpieza, líquido de frenos, etc.




**(Todos los modelos 125/200)**

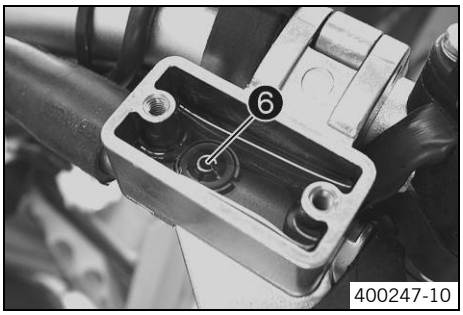
– Colocar el depósito de reserva del embrague hidráulico montado sobre el manillar en posición horizontal.
– Soltar los tornillos ❶.
– Desmontar la tapa ❷ con la membrana ❸.




– Llenar la jeringa de purga de aire ❹ con el líquido adecuado.

| |
|---|
| Jeringa para purga de aire (50329050000) |
| Aceite hidráulico (15) (☛ pág. 148) |

– Desmontar el tornillo de purga de aire ❺ del cilindro receptor del embrague y montar la jeringa de purga de aire ❹.

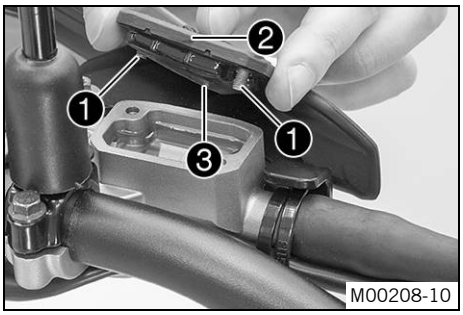



– Inyectar líquido en el sistema solamente hasta que el líquido salga sin burbujas por la abertura ❻ del cilindro emisor.
– Durante esta operación, aspirar líquido del depósito de reserva del cilindro emisor, para evitar que rebose.
– Desmontar la jeringa de purga de aire. Montar el tornillo de purga de aire y apretarlo.
– Corregir el nivel de líquido del embrague hidráulico.

Prescripción

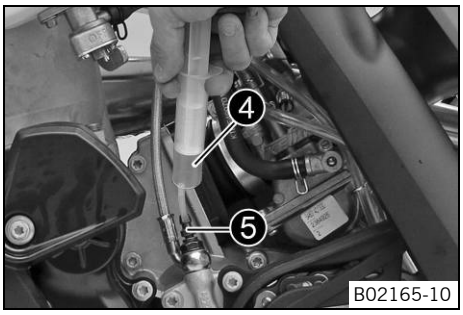
| | |
|---|---|
| Nivel de líquido por debajo del borde superior del depósito | 4 mm (0,16 in) |

– Colocar la tapa con la membrana. Montar los tornillos y apretarlos.




**(Todos los modelos 250/300)**

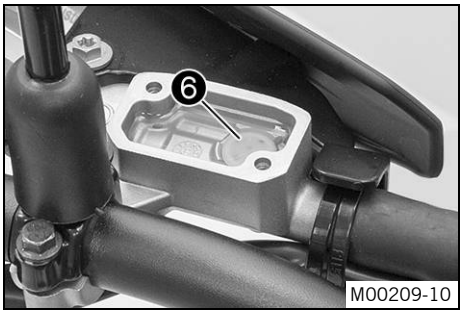
– Colocar el depósito de reserva del embrague hidráulico montado sobre el manillar en posición horizontal.
– Soltar los tornillos ❶.
– Desmontar la tapa ❷ con la membrana ❸.




– Llenar la jeringa de purga de aire ❹ con el líquido adecuado.

| |
|---|
| Jeringa para purga de aire (50329050000) |
| Líquido de frenos DOT 4 / DOT 5.1 (☛ pág. 149) |

– Desmontar el tornillo de purga de aire ❺ del cilindro receptor del embrague y montar la jeringa de purga de aire ❹.



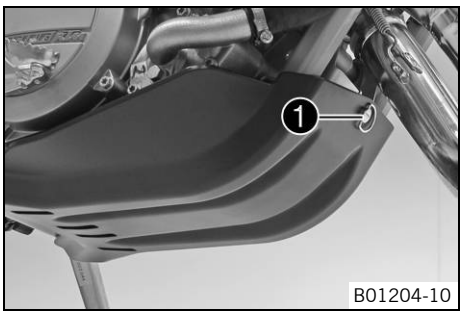

– Inyectar líquido en el sistema solamente hasta que el líquido salga sin burbujas por la abertura ❻ del cilindro emisor.
– Durante esta operación, aspirar líquido del depósito de reserva del cilindro emisor, para evitar que rebose.
– Desmontar la jeringa de purga de aire. Montar el tornillo de purga de aire y apretarlo.
– Corregir el nivel de líquido del embrague hidráulico.

  Prescripción

| | |
|---|---|
| Nivel de líquido por debajo del borde superior del depósito | 4 mm (0,16 in) |

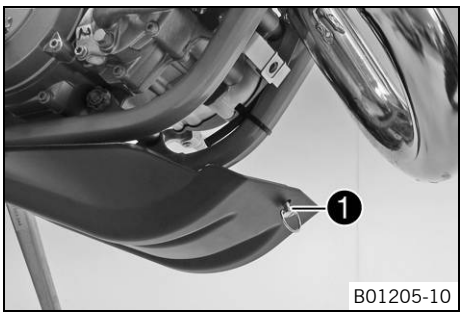
– Colocar la tapa con la membrana. Montar los tornillos y apretarlos.

## 12.46 Desmontar el protector del motor




– Girar el cierre rápido ❶ en sentido antihorario hasta que se desenclave. Quitar el protector del motor.

## 12.47 Montar el protector del motor



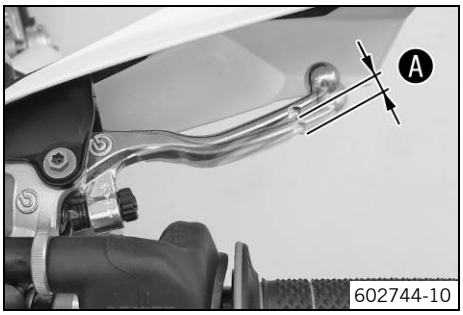

– Enganchar el protector del motor en la parte trasera del chasis y bascularlo hacia delante y hacia arriba.
– Girar el cierre rápido ❶ en sentido horario hasta el tope.

## 13.1 Controlar la carrera en vacío de la maneta del freno de mano

**Advertencia**

**Peligro de accidente** Avería en el equipo de frenos.

– Si no existe carrera en vacío en la maneta del freno de mano, el sistema hidráulico ejerce presión continua sobre el freno delantero. El freno delantero podría sobrecalentarse y dejar de funcionar. Ajustar la carrera en vacío de la maneta del freno como se indica en estas instrucciones.



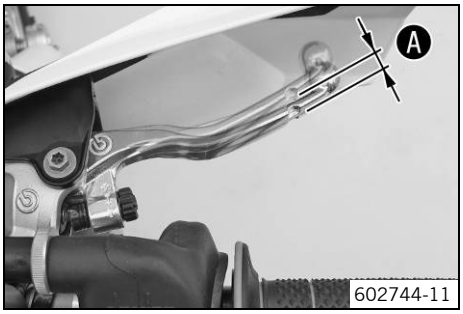

**(Todos los modelos EXC)**

– Presionar la maneta del freno de mano en dirección al manillar y controlar la carrera en vacío Ⓐ.

| | |
|---|---|
| Carrera en vacío en la maneta de freno de mano | ≥ 3 mm (≥ 0,12 in) |

» Si la carrera en vacío no coincide con el valor prescrito:

– Ajustar la carrera en vacío de la maneta del freno de mano. (☛ pág. 85)




**(Todos los modelos XC-W)**

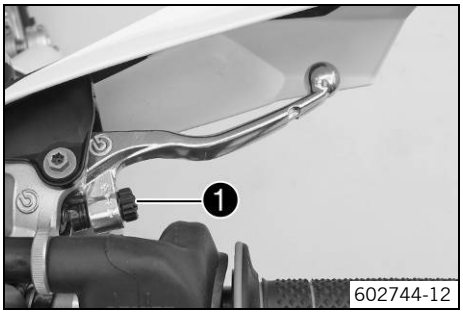
– Presionar la maneta del freno de mano hacia delante y controlar la carrera en vacío Ⓐ.

| | |
|---|---|
| Carrera en vacío en la maneta de freno de mano | ≥ 3 mm (≥ 0,12 in) |

» Si la carrera en vacío no coincide con el valor prescrito:

– Ajustar la posición básica de la maneta del freno de mano. (☛ pág. 85)

## 13.2 Ajustar la carrera en vacío de la maneta del freno de mano (Todos los modelos EXC)



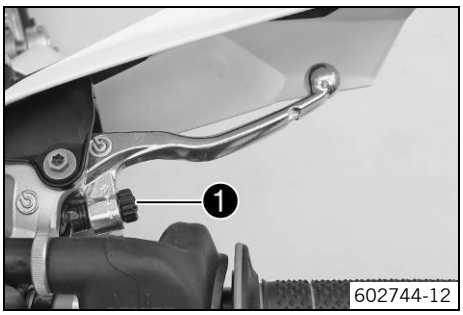

– Controlar la carrera en vacío de la maneta del freno de mano. (☛ pág. 85)

– Ajustar la carrera en vacío de la maneta del freno de mano girando el tornillo de ajuste Ⓘ.

**Información**

Girando el tornillo de ajuste en sentido horario se reduce la carrera en vacío. El punto de resistencia se aleja del manillar.
Girando el tornillo de ajuste en sentido antihorario se aumenta la carrera en vacío. El punto de resistencia se acerca al manillar.
La gama de ajuste del tornillo es limitada.
Hay que girar el tornillo de ajuste sólo con la mano, sin hacer violencia.
No hay que efectuar ningún ajuste durante la marcha.

## 13.3 Ajustar la posición básica de la maneta del freno de mano (Todos los modelos XC-W)




– Controlar la carrera en vacío de la maneta del freno de mano. (☛ pág. 85)

– Adaptar la posición básica de la maneta del freno de mano al tamaño de la mano, girando el tornillo de ajuste Ⓘ.

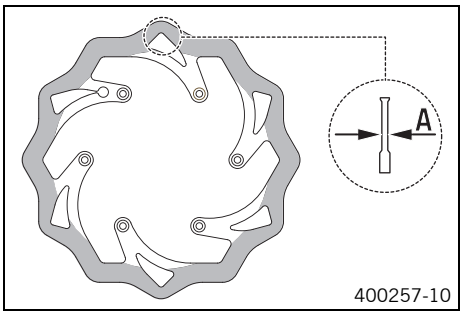
**Información**

Girando el tornillo de ajuste en sentido horario, la maneta del freno de mano se separa del manillar.
Girando el tornillo de ajuste en sentido antihorario, la maneta del freno de mano se acerca al manillar.
La gama de ajuste del tornillo es limitada.
Hay que girar el tornillo de ajuste sólo con la mano, sin hacer violencia.
No hay que efectuar ningún ajuste durante la marcha.

## 13.4 Controlar los discos de freno

**Advertencia**
**Peligro de accidente** Reducción en la fuerza de frenado debido al desgaste de los discos de freno.

– Sustituir inmediatamente los discos de freno desgastados. (Su taller especializado autorizado KTM estará encantado de ayudarle.)




– Medir el espesor de los discos de freno delante y detrás, en varios puntos del disco, y comprobar la cota Ⓐ.

**Información**
A causa del desgaste disminuye el espesor del disco de freno en la superficie de apoyo de las pastillas.

| Discos de freno - límite de desgaste | |
|---|---|
| Delante | 2,5 mm (0,098 in) |
| Detrás | 3,5 mm (0,138 in) |

» Si el espesor del disco de freno es inferior al valor prescrito:
– Cambiar el disco de freno.

– Comprobar si los discos de freno de la rueda delantera y trasera están deteriorados, agrietados o deformados.
» Si el disco de freno está deteriorado, agrietado o deformado:
– Cambiar el disco de freno.

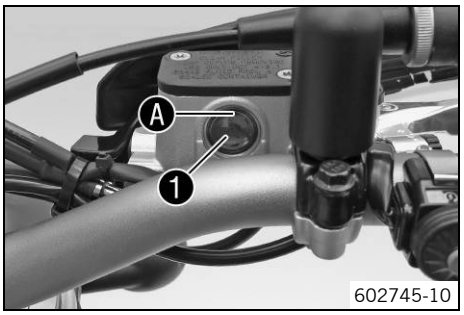
## 13.5 Controlar el nivel de líquido de frenos en el freno delantero

**Advertencia**
**Peligro de accidente** Avería en el equipo de frenos.

– Si el nivel de líquido de frenos desciende de la marca o del valor especificado, significa que hay una fuga en el equipo de frenos o que las pastillas de freno están completamente gastadas. Controlar el equipo de frenos, no continuar conduciendo. (Su taller especializado autorizado KTM estará encantado de ayudarle.)

**Advertencia**
**Peligro de accidente** Reducción de la capacidad de frenado por envejecimiento del líquido de frenos.

– Sustituir el líquido de los frenos delantero y trasero de acuerdo con el programa de servicio. (Su taller especializado autorizado KTM estará encantado de ayudarle.)




– Colocar el depósito de líquido de frenos montado sobre el manillar en posición horizontal.
– Controlar el nivel de líquido de frenos en la mirilla ❶.
» Si el nivel de líquido de frenos ha descendido de la marca Ⓐ:
– Completar líquido de frenos de la rueda delantera. 🔧 (☛ pág. 86)

## 13.6 Completar el líquido de frenos de la rueda delantera 🔧

**Advertencia**
**Peligro de accidente** Avería en el equipo de frenos.

– Si el nivel de líquido de frenos desciende de la marca o del valor especificado, significa que hay una fuga en el equipo de frenos o que las pastillas de freno están completamente gastadas. Controlar el equipo de frenos, no continuar conduciendo. (Su taller especializado autorizado KTM estará encantado de ayudarle.)

**Advertencia**
**Irritación de la piel** El líquido de frenos puede originar irritaciones en contacto con la piel.

- Impedir que entre en contacto con la piel o los ojos, mantenerlo fuera del alcance de los niños.
- Utilizar siempre ropa y gafas de protección adecuadas.
- En caso de contacto del líquido de frenos con los ojos, lavar con abundante agua y buscar ayuda médica.

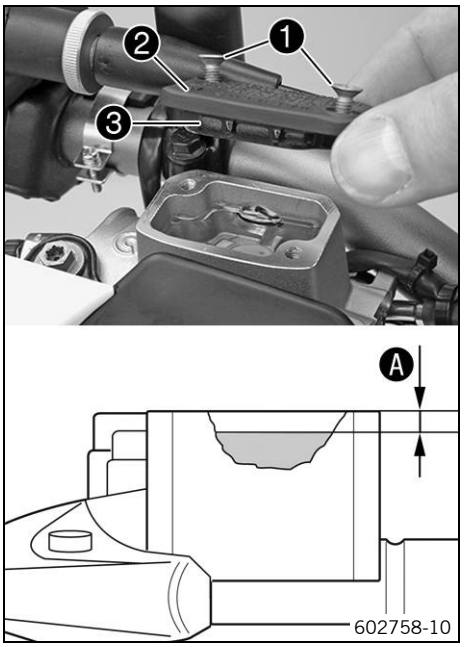
**Advertencia**
**Peligro de accidente** Reducción de la capacidad de frenado por envejecimiento del líquido de frenos.

- Sustituir el líquido de los frenos delantero y trasero de acuerdo con el programa de servicio. (Su taller especializado autorizado KTM estará encantado de ayudarle.)

**Advertencia**
**Amenaza para el medio ambiente** Los materiales contaminantes provocan daños en el medio ambiente.

- Elimine correctamente conforme a la normativa en vigor los productos tales como aceites, grasas, filtros, combustible, productos de limpieza, líquido de frenos, etc.

**Información**
No utilizar nunca líquido de frenos DOT 5. Este producto está basado en aceite de silicona, y tiene un colorante de color púrpura. Las juntas y los tubos de freno no están concebidos para el empleo de líquido de frenos DOT 5.
No permita que el líquido de frenos entre en contacto con piezas pintadas del vehículo: el líquido de frenos ataca la pintura.
Utilice solamente líquido de frenos limpio, procedente de un recipiente cerrado herméticamente.




- Colocar el depósito de líquido de frenos montado sobre el manillar en posición horizontal.
- Soltar los tornillos 1.
- Desmontar la tapa 2 con la membrana 3.
- Completar el nivel de líquido de frenos hasta la cota A.

  Prescripción

| | |
|---|---|
| Cota A (nivel de líquido de frenos por debajo del borde superior del depósito) | 5 mm (0,2 in) |

| |
|---|
| Líquido de frenos DOT 4 / DOT 5.1 (☛ pág. 149) |

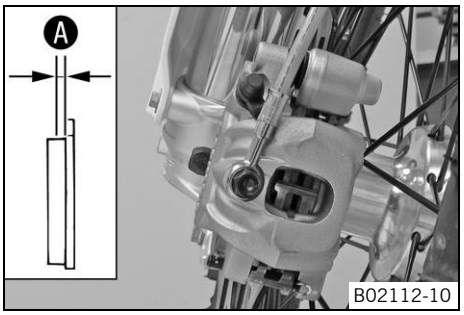
- Colocar la tapa con la membrana. Montar los tornillos y apretarlos.

**Información**
Si se derrama o rebosa líquido de frenos, limpiar inmediatamente las piezas con agua.

## 13.7 Controlar las pastillas del freno de la rueda delantera

**Advertencia**
**Peligro de accidente** Reducción de la capacidad de frenado con pastillas de freno desgastadas.

- Sustituir inmediatamente las pastillas de freno gastadas. (Su taller especializado autorizado KTM estará encantado de ayudarle.)




- Controlar el espesor mínimo A de las pastillas de freno.

| | |
|---|---|
| Espesor mínimo de las pastillas de freno A | ≥ 1 mm (≥ 0,04 in) |

  » Si el espesor de las pastillas de freno es inferior al mínimo:
    - Sustituir las pastillas del freno delantero. 🔧 (☛ pág. 88)
- Controlar si las pastillas de freno están dañadas o agrietadas.
  » En caso de detectar daños o grietas:
    - Sustituir las pastillas del freno delantero. 🔧 (☛ pág. 88)

## 13.8 Sustituir las pastillas del freno delantero

**Advertencia**
**Peligro de accidente** Avería en el equipo de frenos.

– Los trabajos de mantenimiento y reparación deben realizarse correctamente. (Su taller especializado autorizado KTM estará encantado de ayudarle.)

**Advertencia**
**Irritación de la piel** El líquido de frenos puede originar irritaciones en contacto con la piel.

– Impedir que entre en contacto con la piel o los ojos, mantenerlo fuera del alcance de los niños.
– Utilizar siempre ropa y gafas de protección adecuadas.
– En caso de contacto del líquido de frenos con los ojos, lavar con abundante agua y buscar ayuda médica.

**Advertencia**
**Peligro de accidente** Reducción de la capacidad de frenado por envejecimiento del líquido de frenos.

– Sustituir el líquido de los frenos delantero y trasero de acuerdo con el programa de servicio. (Su taller especializado autorizado KTM estará encantado de ayudarle.)

**Advertencia**
**Peligro de accidente** Reducción de la capacidad de frenado a causa de aceite o grasa sobre los discos de freno.

– Mantener los discos de freno siempre limpios de aceite y grasa y, si fuera necesario, limpiarlos con un limpiador de frenos.

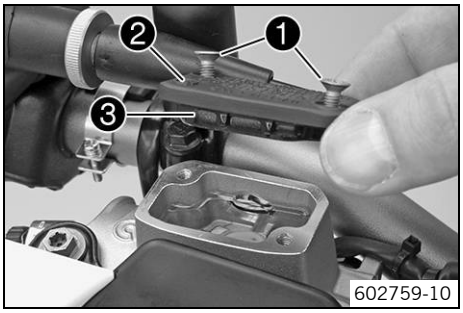
**Advertencia**
**Peligro de accidente** Reducción de la capacidad de frenado por utilización de pastillas de freno no autorizadas.

– Con frecuencia, las pastillas de freno disponibles en el comercio de accesorios no han sido comprobadas y autorizadas para el uso en vehículos KTM. Por lo tanto, la estructura y el coeficiente de fricción de las pastillas de freno y en consecuencia la potencia de frenado pueden variar respecto a los recambios originales KTM. Si se utilizan pastillas de freno diferentes del equipamiento original, no puede garantizarse que cuenten con homologación para el vehículo. En ese caso, el estado del vehículo difiere del suministro, y se pierden los derechos de garantía.

**Advertencia**
**Amenaza para el medio ambiente** Los materiales contaminantes provocan daños en el medio ambiente.

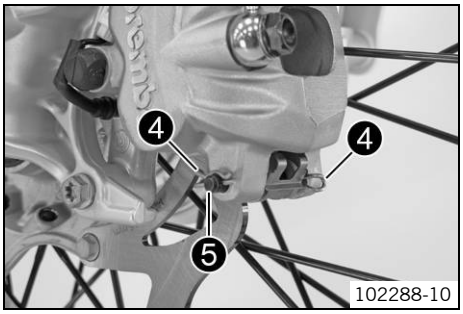
– Elimine correctamente conforme a la normativa en vigor los productos tales como aceites, grasas, filtros, combustible, productos de limpieza, líquido de frenos, etc.

**Información**
No utilizar nunca líquido de frenos DOT 5. Este producto está basado en aceite de silicona, y tiene un colorante de color púrpura. Las juntas y los tubos de freno no están concebidos para el empleo de líquido de frenos DOT 5.
No permita que el líquido de frenos entre en contacto con piezas pintadas del vehículo: el líquido de frenos ataca la pintura.
Utilice solamente líquido de frenos limpio, procedente de un recipiente cerrado herméticamente.

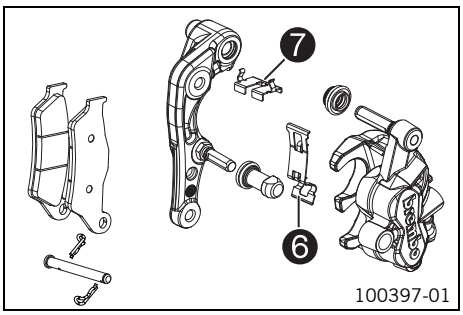



– Colocar el depósito de líquido de frenos montado sobre el manillar en posición horizontal.
– Soltar los tornillos ❶.
– Desmontar la tapa ❷ con membrana ❸.
– Presionar la pinza del freno contra el disco de freno con la mano para retraer el pistón de freno. Asegurarse de que no rebose líquido de frenos del depósito de líquido de frenos. Si lo hace, aspirarlo.

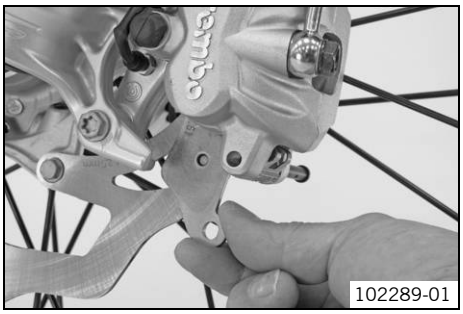
**Información**
Al comprimir los pistones de freno, asegurarse de que la pinza del freno no oprime los radios.




– Retirar el pasador elástico ❹, extraer el perno ❺ y quitar las pastillas de freno.
– Limpiar la pinza del freno y el soporte de la pinza de freno.



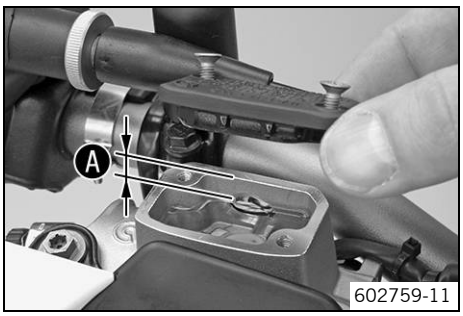

– Comprobar que el muelle de láminas ❻ de la pinza del freno y la chapa deslizante ❼ del soporte de la pinza de freno estén colocados correctamente.




– Introducir las pastillas de freno nuevas, colocar el bulón y montar el pasador elástico.

**Información**
Sustituir las pastillas de freno siempre por juegos.

– Accionar varias veces la maneta del freno de mano hasta que las pastillas de freno se apoyen sobre el disco de freno y exista un punto de resistencia claro.




– Corregir el nivel de líquido de frenos a la cota Ⓐ.

Prescripción

| | |
|---|---|
| Cota Ⓐ (nivel de líquido de frenos por debajo del borde superior del depósito) | 5 mm (0,2 in) |

| |
|---|
| Líquido de frenos DOT 4 / DOT 5.1 (☛ pág. 149) |

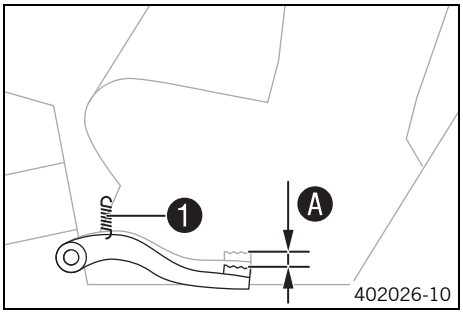
– Colocar la tapa con membrana. Montar los tornillos y apretarlos.

**Información**
Si se derrama o rebosa líquido de frenos, limpiar inmediatamente las piezas con agua.

## 13.9 Controlar la carrera en vacío del pedal del freno

**Advertencia**
**Peligro de accidente** Avería en el equipo de frenos.

– Si no existe carrera en vacío en el pedal del freno, el sistema hidráulico ejerce presión continua sobre el freno trasero. El freno trasero podría sobrecalentarse y dejar de funcionar. Ajustar la carrera en vacío del pedal del freno como se indica en estas instrucciones.




– Desenganchar el muelle ❶.
– Mover el pedal del freno de un lado a otro entre el tope final y el punto de contacto con el pistón del cilindro del freno trasero, y controlar la carrera en vacío Ⓐ.

Prescripción

| | |
|---|---|
| Carrera en vacío del pedal del freno | 3… 5 mm (0,12… 0,2 in) |

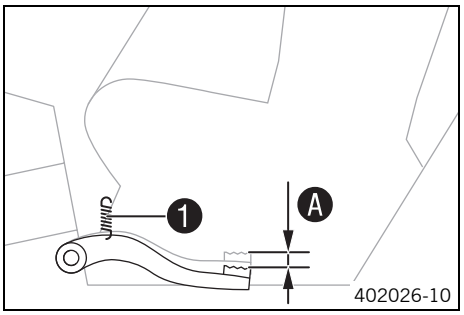
» Si la carrera en vacío no coincide con el valor prescrito:
– Ajustar la posición básica del pedal del freno. 🔧 (☛ pág. 90)

– Enganchar el muelle ❶.

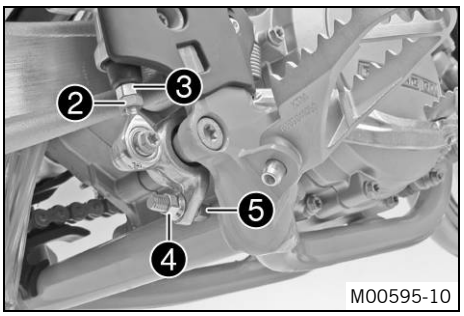
## 13.10 Ajustar la posición básica del pedal del freno

**Advertencia**
**Peligro de accidente** Avería en el equipo de frenos.

– Si no existe carrera en vacío en el pedal del freno, el sistema hidráulico ejerce presión continua sobre el freno trasero. El freno trasero podría sobrecalentarse y dejar de funcionar. Ajustar la carrera en vacío del pedal del freno como se indica en estas instrucciones.




– Desenganchar el muelle ❶.




– Soltar la tuerca ❷ y girarla con el vástago de presión ❸ para ajustar la carrera en vacío máxima.
– Para personalizar la posición básica del pedal del freno, soltar la tuerca ❹ y girar el tornillo ❺ en consecuencia.

**Información**
La gama de ajuste del tornillo es limitada.

– Girar debidamente la barra de presión ❸ hasta alcanzar la carrera en vacío Ⓐ. Si fuera necesario, adaptar la posición básica del pedal del freno.

Prescripción

| | |
|---|---|
| Carrera en vacío del pedal del freno | 3... 5 mm (0,12... 0,2 in) |

– Sujetar el tornillo ❺ y apretar la tuerca ❹.

Prescripción

| | | |
|---|---|---|
| Tuerca del tope del pedal del freno | M8 | 20 Nm (14,8 lbf ft) |

– Sujetar la barra de presión ❸ y apretar la tuerca ❷.

Prescripción

| | | |
|---|---|---|
| Demás tuercas del chasis | M6 | 10 Nm (7,4 lbf ft) |

– Enganchar el muelle ❶.

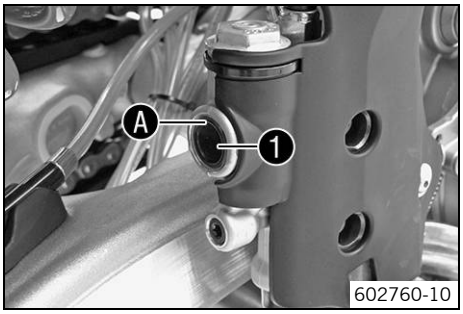
## 13.11 Controlar el nivel de líquido de frenos en el freno trasero

**Advertencia**
**Peligro de accidente** Avería en el equipo de frenos.

– Si el nivel de líquido de frenos desciende de la marca o del valor especificado, significa que hay una fuga en el equipo de frenos o que las pastillas de freno están completamente gastadas. Controlar el equipo de frenos, no continuar conduciendo. (Su taller especializado autorizado KTM estará encantado de ayudarle.)

**Advertencia**
**Peligro de accidente** Reducción de la capacidad de frenado por envejecimiento del líquido de frenos.

– Sustituir el líquido de los frenos delantero y trasero de acuerdo con el programa de servicio. (Su taller especializado autorizado KTM estará encantado de ayudarle.)




– Colocar el vehículo en posición vertical.
– Controlar el nivel de líquido de frenos en la mirilla 1.
  » Si el nivel de líquido ha bajado de la marca A en la mirilla:
    – Completar líquido de frenos en el freno de la rueda trasera. (☛ pág. 91)

## 13.12 Completar líquido de frenos en el freno de la rueda trasera

**Advertencia**
**Peligro de accidente** Avería en el equipo de frenos.

– Si el nivel de líquido de frenos desciende de la marca o del valor especificado, significa que hay una fuga en el equipo de frenos o que las pastillas de freno están completamente gastadas. Controlar el equipo de frenos, no continuar conduciendo. (Su taller especializado autorizado KTM estará encantado de ayudarle.)

**Advertencia**
**Irritación de la piel** El líquido de frenos puede originar irritaciones en contacto con la piel.

– Impedir que entre en contacto con la piel o los ojos, mantenerlo fuera del alcance de los niños.
– Utilizar siempre ropa y gafas de protección adecuadas.
– En caso de contacto del líquido de frenos con los ojos, lavar con abundante agua y buscar ayuda médica.

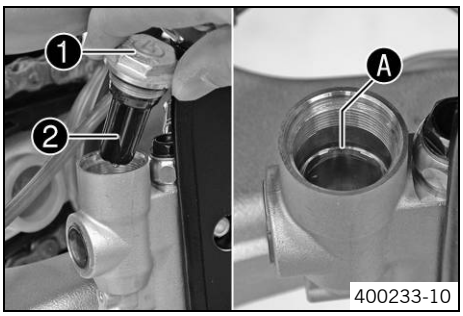
**Advertencia**
**Peligro de accidente** Reducción de la capacidad de frenado por envejecimiento del líquido de frenos.

– Sustituir el líquido de los frenos delantero y trasero de acuerdo con el programa de servicio. (Su taller especializado autorizado KTM estará encantado de ayudarle.)

**Advertencia**
**Amenaza para el medio ambiente** Los materiales contaminantes provocan daños en el medio ambiente.

– Elimine correctamente conforme a la normativa en vigor los productos tales como aceites, grasas, filtros, combustible, productos de limpieza, líquido de frenos, etc.

**Información**
No utilizar nunca líquido de frenos DOT 5. Este producto está basado en aceite de silicona, y tiene un colorante de color púrpura. Las juntas y los tubos de freno no están concebidos para el empleo de líquido de frenos DOT 5.
No permita que el líquido de frenos entre en contacto con piezas pintadas del vehículo: el líquido de frenos ataca la pintura.
Utilice solamente líquido de frenos limpio, procedente de un recipiente cerrado herméticamente.




**Trabajo previo**
– Controlar las pastillas del freno de la rueda trasera. (☛ pág. 92)

**Trabajo principal**
– Colocar el vehículo en posición vertical.
– Extraer el tapón roscado 1 con membrana 2 y junta tórica.
– Completar con líquido de frenos hasta la marca A.

| Líquido de frenos DOT 4 / DOT 5.1 (☛ pág. 149) |
|---|

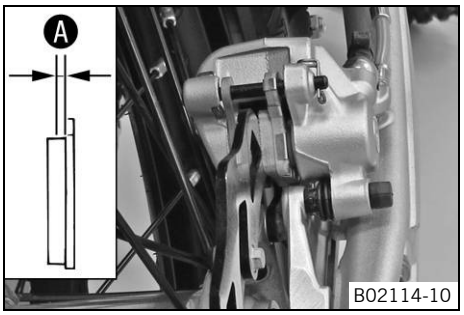
– Montar el tapón roscado con membrana y junta tórica.

**Información**
Si se derrama o rebosa líquido de frenos, limpiar inmediatamente las piezas con agua.

## 13.13 Controlar las pastillas del freno de la rueda trasera

**Advertencia**
**Peligro de accidente** Reducción de la capacidad de frenado con pastillas de freno desgastadas.

– Sustituir inmediatamente las pastillas de freno gastadas. (Su taller especializado autorizado KTM estará encantado de ayudarle.)




– Controlar el espesor mínimo Ⓐ de las pastillas de freno.

| | |
|---|---|
| Espesor mínimo de las pastillas de freno Ⓐ | ≥ 1 mm (≥ 0,04 in) |

» Si el espesor de las pastillas de freno es inferior al mínimo:
– Sustituir las pastillas de freno trasero. 🔧 (☛ pág. 92)

– Controlar si las pastillas de freno están dañadas o agrietadas.
» En caso de detectar daños o grietas:
– Sustituir las pastillas de freno trasero. 🔧 (☛ pág. 92)

## 13.14 Sustituir las pastillas de freno trasero 🔧

**Advertencia**
**Peligro de accidente** Avería en el equipo de frenos.

– Los trabajos de mantenimiento y reparación deben realizarse correctamente. (Su taller especializado autorizado KTM estará encantado de ayudarle.)

**Advertencia**
**Irritación de la piel** El líquido de frenos puede originar irritaciones en contacto con la piel.

– Impedir que entre en contacto con la piel o los ojos, mantenerlo fuera del alcance de los niños.
– Utilizar siempre ropa y gafas de protección adecuadas.
– En caso de contacto del líquido de frenos con los ojos, lavar con abundante agua y buscar ayuda médica.

**Advertencia**
**Peligro de accidente** Reducción de la capacidad de frenado por envejecimiento del líquido de frenos.

– Sustituir el líquido de los frenos delantero y trasero de acuerdo con el programa de servicio. (Su taller especializado autorizado KTM estará encantado de ayudarle.)

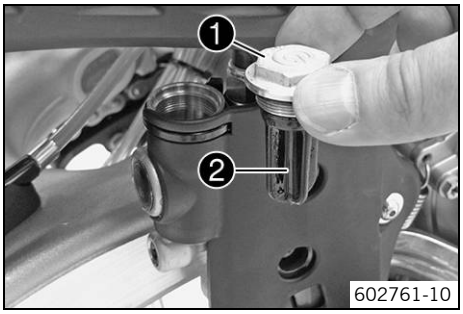
**Advertencia**
**Peligro de accidente** Reducción de la capacidad de frenado por utilización de pastillas de freno no autorizadas.

– Con frecuencia, las pastillas de freno disponibles en el comercio de accesorios no han sido comprobadas y autorizadas para el uso en vehículos KTM. Por lo tanto, la estructura y el coeficiente de fricción de las pastillas de freno y en consecuencia la potencia de frenado pueden variar respecto a los recambios originales KTM. Si se utilizan pastillas de freno diferentes del equipamiento original, no puede garantizarse que cuenten con homologación para el vehículo. En ese caso, el estado del vehículo difiere del suministro, y se pierden los derechos de garantía.

**Advertencia**
**Amenaza para el medio ambiente** Los materiales contaminantes provocan daños en el medio ambiente.

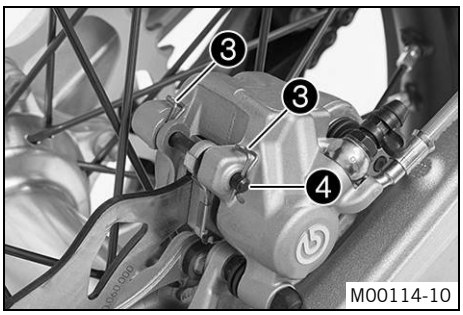
– Elimine correctamente conforme a la normativa en vigor los productos tales como aceites, grasas, filtros, combustible, productos de limpieza, líquido de frenos, etc.

**Información**
No utilizar líquido de frenos DOT 5 bajo ningún concepto, ya que está basado en aceite de silicona y es de color púrpura. Las juntas y los tubos de freno no son compatibles con el líquido de frenos DOT 5.
Evitar que el líquido de frenos entre en contacto con las piezas pintadas, ya que atacaría a la pintura.
Únicamente debe utilizarse líquido de frenos limpio de un envase cerrado.

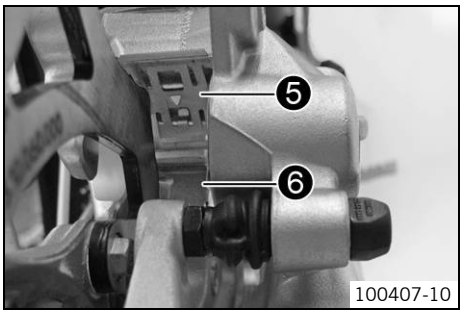



– Colocar el vehículo en posición vertical.
– Retirar el tapón roscado ❶ con la membrana ❷ y la junta tórica.
– Retraer el pistón de freno a la posición básica y asegurarse de que no salga líquido de frenos del depósito de líquido de frenos (si fuera necesario, aspirarlo).

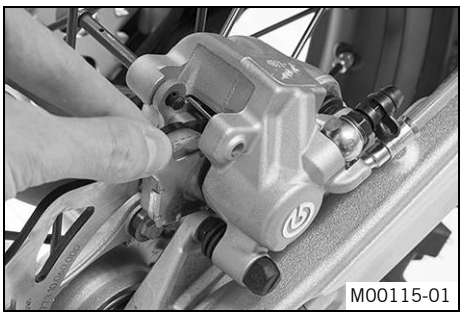
**Información**
Asegurarse de que, al retraer el pistón de freno, la pinza del freno no ejerza presión contra los radios.




– Retirar el pasador elástico ❸, extraer el perno ❹ y quitar las pastillas de freno.
– Limpiar la pinza del freno y el soporte de la pinza de freno.



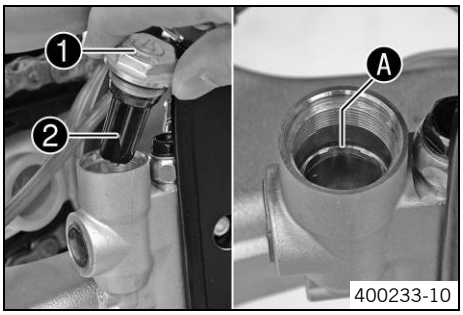

– Comprobar que el muelle de láminas ❺ de la pinza del freno y la chapa deslizante ❻ del soporte de la pinza de freno estén colocados correctamente.




– Introducir las pastillas de freno nuevas, colocar el bulón y montar el pasador elástico.

**Información**
Sustituir siempre todas las pastillas de freno.

– Accionar varias veces el pedal del freno hasta que las pastillas de freno toquen el disco de freno y se note un punto de resistencia.




– Corregir el nivel de líquido de frenos hasta la marca Ⓐ.

| Líquido de frenos DOT 4 / DOT 5.1 (☛ pág. 149) |
|---|

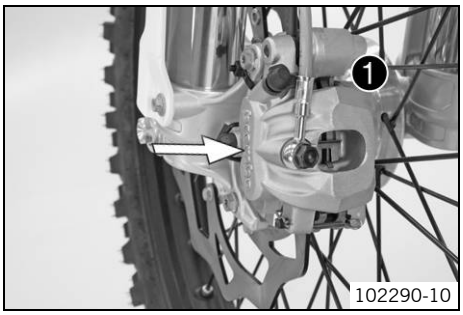
– Montar el tapón roscado ❶ con la membrana ❷ y la junta tórica.

**Información**
Limpiar inmediatamente con agua los excesos o derrames de líquido de frenos.

## 14.1 Desmontar la rueda delantera

**Trabajo previo**

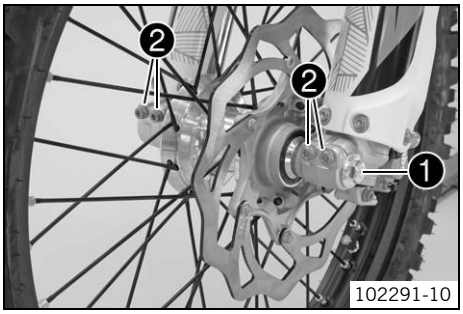
– Levantar la motocicleta con un caballete elevador. (☛ pág. 56)



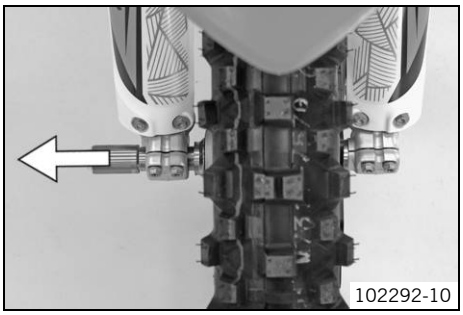

**Trabajo principal**

– Oprimir la pinza del freno con la mano contra el disco de freno para comprimir los pistones de freno.

**Información**
Al comprimir los pistones de freno, asegurarse de que la pinza del freno no oprime los radios.

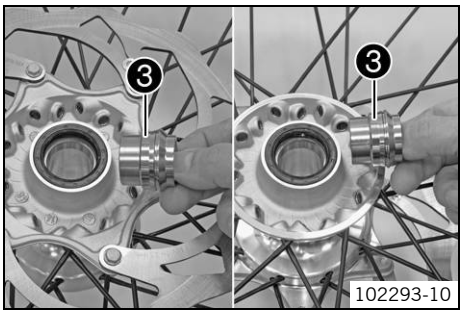



– Soltar unas cuantas vueltas el tornillo ❶.
– Soltar los tornillos ❷.
– Ejercer presión sobre el tornillo ❶ para hacer salir el eje de la rueda del puño de la horquilla.
– Soltar el tornillo ❶.




– Sujetar la rueda delantera y extraer el eje de la rueda. Extraer la rueda delantera de la horquilla.

**Información**
Mientras está desmontada la rueda delantera no hay que accionar la maneta del freno de mano.
Depositar siempre la rueda de manera que no pueda deteriorarse el disco de freno.

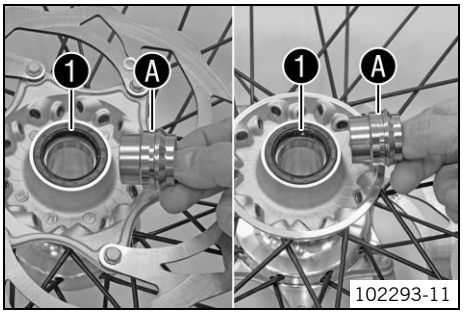



– Extraer los casquillos distanciadores ❸.

## 14.2 Montar la rueda delantera

**Advertencia**
**Peligro de accidente** Reducción de la capacidad de frenado a causa de aceite o grasa sobre los discos de freno.

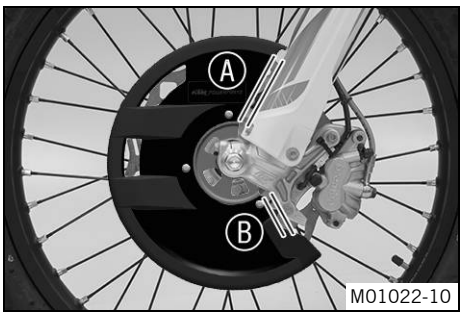
– Mantener los discos de freno siempre limpios de aceite y grasa y, si fuera necesario, limpiarlos con un limpiador de frenos.




– Controlar si el cojinete de la rueda está deteriorado o desgastado.
  » Si el cojinete de la rueda está deteriorado o desgastado:
    – Sustituir el cojinete de la rueda.
– Limpiar y engrasar los anillos de retén ❶ y la superficie de rodadura Ⓐ de los casquillos distanciadores.

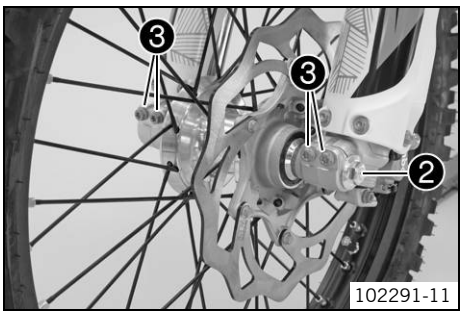
| Grasa de larga duración (☛ pág. 151) |
|---|

– Colocar los casquillos distanciadores.
– Levantar la rueda delantera para introducirla en la horquilla, colocarla en su posición e introducir el eje de la rueda.
  ✓ Las pastillas de freno están colocadas correctamente.




**(Six Days)**

– Alinear la protección del disco de freno de manera que las distancias Ⓐ y Ⓑ sean iguales.




– Montar el tornillo ❷ y apretarlo.

Prescripción

| | | |
|---|---|---|
| Tornillo del eje de la rueda delantera | M20x1,5 | 35 Nm<br>(25,8 lbf ft) |

– Accionar varias veces la maneta del freno de mano hasta que las pastillas de freno se apoyen sobre el disco de freno.
– Bajar la motocicleta del caballete elevador. (☛ pág. 56)
– Accionar el freno de la rueda delantera y oprimir varias veces con fuerza la horquilla para que puedan alinearse las botellas de la horquilla.
– Apretar los tornillos ❸.

Prescripción

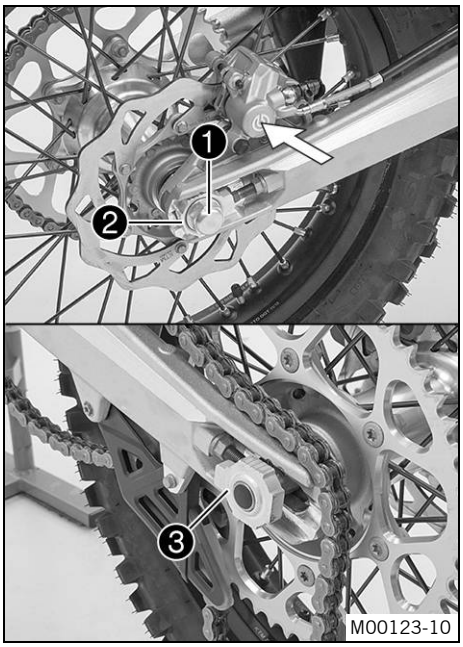
| | | |
|---|---|---|
| Tornillo del portarruedas | M8 | 15 Nm<br>(11,1 lbf ft) |

## 14.3 Desmontar la rueda trasera

**Trabajo previo**

– Levantar la motocicleta con un caballete elevador. (☛ pág. 56)

**Trabajo principal**




– Oprimir la pinza del freno con la mano contra el disco de freno para comprimir el pistón de freno.

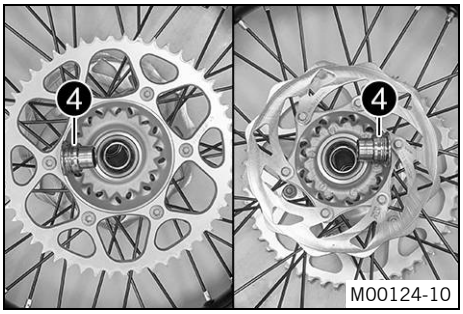
**Información**
Al comprimir el pistón de freno, asegurarse de que la pinza del freno no oprime los radios.

– Soltar la tuerca ❶.
– Desmontar el tensor de la cadena ❷. Extraer el eje de la rueda ❸ sólo en la medida que sea necesario para poder empujar la rueda trasera hacia delante.
– Empujar la rueda trasera hacia delante tanto cuanto sea posible. Desmontar la cadena de la corona.

**Información**
Tapar los componentes para que no resulten dañados.

– Sujetar la rueda trasera y extraer el eje de la rueda. Extraer la rueda trasera del basculante.

**Información**
Mientras está desmontada la rueda trasera no hay que accionar el freno de pedal.
Depositar siempre la rueda de manera que no pueda deteriorarse el disco de freno.



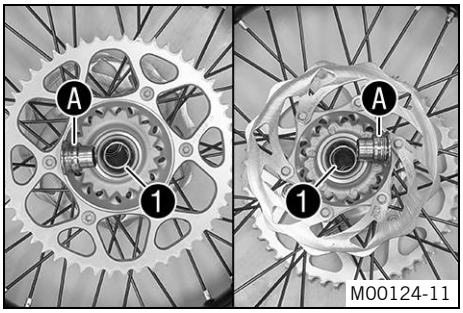

– Extraer los casquillos distanciadores ❹.

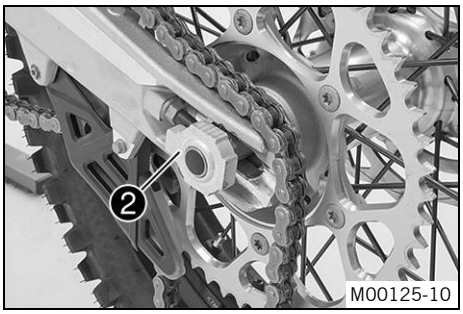
## 14.4 Montar la rueda trasera

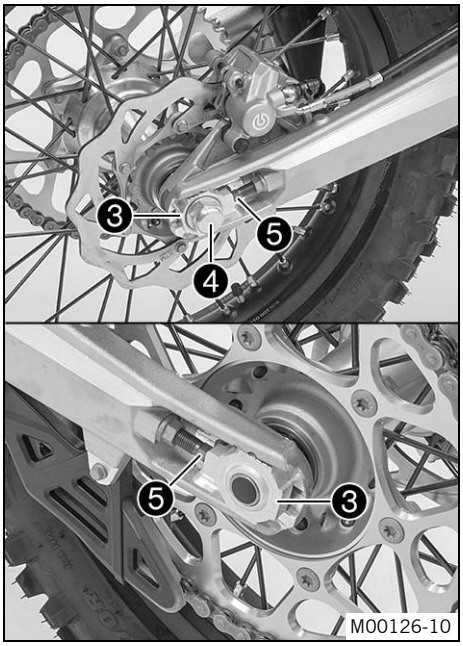
**Advertencia**

**Peligro de accidente** Reducción de la capacidad de frenado a causa de aceite o grasa sobre los discos de freno.

– Mantener los discos de freno siempre limpios de aceite y grasa y, si fuera necesario, limpiarlos con un limpiador de frenos.




**Trabajo principal**

– Controlar si el cojinete de la rueda está deteriorado o desgastado.
  » Si el cojinete de la rueda está deteriorado o desgastado:
    – Sustituir el cojinete de la rueda.
– Limpiar y engrasar los anillos de retén ❶ y la superficie de rodadura Ⓐ de los casquillos distanciadores.

| Grasa de larga duración (☛ pág. 151) |
|---|

– Colocar los casquillos distanciadores.
– Levantar la rueda trasera para introducirla en el basculante, colocarla en su posición e introducir el eje de la rueda ❷.
– Colocar la cadena.
  ✓ Las pastillas de freno están colocadas correctamente.
– Colocar los tensores de la cadena ❸ en su posición. Montar la tuerca ❹, pero no apretarla todavía.
– Asegurarse de que los tensores de la cadena ❸ se apoyan sobre los tornillos de ajuste ❺.
– Controlar la tensión de la cadena. (☛ pág. 77)
– Apretar la tuerca ❹.

  Prescripción

| | | |
|---|---|---|
| Tuerca del eje de la rueda trasera | M20x1,5 | 80 Nm (59 lbf ft) |

**Información**

Gracias a la amplia gama de ajuste de los tensores de la cadena (32 mm (1,18 in)), es posible conducir con diferentes desmultiplicaciones secundarias sin modificar la longitud de la cadena.
Los tensores de la cadena ❸ pueden girarse 180°.

– Accionar varias veces el pedal del freno hasta que las pastillas de freno se apoyen sobre el disco de freno y exista un punto de resistencia claro.

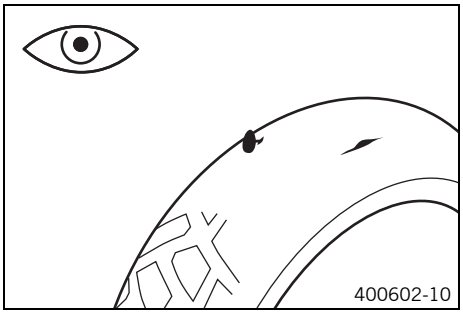
**Trabajo posterior**

– Bajar la motocicleta del caballete elevador. (☛ pág. 56)

## 14.5 Controlar el estado de los neumáticos

**Información**

Instalar únicamente neumáticos homologados y/o recomendados por KTM.
Si se monta otro tipo de neumáticos, pueden influir negativamente sobre el comportamiento del vehículo.
El tipo de neumático, su estado y la presión de inflado influyen sobre el comportamiento de la motocicleta.
Los neumáticos desgastados influyen negativamente sobre el comportamiento del vehículo, especialmente al conducir sobre superficies húmedas.




– Comprobar la presencia de cortes, objetos clavados y otros daños en los neumáticos delantero y trasero.
  » En caso de encontrar cortes, objetos clavados u otros daños en los neumáticos:
    – Cambiar los neumáticos.
– Controlar la profundidad del perfil de los neumáticos.

**Información**
Tener en cuenta la profundidad mínima del perfil exigida por la legislación de su país.

| | |
|---|---|
| Profundidad mínima del perfil | ≥ 2 mm (≥ 0,08 in) |

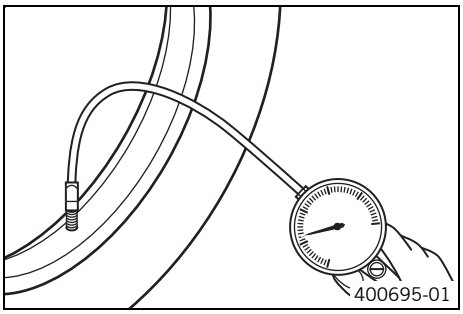
  » Si la profundidad del perfil es inferior al mínimo exigido:
    – Cambiar los neumáticos.
– Controlar la antigüedad de los neumáticos.

**Información**
Generalmente, la fecha de fabricación de los neumáticos está indicada en la rotulación de los mismos mediante las últimas cuatro cifras de la denominación **DOT**. Las dos primeras cifras señalan la semana en que se fabricaron y las dos últimas el año de fabricación.
KTM recomienda sustituir los neumáticos como máximo cada 5 años, independientemente del nivel real de desgaste.

  » Si los neumáticos tienen más de 5 años:
    – Cambiar los neumáticos.

## 14.6 Controlar la presión de inflado de los neumáticos

**Información**
Si se circula con una presión de inflado insuficiente en los neumáticos se produce un desgaste superior y se pueden recalentar los neumáticos.
Una presión de inflado correcta en los neumáticos es garantía de confort y aumenta la vida útil de los neumáticos.




– Desmontar la caperuza de protección.
– Controlar la presión de inflado siempre con los neumáticos fríos.

| Presión de inflado de los neumáticos para carretera (Todos los modelos EXC) | |
|---|---|
| Delante | 1,5 bar (22 psi) |
| Detrás | 1,5 bar (22 psi) |

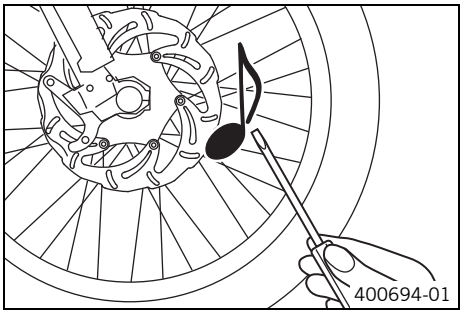
| Presión de los neumáticos, todoterreno | |
|---|---|
| Delante | 1,0 bar (15 psi) |
| Detrás | 1,0 bar (15 psi) |

  » Si la presión de inflado de los neumáticos no coincide con el valor prescrito:
    – Corregir la presión de inflado.
– Montar de nuevo la caperuza de protección.

## 14.7 Controlar la tensión de los radios

**Advertencia**
**Peligro de accidente** Comportamiento inestable debido a una tensión incorrecta en los radios.
– Asegúrese de que la tensión de los radios sea correcta. (Su taller especializado autorizado KTM estará encantado de ayudarle.)

**Información**
Si uno de los radios está flojo, se desequilibra la rueda, y se aflojan en un periodo de tiempo corto otros radios.
Si la tensión de los radios es demasiado elevada, pueden llegar a romperse a causa de una sobrecarga local.
Hay que controlar periódicamente la tensión de los radios, especialmente en una motocicleta nueva.




– Golpear brevemente los radios uno a uno con la hoja de un destornillador.

**Información**
La frecuencia del tono depende de la longitud y el diámetro de los radios. Si se escuchan tonos de diferente frecuencia en radios de igual longitud y diámetro, esto significa que hay diferencias en la tensión de los mismos.

| |
|---|
| Tiene que escucharse un tono agudo. |

» Si hay diferencias en la tensión de los radios:
  – Corregir la tensión de los radios.

– Comprobar el par de los radios.

Prescripción

| | | |
|---|---|---|
| Tuercas de los radios de la rueda delantera | M4,5 | 6 Nm (4,4 lbf ft) |
| Tuercas de los radios de la rueda trasera | M4,5 | 6 Nm (4,4 lbf ft) |

| |
|---|
| Llave dinamométrica con distintas piezas, juego (58429094000) |

## 15.1 Desmontar la batería (Todos los modelos 200/250/300)

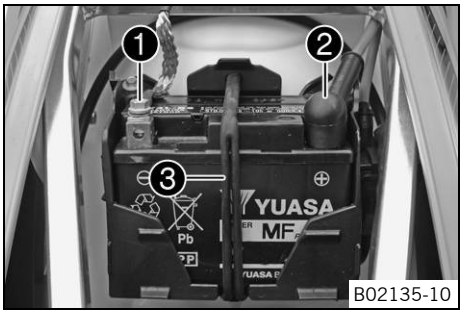
**Advertencia**

**Peligro de lesión** El electrolito y los gases de la batería son cáusticos y pueden causar lesiones graves.

- Mantener las baterías fuera del alcance de los niños.
- Utilizar siempre ropa y gafas de protección adecuadas.
- Evitar el contacto con el electrolito y los gases de la batería.
- No acercar chispas ni llamas abiertas a la batería. Realizar la carga únicamente en lugares bien ventilados.
- En caso de contacto con la piel, limpiar con abundante agua. En caso de contacto del ácido de batería con los ojos, lavar con agua durante 15 minutos como mínimo y buscar ayuda médica.

**Trabajo previo**

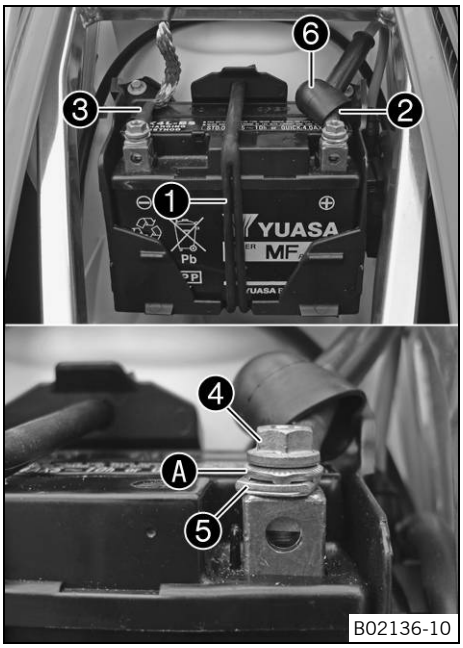
- Desconectar todos los consumidores eléctricos y parar el motor.
- Desmontar el asiento. (☛ pág. 70)




**Trabajo principal**

- Separar el cable del polo negativo ❶ de la batería.
- Retraer la cubierta del polo positivo ❷ y separar el cable del polo positivo de la batería.
- Desenganchar la cinta de goma ❸ en la parte inferior.
- Desmontar la batería hacia arriba.

## 15.2 Montar la batería (Todos los modelos 200/250/300)




**Trabajo principal**

- Introducir la batería en el compartimento de la batería con los polos hacia delante.

| |
|---|
| **(Todos los modelos 200/250/300 EU/AU/US)**<br>Batería (YTX4L-BS) (☛ pág. 132) |
| **(300 EXC BR)**<br>Batería (YTX5L-BS) (☛ pág. 132) |

- Enganchar la cinta de goma ❶.
- Colocar el cable del polo positivo ❷ y montar y apretar el tornillo.

  Prescripción

| | | |
|---|---|---|
| Tornillo del polo de la batería | M5 | 2,5 Nm<br>(1,84 lbf ft) |

**Información**

Los discos de contacto Ⓐ deben montarse con las uñas hacia abajo entre los tornillos ❹ y los terminales de los cables ❺.

- Colocar la cubierta del polo positivo ❻ en el polo positivo.
- Colocar el cable del polo negativo ❸ y montar y apretar el tornillo.

  Prescripción

| | | |
|---|---|---|
| Tornillo del polo de la batería | M5 | 2,5 Nm<br>(1,84 lbf ft) |

**Trabajo posterior**

- Montar el asiento. (☛ pág. 70)

## 15.3 Recargar la batería (Todos los modelos 200/250/300)

**Advertencia**

**Peligro de lesión** El electrolito y los gases de la batería son cáusticos y pueden causar lesiones graves.

- Mantener las baterías fuera del alcance de los niños.
- Utilizar siempre ropa y gafas de protección adecuadas.
- Evitar el contacto con el electrolito y los gases de la batería.
- No acercar chispas ni llamas abiertas a la batería. Realizar la carga únicamente en lugares bien ventilados.
- En caso de contacto con la piel, limpiar con abundante agua. En caso de contacto del ácido de batería con los ojos, lavar con agua durante 15 minutos como mínimo y buscar ayuda médica.

**Advertencia**

**Amenaza para el medio ambiente** Los componentes de la batería tienen efectos negativos para el medio ambiente.

- Las baterías no deben tirarse a la basura doméstica. Las baterías inservibles deben desecharse respetando la normativa medioambiental. Entregar las baterías al concesionario autorizado de KTM o a un centro de recogida de baterías usadas.

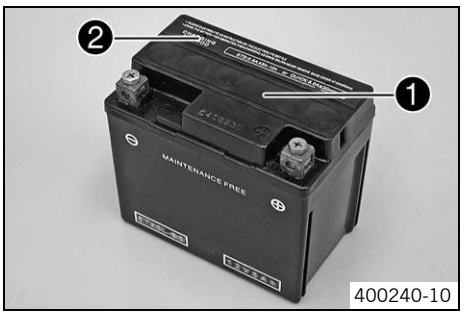
**Advertencia**

**Amenaza para el medio ambiente** Los materiales contaminantes provocan daños en el medio ambiente.

- Elimine correctamente conforme a la normativa en vigor los productos tales como aceites, grasas, filtros, combustible, productos de limpieza, líquido de frenos, etc.

**Información**

La batería pierde continuamente carga, incluso si no está sometida a carga.
La carga de la batería y el procedimiento de recarga son dos factores muy importantes para la duración de una batería.
Las recargas rápidas con una intensidad de carga elevada son perjudiciales para la duración de la batería.
Si se superan la intensidad de carga, la tensión de carga o el tiempo de carga indicados, se producen fugas de electrolito a través de las válvulas de seguridad. Como consecuencia, disminuye la capacidad de la batería.
Si se ha descargado la batería a causa de las secuencias de arranque del motor, hay que recargarla inmediatamente.
Si se deja la batería descargada durante cierto tiempo, se producen una descarga profunda y sulfatado, y se destruye la batería.
La batería no requiere mantenimiento; es decir, se suprime el control del nivel del electrolito.




**Trabajo previo**

- Desconectar todos los consumidores eléctricos y parar el motor.
- Desmontar el asiento. (☛ pág. 70)
- Para evitar que se produzcan daños en los equipos electrónicos de a bordo, desenchufar el cable del polo negativo de la batería.

**Trabajo principal**

- Conectar el cargador a la batería. Conectar el cargador.

| Cargador para baterías (58429074000) |
|---|

Con este cargador puede comprobarse también la tensión en reposo, la capacidad de arranque de la batería y el funcionamiento del alternador. Además, con este cargador es imposible una recarga excesiva de la batería.

**Información**

No desmontar nunca la tapa ❶.
Cargar la batería como máximo al 10% de la capacidad indicada en la carcasa ❷ de la misma.

- Desconectar el cargador una vez finalizado el proceso de carga. Conectar el cable del polo negativo a la batería.

Prescripción

| | |
|---|---|
| No deben superarse la intensidad de carga, la tensión de carga ni el tiempo de carga prescritos. | |
| Recargar periódicamente la batería si la motocicleta permanece inmovilizada durante cierto tiempo | 3 meses |

**Trabajo posterior**

- Montar el asiento. (☛ pág. 70)

## 15.4 Cambiar el fusible principal (Todos los modelos 200/250/300)

**Advertencia**

**Peligro de incendio** El empleo de fusibles incorrectos puede originar sobrecargas en el equipo eléctrico.

– Utilizar siempre fusibles con el amperaje prescrito. No puentear ni reparar nunca los fusibles fundidos.

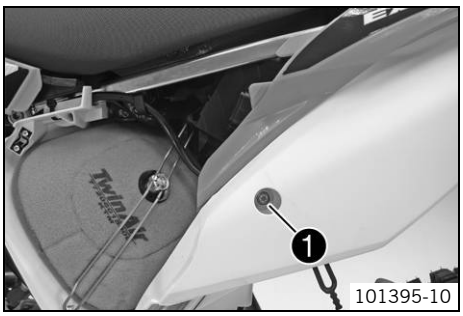
**Información**

El fusible principal protege todos los consumidores eléctricos del vehículo. Se encuentra en la carcasa del relé de arranque, debajo de la tapa de la caja del filtro de aire.

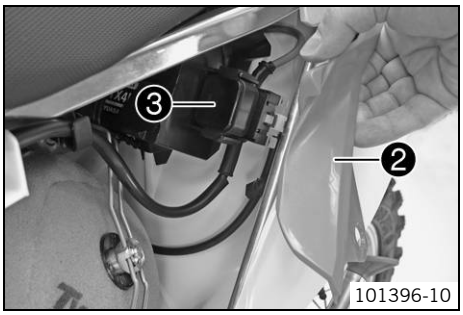
**Trabajo previo**

– Desconectar todos los consumidores eléctricos y parar el motor.
– Desmontar la tapa de la caja del filtro de aire. (☛ pág. 71)

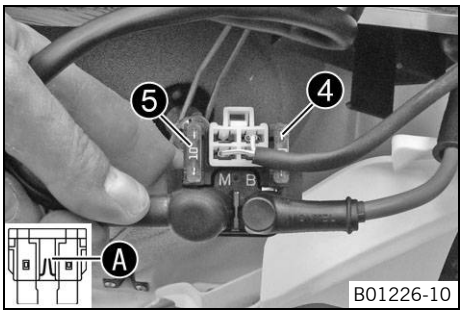
**Trabajo principal**




– Quitar el tornillo ❶.




– Levantar ligeramente el carenado trasero ❷ y extraer el relé de arranque ❸ del soporte.




– Desmontar las caperuzas de protección.
– Extraer el fusible principal defectuoso ❹.

**Información**

Puede reconocerse un fusible defectuoso por la interrupción en el filamento Ⓐ.

En el relé de arranque se encuentra el fusible de repuesto ❺.

– Introducir el nuevo fusible principal.

| Fusible (58011109110) (☛ pág. 132) |
|---|

– Comprobar que el sistema eléctrico funcione correctamente.

**Consejo**

Colocar un fusible de repuesto nuevo para casos de necesidad.

– Colocar las cubiertas de protección.
– Insertar el relé de arranque en el soporte y tender el cable.
– Posicionar el carenado trasero. Montar el tornillo y apretarlo.

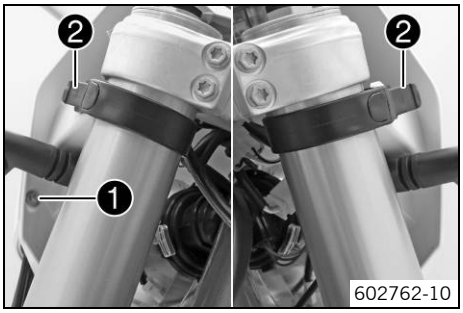
Prescripción

| | | |
|---|---|---|
| Demás tornillos del chasis | M6 | 10 Nm (7,4 lbf ft) |

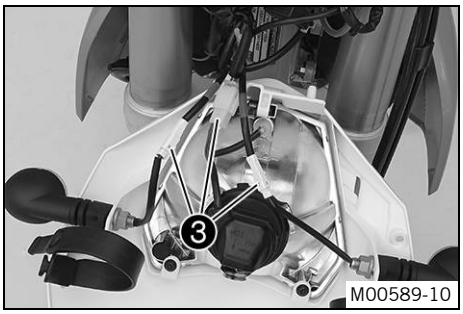
**Trabajo posterior**

– Montar la tapa de la caja del filtro de aire. (☛ pág. 71)

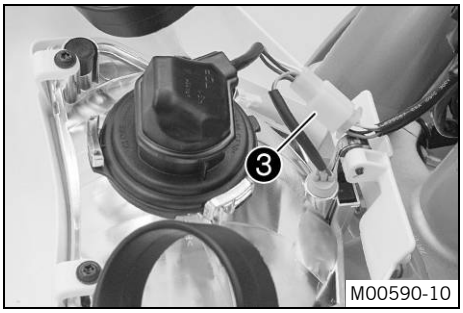
## 15.5 Desmontar la cubierta del faro con el faro




– Desconectar todos los grupos consumidores de electricidad y parar el motor.
– Soltar el tornillo ❶ y desmontar la pinza.
– Soltar la cinta de goma ❷. Empujar la cubierta del faro hacia arriba y bascularla hacia delante.

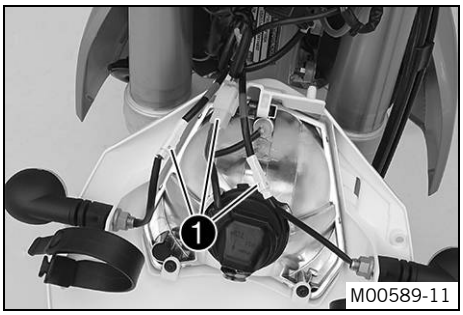



**(Todos los modelos EXC)**
– Separar las conexiones ❸ y quitar la cubierta del faro con el faro.

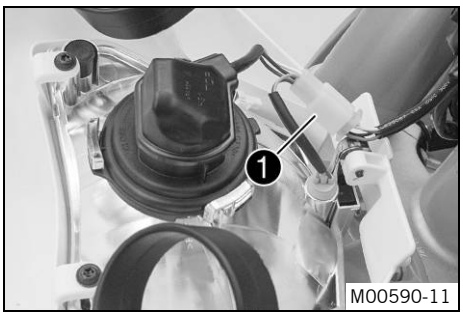



**(Todos los modelos XC-W)**
– Separar la conexión ❸ y quitar la cubierta del faro con el faro.

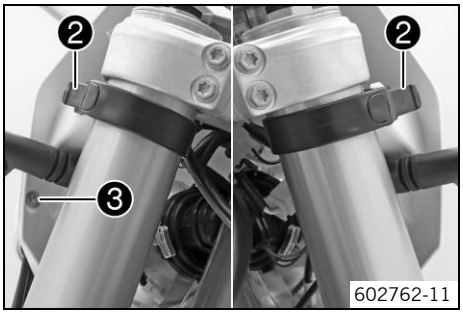
## 15.6 Montar la cubierta del faro con el faro




**Trabajo principal**
**(Todos los modelos EXC)**
– Enchufar los conectores ❶.




**(Todos los modelos XC-W)**
– Conectar el conector ❶.



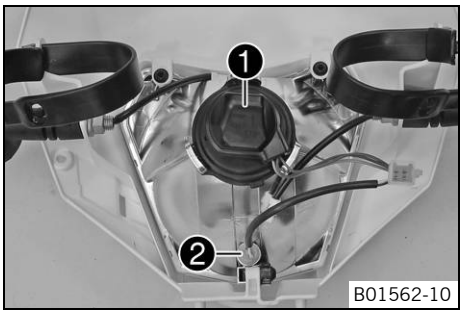

– Posicionar la cubierta del faro y fijarla con la cinta de goma ❷.
  ✓ Los talones de sujeción se encajan.
– Colocar la conducción del líquido de frenos y el ramal de cables en su posición. Colocar la pinza, montar el tornillo ❸ y apretarlo.

**Trabajo posterior**
– Controlar el ajuste del faro. (☛ pág. 104)

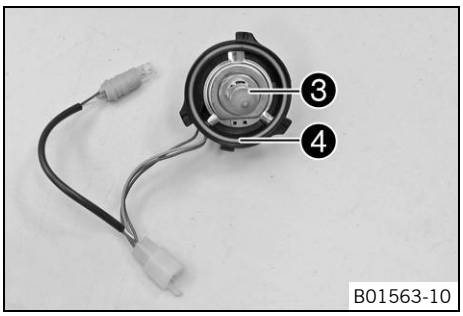
## 15.7 Sustituir la bombilla del faro

**Indicación**
**Daños en el reflector** Reducción de la intensidad de la luz.
– La grasa del globo de la bombilla se vaporiza a causa del calor y se deposita en el reflector. Limpiar los globos antes de montarlos y mantenerlos limpios de grasa.

**Trabajo previo**
– Desmontar la cubierta del faro con el faro. (☛ pág. 102)




**Trabajo principal**
– Girar hasta el tope y en sentido antihorario la cubierta de protección ❶ junto con el portalámparas que tiene debajo y retirarla.
– Extraer del reflector el portalámparas ❷ de la luz de delimitación.




– Extraer la bombilla del faro ❸.
– Colocar la bombilla del faro nueva.

| Faro (HS1 / portalámparas BX43t) (☛ pág. 132) |
|---|

– Introducir la cubierta de protección con el portalámparas en el reflector y girarla en sentido horario hasta el tope.

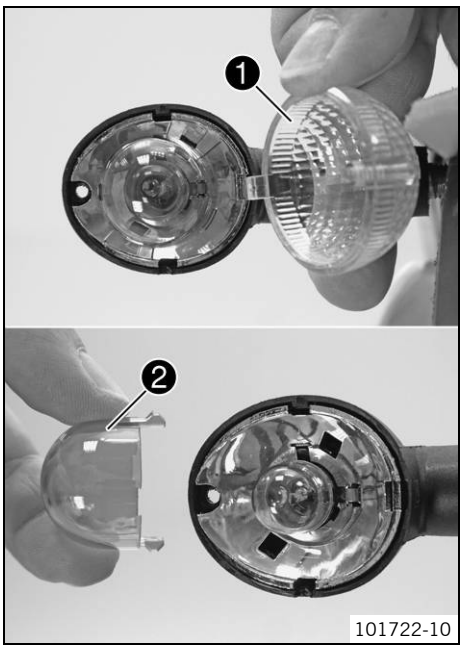
**Información**
Asegurarse de que la junta tórica ❹ quede bien colocada.

– Encajar el portalámparas de la luz de delimitación en el reflector.

**Trabajo posterior**
– Montar la cubierta del faro con el faro. (☛ pág. 102)
– Controlar el ajuste del faro. (☛ pág. 104)

## 15.8 Cambiar la bombilla del intermitente (Todos los modelos EXC)

**Indicación**
**Daños en el reflector** Reducción de la intensidad de la luz.
– La grasa del globo de la bombilla se vaporiza a causa del calor y se deposita en el reflector. Limpiar los globos antes de montarlos y mantenerlos limpios de grasa.




**Trabajo principal**
- Retirar el tornillo de la parte trasera de la carcasa del intermitente.
- Con cuidado, quitar el cristal del intermitente ❶.
- Comprimir ligeramente y extraer la tapa naranja ❷ en el área de los talones de sujeción.
- Presionar la bombilla del intermitente ligeramente contra el portalámparas, girarla aproximadamente 30° en sentido antihorario y extraerla del portalámparas.

**Información**
No tocar el reflector con los dedos y mantenerlo limpio.

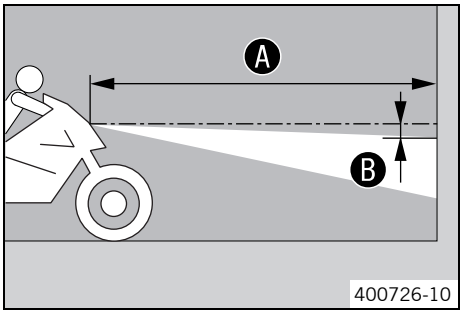
- Presionar la nueva bombilla del intermitente ligeramente contra el portalámparas y girarla en sentido horario hasta el tope.

| Intermitentes (R10W / portalámparas BA15s) (☛ pág. 132) |
|---|

- Montar la tapa naranja.
- Colocar el cristal del intermitente.
- Colocar el tornillo y girarlo primero en sentido antihorario hasta que se enclave en el paso de rosca con un pequeño tirón. Apretar ligeramente el tornillo.

**Trabajo posterior**
- Comprobar el funcionamiento de los intermitentes.

## 15.9 Controlar el ajuste del faro




- Estacionar el vehículo en una superficie horizontal delante de un muro claro y hacer una marca a la altura del centro del faro.
- Hacer otra marca a una distancia Ⓑ por debajo de la primera.

  Prescripción

| | |
|---|---|
| Distancia Ⓑ | 5 cm (2 in) |

- Estacionar el vehículo en posición vertical a una distancia Ⓐ delante del muro.

  Prescripción

| | |
|---|---|
| Distancia Ⓐ | 5 m (16 ft) |

- A continuación, el conductor debe montarse en la motocicleta.
- Conectar la luz de cruce.
- Controlar el ajuste del faro.

| El límite claro/oscuro con la motocicleta en orden de marcha y el conductor debe estar exactamente en la marca inferior. |
|---|

» Si el límite claro/oscuro no coincide con lo especificado:
  - Ajustar la distancia de alumbrado del faro. (☛ pág. 104)

## 15.10 Ajustar la distancia de alumbrado del faro

**Trabajo previo**
- Controlar el ajuste del faro. (☛ pág. 104)

**Trabajo principal**
- Soltar el tornillo ❶.
- Ajustar la distancia de alumbrado basculando el faro.

  Prescripción

| El límite claro/oscuro con la motocicleta en orden de marcha con conductor debe estar exactamente en la marca inferior (hecha en: controlar el ajuste del faro). |
|---|

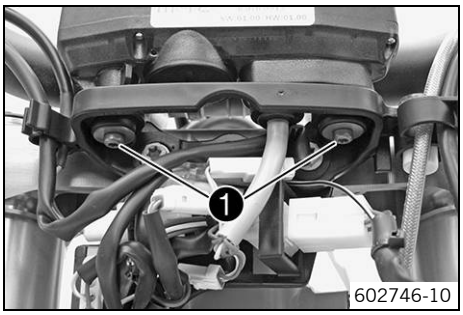
**Información**
La carga puede requerir que se corrija la distancia de alumbrado del faro.

- Apretar el tornillo ❶.

## 15.11 Sustituir la pila del velocímetro

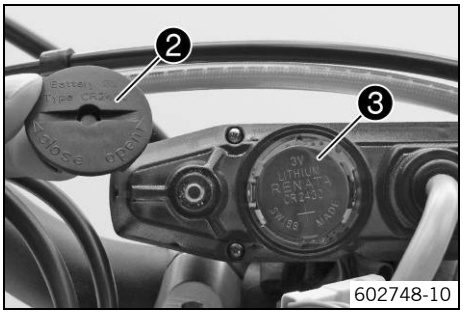
**Trabajo previo**

– Desmontar la cubierta del faro con el faro. (☛ pág. 102)




**Trabajo principal**

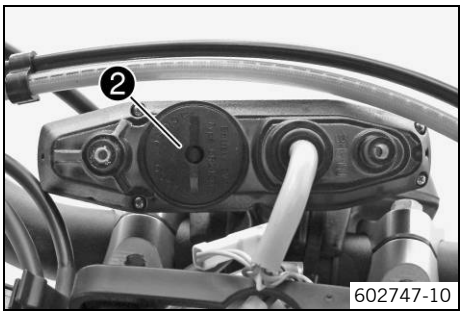
– Retirar los tornillos ❶.
– Extraer del soporte el velocímetro hacia arriba.




– Girar la protección ❷ con una moneda hasta el tope en sentido antihorario y retirarla.
– Extraer la pila del velocímetro ❸.
– Introducir una pila nueva con la inscripción hacia arriba.

| Pila del velocímetro (CR 2430) (☛ pág. 132) |
|---|

– Comprobar la junta tórica de la protección si está bien asentada.

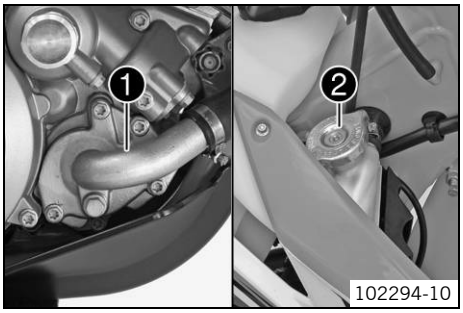



– Posicionar la protección ❷ y girar con una moneda hasta el tope en sentido horario.
– Pulsar un botón cualquiera del velocímetro.
  ✓ El velocímetro se activa.
– Posicionar el velocímetro en el soporte.
– Montar los tornillos con las arandelas y apretarlos.

**Trabajo posterior**

– Montar la cubierta del faro con el faro. (☛ pág. 102)
– Controlar el ajuste del faro. (☛ pág. 104)
– Ajustar kilómetros o millas. (☛ pág. 22)
– Ajustar las funciones del velocímetro. (☛ pág. 23)
– Ajustar la hora. (☛ pág. 23)

## 16.1 Sistema de refrigeración

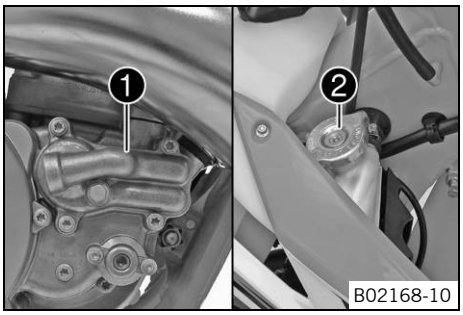



**(Todos los modelos 125/200)**

La bomba del agua ❶ en el motor asegura una circulación forzada del líquido refrigerante.
La presión en el sistema de refrigeración resultante del calentamiento se regula mediante una válvula en el tapón del radiador ❷. Con ello, es posible que la temperatura del líquido refrigerante aumente hasta el valor indicado sin que se produzcan perturbaciones.

| |
|---|
| 120 °C (248 °F) |

La refrigeración se lleva a cabo con ayuda del viento de marcha.
Cuanto menor sea la velocidad, menor es la acción refrigerante. La suciedad en los nervios del radiador reduce asimismo la acción refrigerante.




**(Todos los modelos 250/300)**

La bomba del agua ❶ en el motor asegura una circulación forzada del líquido refrigerante.
La presión en el sistema de refrigeración resultante del calentamiento se regula mediante una válvula en el tapón del radiador ❷. Con ello, es posible que la temperatura del líquido refrigerante aumente hasta el valor indicado sin que se produzcan perturbaciones.

| |
|---|
| 120 °C (248 °F) |

La refrigeración se lleva a cabo con ayuda del viento de marcha.
Cuanto menor sea la velocidad, menor es la acción refrigerante. La suciedad en los nervios del radiador reduce asimismo la acción refrigerante.

## 16.2 Controlar el nivel de líquido refrigerante y la protección anticongelante

**Advertencia**

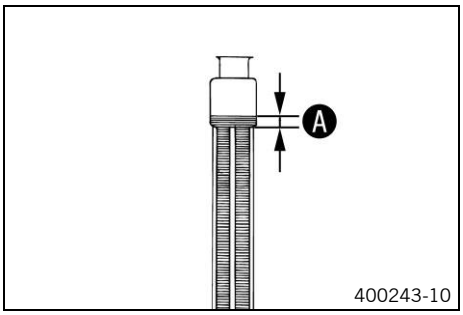
**Peligro de quemaduras** Durante el funcionamiento de la motocicleta, el líquido refrigerante se calienta mucho y está bajo presión.

– No abrir el radiador, las mangueras del radiador ni el resto de componentes del sistema de refrigeración cuando el motor esté caliente. Dejar enfriar el motor y el sistema de refrigeración. En caso de quemadura, colocar la zona afectada debajo de agua tibia inmediatamente.

**Advertencia**

**Peligro de envenenamiento** El líquido refrigerante es venenoso y nocivo para la salud.

– No debe permitirse que el refrigerante entre en contacto con la piel, los ojos o la ropa. En caso de contacto con los ojos, lavar inmediatamente con agua y buscar ayuda médica. Limpiar inmediatamente con agua y jabón las partes de la piel contaminadas. En caso de ingestión de refrigerante, buscar ayuda médica inmediatamente. Cambiarse la ropa que esté sucia de refrigerante. Mantener el refrigerante fuera del alcance de los niños.




**Condición**

El motor está frío.

– Colocar la motocicleta en posición vertical sobre una superficie horizontal.
– Desmontar el tapón del radiador.
– Controlar la protección anticongelante del líquido refrigerante.

| |
|---|
| −25... −45 °C (−13... −49 °F) |

» Si la protección anticongelante del líquido refrigerante no coincide con el valor prescrito:
  – Corregir la protección anticongelante del líquido refrigerante.

– Controlar el nivel de líquido refrigerante en el radiador.

| | |
|---|---|
| Nivel del líquido refrigerante Ⓐ por encima de las láminas del radiador | 10 mm (0,39 in) |

» Si el nivel de líquido refrigerante no coincide con el valor prescrito:
  – Corregir el nivel de líquido refrigerante.

| |
|---|
| Líquido refrigerante (☛ pág. 149) |

– Montar el tapón del radiador.

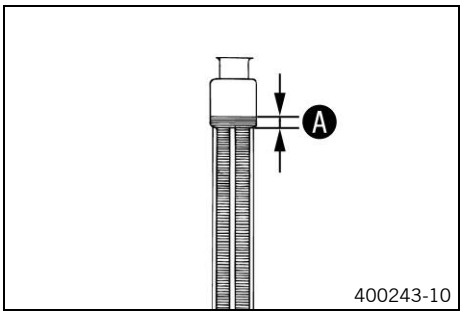
## 16.3 Controlar el nivel de líquido refrigerante

**Advertencia**
**Peligro de quemaduras** Durante el funcionamiento de la motocicleta, el líquido refrigerante se calienta mucho y está bajo presión.

– No abrir el radiador, las mangueras del radiador ni el resto de componentes del sistema de refrigeración cuando el motor esté caliente. Dejar enfriar el motor y el sistema de refrigeración. En caso de quemadura, colocar la zona afectada debajo de agua tibia inmediatamente.

**Advertencia**
**Peligro de envenenamiento** El líquido refrigerante es venenoso y nocivo para la salud.

– No debe permitirse que el refrigerante entre en contacto con la piel, los ojos o la ropa. En caso de contacto con los ojos, lavar inmediatamente con agua y buscar ayuda médica. Limpiar inmediatamente con agua y jabón las partes de la piel contaminadas. En caso de ingestión de refrigerante, buscar ayuda médica inmediatamente. Cambiarse la ropa que esté sucia de refrigerante. Mantener el refrigerante fuera del alcance de los niños.




**Condición**
El motor está frío.

– Colocar la motocicleta en posición vertical sobre una superficie horizontal.
– Desmontar el tapón del radiador.
– Controlar el nivel de líquido refrigerante en el radiador.

| | |
|---|---|
| Nivel del líquido refrigerante Ⓐ por encima de las láminas del radiador | 10 mm (0,39 in) |

» Si el nivel de líquido refrigerante no coincide con el valor prescrito:
– Corregir el nivel de líquido refrigerante.

Líquido refrigerante (☛ pág. 149)

– Montar el tapón del radiador.

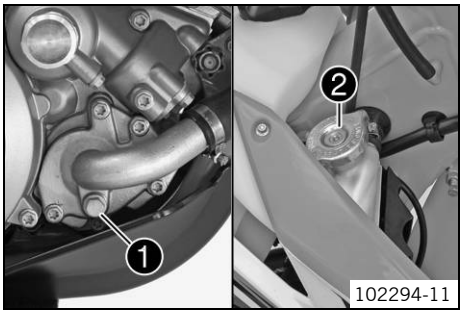
## 16.4 Vaciar el líquido refrigerante

**Advertencia**
**Peligro de quemaduras** Durante el funcionamiento de la motocicleta, el líquido refrigerante se calienta mucho y está bajo presión.

– No abrir el radiador, las mangueras del radiador ni el resto de componentes del sistema de refrigeración cuando el motor esté caliente. Dejar enfriar el motor y el sistema de refrigeración. En caso de quemadura, colocar la zona afectada debajo de agua tibia inmediatamente.

**Advertencia**
**Peligro de envenenamiento** El líquido refrigerante es venenoso y nocivo para la salud.

– No debe permitirse que el refrigerante entre en contacto con la piel, los ojos o la ropa. En caso de contacto con los ojos, lavar inmediatamente con agua y buscar ayuda médica. Limpiar inmediatamente con agua y jabón las partes de la piel contaminadas. En caso de ingestión de refrigerante, buscar ayuda médica inmediatamente. Cambiarse la ropa que esté sucia de refrigerante. Mantener el refrigerante fuera del alcance de los niños.




**Condición**
El motor está frío.

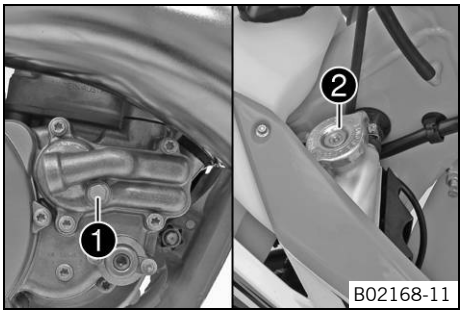
– Colocar el vehículo en posición vertical.
– Colocar un recipiente adecuado debajo de la tapa de la bomba de agua.

**(Todos los modelos 125/200)**

– Retirar el tornillo ❶. Desmontar el tapón del radiador ❷.
– Vaciar completamente el líquido refrigerante.
– Montar el tornillo ❶ con un anillo de hermetizado nuevo y apretarlo.

Prescripción

| | | |
|---|---|---|
| Tapón roscado de vaciado de la tapa de la bomba de agua | M10x1 | 15 Nm (11,1 lbf ft) |




**(Todos los modelos 250/300)**

- Retirar el tornillo ❶. Desmontar el tapón del radiador ❷.
- Vaciar completamente el líquido refrigerante.
- Montar el tornillo ❶ con un anillo de hermetizado nuevo y apretarlo.

  Prescripción

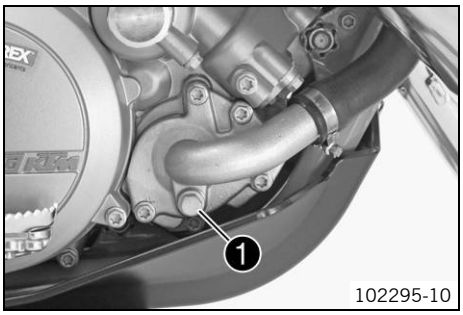
| | | |
|---|---|---|
| Tapón roscado de vaciado de la tapa de la bomba de agua | M10x1 | 15 Nm (11,1 lbf ft) |

## 16.5 Llenar el líquido refrigerante

**Advertencia**

**Peligro de envenenamiento** El líquido refrigerante es venenoso y nocivo para la salud.

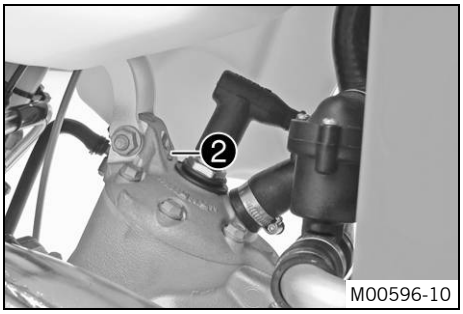
- No debe permitirse que el refrigerante entre en contacto con la piel, los ojos o la ropa. En caso de contacto con los ojos, lavar inmediatamente con agua y buscar ayuda médica. Limpiar inmediatamente con agua y jabón las partes de la piel contaminadas. En caso de ingestión de refrigerante, buscar ayuda médica inmediatamente. Cambiarse la ropa que esté sucia de refrigerante. Mantener el refrigerante fuera del alcance de los niños.




**(Todos los modelos 125/200)**

- Asegurarse de que el tornillo ❶ está bien apretado.
- Colocar el vehículo en posición vertical.
- Rellenar completamente el radiador con líquido refrigerante.

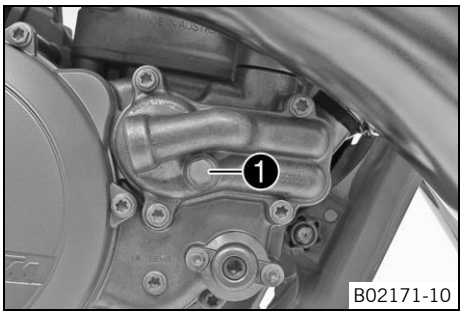
| | | |
|---|---|---|
| Líquido refrigerante | 1,2 l (1,3 qt.) | Líquido refrigerante (☛ pág. 149) |




- Retirar el tornillo ❷ hasta que el líquido refrigerante salga sin burbujas.
- Montar y apretar el tornillo ❷.

  Prescripción

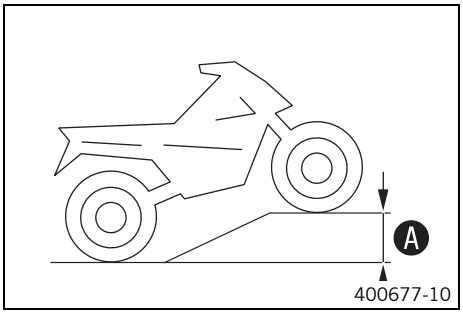
| | | |
|---|---|---|
| Tornillo de purga de aire de la culata | M6 | 10 Nm (7,4 lbf ft) |




**(Todos los modelos 250/300)**

- Asegurarse de que el tornillo ❶ está bien apretado.
- Colocar el vehículo en posición vertical.
- Rellenar completamente el radiador con líquido refrigerante.

| | | |
|---|---|---|
| Líquido refrigerante | 1,2 l (1,3 qt.) | Líquido refrigerante (☛ pág. 149) |



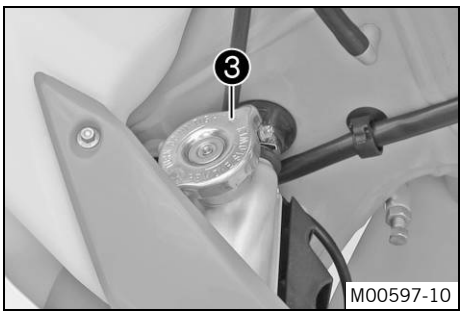

- Colocar el vehículo en la posición representada y asegurarlo para que no pueda rodar. Debe alcanzarse el desnivel Ⓐ.

  Prescripción

| | |
|---|---|
| Desnivel Ⓐ | 75 cm (29,5 in) |

**Información**

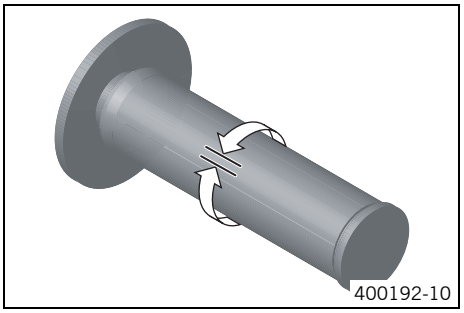
Para que pueda eliminarse todo el aire del sistema de refrigeración, debe elevarse la parte delantera del vehículo. Un sistema de refrigeración mal purgado tiene menor potencia de refrigeración y podría causar el sobrecalentamiento del motor.




– Volver a colocar el vehículo en una superficie horizontal.
– Rellenar completamente el radiador con líquido refrigerante.
– Montar el tapón del radiador ❸.
– Dejar que se caliente el motor.

**Trabajo posterior**
– Controlar el nivel de líquido refrigerante. (☛ pág. 107)

## 17.1 Controlar la holgura del cable bowden del acelerador


400192-10

– Controlar que el puño del acelerador se mueva con facilidad.
– Colocar el manillar en la posición de marcha recta. Mover el puño del acelerador ligeramente a uno y otro lado y determinar la holgura del cable bowden del acelerador.

| | |
|---|---|
| Holgura del cable bowden del acelerador | 3... 5 mm (0,12... 0,2 in) |

» Si la holgura del cable bowden del acelerador no coincide con el valor prescrito:
– Ajustar la holgura del cable bowden del acelerador. (☛ pág. 110)

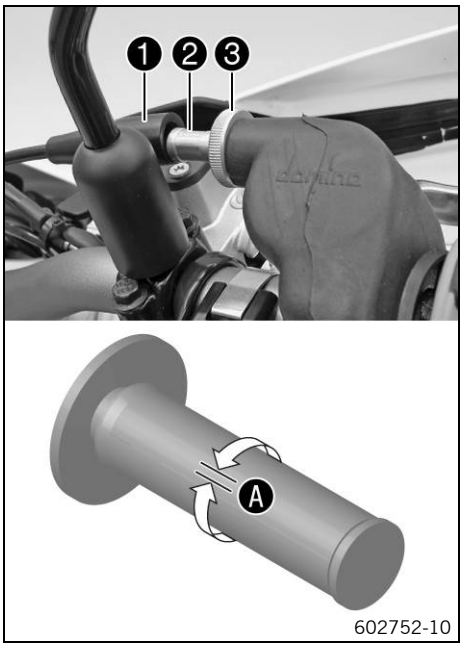
**Peligro**
**Peligro de envenenamiento** Los gases de escape son venenosos y pueden originar pérdida de conocimiento o incluso la muerte.
– Siempre que el motor está en marcha hay que garantizar una ventilación adecuada; no arrancar el motor ni dejarlo en marcha en locales cerrados sin un sistema de extracción apropiado.

– Arrancar el motor y dejarlo en marcha al ralentí. Mover el manillar de un lado a otro en el margen completo de giro.

| |
|---|
| El régimen de ralentí no debe variar. |

» Si varía el régimen de ralentí:
– Ajustar la holgura del cable bowden del acelerador. (☛ pág. 110)

## 17.2 Ajustar la holgura del cable bowden del acelerador



602752-10

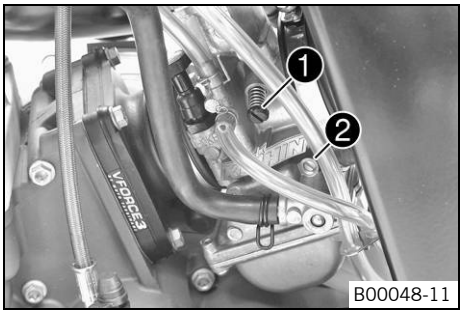
**Trabajo principal**
– Colocar el manillar en la posición de marcha recta.
– Retraer el manguito 1.
– Asegurarse de que la envoltura exterior del cable bowden esté introducida hasta el tope en el tornillo de ajuste 2.
– Soltar la tuerca 3.
– Girar el tornillo de ajuste 2 hasta que el cable bowden tenga la holgura A en el puño del acelerador.
Prescripción

| | |
|---|---|
| Holgura del cable bowden del acelerador | 3... 5 mm (0,12... 0,2 in) |

– Apretar la tuerca 3.
– Colocar el manguito 1.

**Trabajo posterior**
– Controlar que el puño del acelerador se mueva con facilidad.

## 17.3 Carburador - Ralentí



B00048-11

El ajuste del ralentí en el carburador tiene gran influencia sobre la capacidad de arranque del motor, sobre la estabilidad del ralentí y sobre la respuesta al acelerador. Es decir: si está bien ajustado el ralentí, es más fácil arrancar el motor que si está mal ajustado.

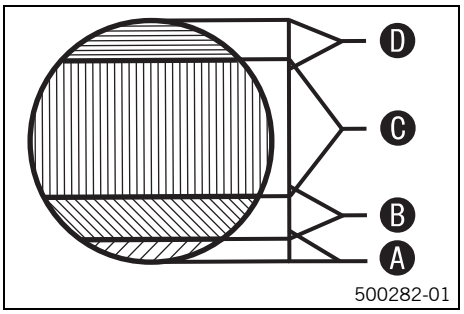
**Información**
Las vibraciones del motor aumentan el desgaste en el carburador y sus componentes, pudiendo provocar problemas de funcionamiento.

El estado de fábrica del carburador se corresponde con los siguientes valores.

| | |
|---|---|
| Altura sobre el nivel del mar | 500 m (1.640 ft) |
| Temperatura ambiente | 20 °C (68 °F) |

| |
|---|
| Gasolina súper sin plomo (95 octanos) mezclada con aceite del motor de 2 tiempos (1:60) (☛ pág. 149) |

El régimen de ralentí se ajusta por medio del tornillo de ajuste ❶.
La mezcla al ralentí se ajusta por medio del tornillo de regulación del ralentí ❷.



500282-01

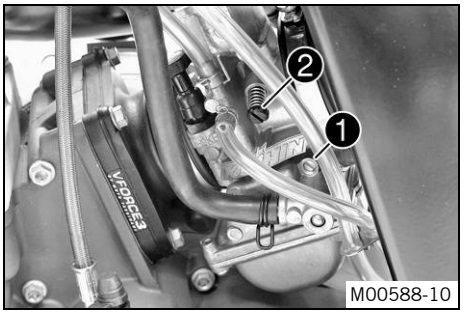
**Zona de ralentí A**
Funcionamiento con la corredera del gas cerrada. En esta zona influyen el tornillo de ajuste ❶ y el tornillo de regulación del ralentí ❷.

**Zona de transición B**
Comportamiento del motor al abrir la corredera del gas. En esta zona influyen el chiclé de ralentí y la forma de la corredera del gas.
Si, pese a estar bien ajustados el ralentí y la baja carga, el motor traquetea o expulsa mucho humo al abrir la corredera del gas y alcanza la plena potencia bruscamente a altas revoluciones, ello indica que el reglaje del carburador es demasiado rico, que el flotador está muy alto o que la válvula de agujas del flotador tiene una fuga.

**Zona de baja carga C**
Funcionamiento con la corredera del gas parcialmente abierta. En esta zona influye la aguja del carburador (forma y posición). En la zona inferior el ajuste del ralentí y en la zona superior el chicle principal influyen en el ajuste del motor.
Si, al acelerar con la corredera del gas abierta parcialmente, el motor traquetea, la aguja del carburador se deberá bajar un punto. Si el motor hace ruido de autoencendido, especialmente al acelerar, al entrar en el rango de revoluciones de plena potencia, la aguja del carburador se deberá subir. Si los síntomas indicados arriba se producen al ralentí o ligeramente por encima, la mezcla de ralentí se deberá empobrecer en caso de traqueteo y se deberá enriquecer en caso de autoencendido.

**Zona de plena carga D**
Funcionamiento con la corredera del gas abierta (pleno gas). En esta zona influyen el chiclé principal y la aguja del carburador.
Si el aislamiento de una bujía nueva se vuelve muy clara o blanca después de conducir a pleno gas durante un breve periodo, o si se producen detonaciones en el motor, se deberá instalar un chiclé principal más grande. Si el aislamiento es de color marrón oscuro o está cubierto de hollín, se deberá instalar un chiclé principal más pequeño.

## 17.4 Carburador - Ajustar el ralentí



M00588-10

– Enroscar el tornillo de regulación del ralentí ❶ hasta el tope.
– Girar el tornillo de regulación del ralentí al reglaje básico prescrito.

Prescripción

| | |
|---|---|
| Tornillo de regulación del ralentí (Todolos modelos 125) | |
| Abierto | 2,75 vueltas |
| Tornillo de regulación del ralentí (Todos los modelos XC-W, 300 EXC BR) | |
| Abierto | 2,0 vueltas |
| Tornillo de regulación del ralentí (200 EXC EU) | |
| Abierto | 1,5 vueltas |
| Tornillo de regulación del ralentí (200 EXC AU) | |
| Abierto | 1,0 vuelta |
| Tornillo de regulación del ralentí (250/300 EXC AU) | |
| Abierto | 3,5 vueltas |
| Tornillo de regulación del ralentí (250 EXC EU, 250 EXC Six Days EU) | |
| Abierto | 1,5 vueltas |
| Tornillo de regulación del ralentí (300 EXC EU, 300 EXC Six Days EU) | |
| Abierto | 1,75 vueltas |

– Calentar el motor.

Prescripción

| | |
|---|---|
| Tiempo de calentamiento | ≥ 5 min |

**Peligro**
**Peligro de envenenamiento** Los gases de escape son venenosos y pueden originar pérdida de conocimiento o incluso la muerte.
– Siempre que el motor está en marcha hay que garantizar una ventilación adecuada; no arrancar el motor ni dejarlo en marcha en locales cerrados sin un sistema de extracción apropiado.

– Ajustar el régimen de ralentí girando el tornillo de ajuste ❷.

Prescripción

| | |
|---|---|
| Función de arranque en frío desactivada – El botón de arranque en frío está oprimido hasta el tope. (☛ pág. 19) | |
| Régimen de ralentí | 1.400... 1.500 rpm |

– Girar lentamente el tornillo de regulación del ralentí ❶ en sentido horario hasta que comience a disminuir el régimen de ralentí.
– Anotar la posición, y girar a continuación el tornillo de regulación del ralentí lentamente en sentido antihorario hasta que comience a disminuir de nuevo el régimen de ralentí.
– Ajustar el punto con el mayor régimen de ralentí entre las dos posiciones anotadas.

**Información**
Si se observa un aumento considerable del número de revoluciones, reducir el régimen de ralentí a un nivel normal, y repetir los pasos descritos más arriba.
Si no se obtiene un resultado satisfactorio mediante el procedimiento descrito, puede ser que esté montado un chiclé de ralentí de dimensiones inadecuadas.
Si se ha atornillado el tornillo de regulación del ralentí hasta el tope sin que haya variado el número de revoluciones del motor, hay que montar un chiclé de ralentí más pequeño.
Después de cambiar el chiclé hay que efectuar los ajustes descritos desde el comienzo.
Si varía considerablemente la temperatura exterior, o si se desea circular en un lugar de altitud mucho mayor o mucho menor, hay que ajustar de nuevo el ralentí.

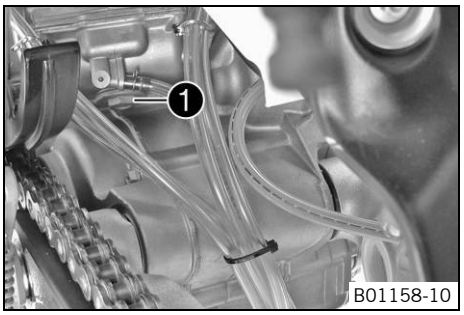
## 17.5 Vaciar la cámara del flotador del carburador

**Peligro**
**Peligro de incendio** El carburante es fácilmente inflamable.
– No repostar el vehículo en la cercanía de llamas abiertas o de cigarrillos encendidos y parar siempre el motor para repostar. Asegurarse de que el combustible no puede derramarse sobre las piezas calientes del vehículo. Recoger inmediatamente el combustible derramado.
– El combustible del depósito se dilata con el calor y podría salirse si está demasiado lleno. Observar las indicaciones relativas al depósito de combustible.

**Advertencia**
**Peligro de envenenamiento** El combustible es venenoso y nocivo para la salud.
– No debe permitirse que el combustible entre en contacto con la piel, los ojos o la ropa. No inhalar los vapores del combustible. En caso de contacto con los ojos, lavar inmediatamente con agua y buscar ayuda médica. Limpiar inmediatamente con agua y jabón las partes de la piel contaminadas. En caso de ingestión de combustible, buscar ayuda médica inmediatamente. Cambiarse la ropa que esté sucia de combustible. Guardar el combustible correctamente en un recipiente adecuado y mantenerlo fuera del alcance de los niños.

**Advertencia**
**Peligro para el medio ambiente** La manipulación incorrecta del combustible supone un peligro para el medio ambiente.
– No permitir que el combustible acceda al agua subterránea, al suelo ni a los canales de desagüe.

**Información**
Llevar a cabo estas tareas con el motor frío.
El agua en la cámara del flotador origina anomalías en el funcionamiento del motor.




**Trabajo previo**

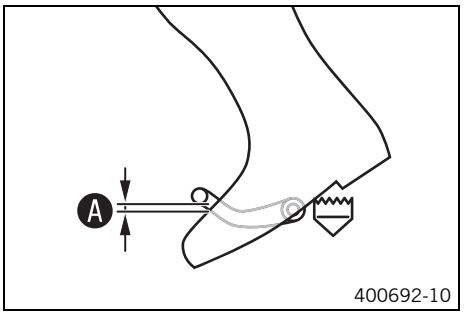
– Girar el mango ❶ en el grifo de la gasolina a la posición **OFF**. (Figura 602702-10☛ pág. 19)

✔ Ya no fluye combustible del depósito de combustible al carburador.

**Trabajo principal**

– Colocar un paño debajo del carburador para recoger el combustible que pueda salir.
– Quitar el tapón roscado ❶.
– Vaciar completamente el combustible.
– Montar el tapón roscado y apretarlo.

## 17.6 Controlar la posición básica del pedal de cambio

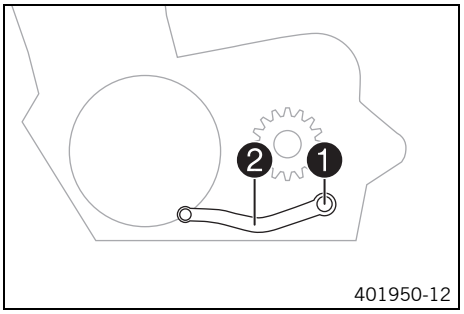



– Montarse en el vehículo en la postura de conducción y determinar la distancia Ⓐ entre el borde superior de la bota y el pedal de cambio.

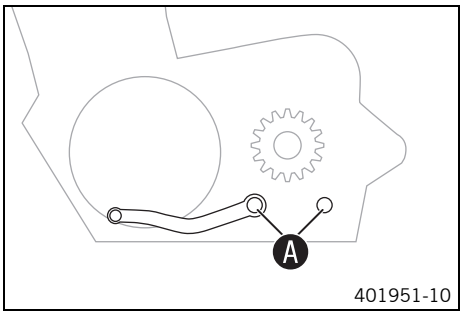
| | |
|---|---|
| Distancia del pedal de cambio al borde superior de la bota | 10... 20 mm (0,39... 0,79 in) |

» Si la distancia no coincide con el valor prescrito:
  – Ajustar la posición básica del pedal del cambio. 🔧 (☛ pág. 113)

## 17.7 Ajustar la posición básica del pedal del cambio 🔧




– Retirar el tornillo ❶ y desmontar el pedal del cambio ❷.




– Limpiar el dentado Ⓐ del pedal del cambio y el árbol de mando del cambio.
– Encajar el pedal del cambio en la posición que desee del árbol de mando del cambio y engranar el dentado.

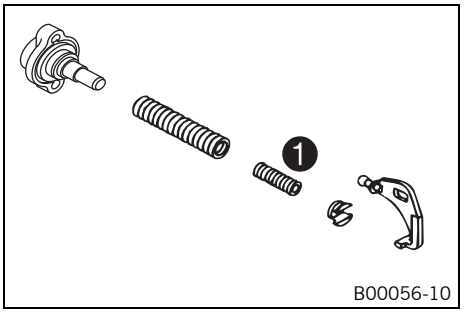
**Información**
La gama de ajuste del tornillo es limitada.
Al cambiar, el pedal no debe entrar en contacto con ninguno de los componentes del vehículo.

– Montar el tornillo y apretarlo.

Prescripción

| | | | |
|---|---|---|---|
| Tornillo del pedal de cambio | M6 | 14 Nm (10,3 lbf ft) | **Loctite® 243™** |

## 17.8 Característica del motor - Muelle auxiliar (Todos los modelos 250/300)




El muelle auxiliar se encuentra en el lado derecho del motor, debajo de la tapa de la bomba de agua.

**Posibles estados**

- Muelle auxiliar con marca de color amarillo – Muelle montado en la motocicleta recién salida de fábrica con ajuste mediano (estándar) para ofrecer una buena maniobrabilidad.
- Muelle auxiliar con marca de color verde – Muelle auxiliar contenido en el paquete adjunto para unas prestaciones más blandas.
- Muelle auxiliar con marca de color rojo – Muelle auxiliar contenido en el paquete adjunto para unas prestaciones más agresivas.

La característica del motor se puede modificar utilizando muelles auxiliares ❶ de distinta fuerza.

## 17.9 Característica del motor - Ajustar el muelle compensador (Todos los modelos 250/300)

**Advertencia**

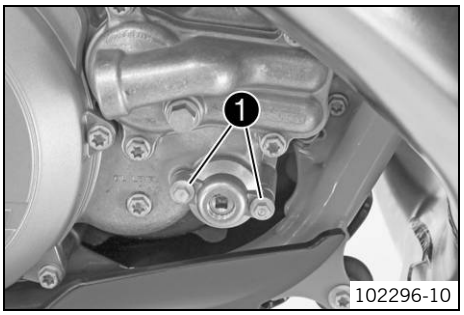
**Peligro de quemaduras** Algunas piezas del vehículo se calientan mucho cuando el vehículo está en marcha.

– No tocar las piezas calientes, tales como el sistema de escape, el radiador, el motor, el amortiguador y el equipo de frenos. Antes de trabajar en estas piezas, dejar que se enfríen.

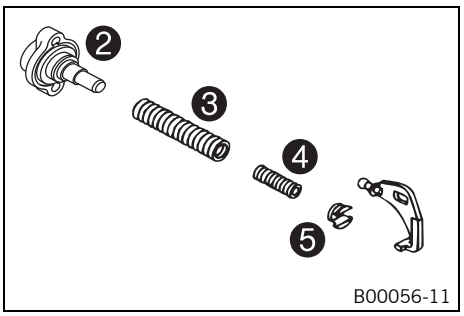
**Trabajo previo**

– Inclinar la motocicleta aproximadamente 45° hacia la izquierda y asegurarla en esa posición de manera que no pueda caer.

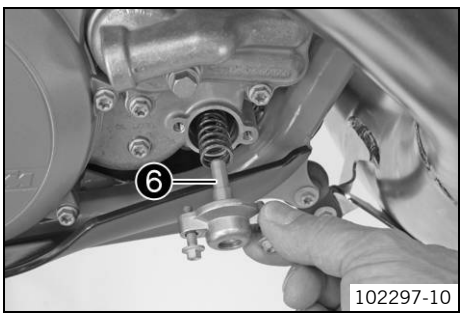
**Trabajo principal**




– Retirar los tornillos ❶.




– Extraer la tapa de cierre ❷, el muelle de ajuste ❸, el muelle compensador ❹ y la base del muelle ❺ de la tapa del embrague.
– Extraer los dos muelles de la base del muelle.




– Montar el muelle compensador ❹ y el muelle de ajuste ❸ que desee y colocarlos juntos en la tapa del embrague.

| |
|---|
| Muelle auxiliar con marca de color amarillo (54637072300) |
| Muelle auxiliar con marca de color verde (54837072100) |
| Muelle auxiliar con marca de color rojo (54837072000) |

✓ La escotadura de la base del muelle ❺ engrana en la palanca acodada.

**Información**

El tornillo ❻ no debe girarse bajo ningún concepto, puesto que empeoraría la característica del motor.

– Controlar la junta tórica de la tapa de cierre.
– Posicionar la tapa de cierre.
– Montar los tornillos y apretarlos.

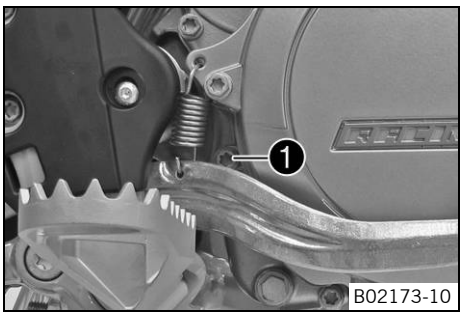
Prescripción

| | | |
|---|---|---|
| Tornillo de la tapa de la distribución de escape | M5 | 6 Nm (4,4 lbf ft) |

## 18.1 Controlar el nivel de aceite de la caja de cambios

**Información**
El control del nivel de aceite de la caja de cambios debe realizarse con el motor frío.

**Trabajo previo**
– Colocar la motocicleta en posición vertical sobre una superficie horizontal.

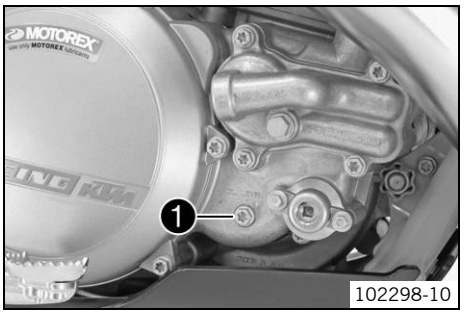



**Trabajo principal**
**(Todos los modelos 125/200)**
– Retirar el tornillo de control del nivel de aceite de la caja de cambios ❶.
– Controlar el nivel de aceite de la caja de cambios.

| |
|---|
| Debe salir una pequeña cantidad de aceite del cambio por el orificio. |

» Si no sale aceite del cambio:
– Rellenar aceite del cambio. 🔧 (☛ pág. 118)
– Montar y apretar el tornillo de control del nivel de aceite del cambio.
Prescripción

| | | |
|---|---|---|
| Tornillo para control del nivel de aceite en el cambio | M6 | 10 Nm (7,4 lbf ft) |



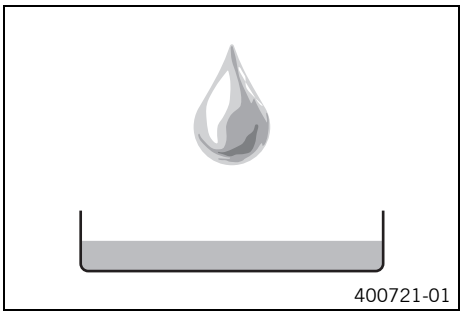

**(Todos los modelos 250/300)**
– Retirar el tornillo de control del nivel de aceite de la caja de cambios ❶.
– Controlar el nivel de aceite de la caja de cambios.

| |
|---|
| Debe salir una pequeña cantidad de aceite del cambio por el orificio. |

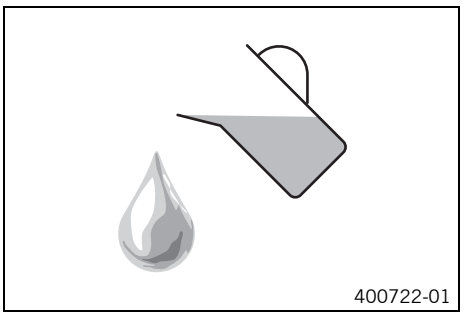
» Si no sale aceite del cambio:
– Rellenar aceite del cambio. 🔧 (☛ pág. 118)
– Montar y apretar el tornillo de control del nivel de aceite del cambio.
Prescripción

| | | |
|---|---|---|
| Tornillo para control del nivel de aceite en el cambio | M6 | 10 Nm (7,4 lbf ft) |

## 18.2 Sustituir el aceite del cambio 🔧




– Vaciar el aceite del cambio. 🔧 (☛ pág. 117)




– Llenar el aceite del cambio. 🔧 (☛ pág. 118)

## 18.3 Vaciar el aceite del cambio

**Advertencia**

**Peligro de quemaduras** El aceite del motor y el aceite del cambio alcanzan temperaturas muy altas durante el funcionamiento de la motocicleta.

– Utilizar ropa de protección adecuada y guantes de protección. En caso de quemadura, colocar la zona afectada debajo de agua tibia inmediatamente.

**Advertencia**

**Amenaza para el medio ambiente** Los materiales contaminantes provocan daños en el medio ambiente.

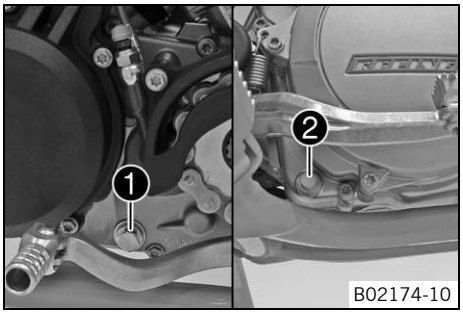
– Elimine correctamente conforme a la normativa en vigor los productos tales como aceites, grasas, filtros, combustible, productos de limpieza, líquido de frenos, etc.

**Información**

El aceite del cambio debe vaciarse con el motor caliente.

**Trabajo previo**

– Desmontar el protector del motor. (☛ pág. 84)
– Estacionar la motocicleta en una superficie horizontal.
– Colocar un recipiente adecuado debajo del motor.




**Trabajo principal**

**(Todos los modelos 125/200)**

– Retirar el tornillo de vaciado del aceite del cambio con el imán ❶.
– Retirar el tornillo de vaciado del aceite del cambio ❷.
– Vaciar completamente el aceite del cambio.
– Limpiar a fondo los tapones roscados de vaciado del aceite del cambio.
– Limpiar la superficie de hermetizado del motor.
– Montar y apretar el tornillo de vaciado del aceite del cambio con el imán ❶ y el anillo de hermetizado.

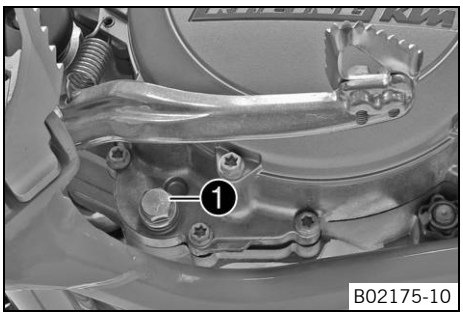
Prescripción

| | | |
|---|---|---|
| Tapón roscado para vaciado del aceite del cambio con imán | M12x1,5 | 20 Nm (14,8 lbf ft) |

– Montar y apretar el tornillo de vaciado del aceite del cambio ❷ con el anillo de hermetizado.

Prescripción

| | | |
|---|---|---|
| Tapón roscado de vaciado del aceite del cambio | M10x1 | 15 Nm (11,1 lbf ft) |




**(Todos los modelos 250/300)**

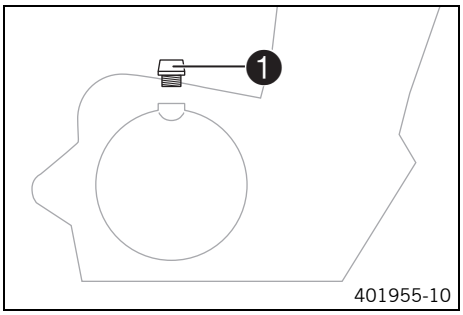
– Retirar el tornillo de vaciado del aceite del cambio con el imán ❶.
– Vaciar completamente el aceite del cambio.
– Limpiar a fondo el tornillo de vaciado del aceite del cambio con el imán.
– Limpiar la superficie de hermetizado del motor.
– Montar y apretar el tornillo de vaciado del aceite del cambio con el imán ❶ y el anillo de hermetizado.

Prescripción

| | | |
|---|---|---|
| Tapón roscado para vaciado del aceite del cambio con imán | M12x1,5 | 20 Nm (14,8 lbf ft) |

## 18.4 Llenar el aceite del cambio

**Información**
Un nivel demasiado bajo de aceite en el cambio o el empleo de aceite de baja calidad puede ser la causa de un desgaste prematuro del cambio.




**Trabajo principal**
– Retirar el tornillo de llenado de aceite ❶ y llenar el aceite del cambio.

| | | |
|---|---|---|
| Aceite del cambio (Todos los modelos 125/200) | 0,70 l (0,74 qt.) | Aceite del motor (15W/50) (☛ pág. 148) |
| Aceite del cambio (Todos los modelos 250/300) | 0,80 l (0,85 qt.) | Aceite del motor (15W/50) (☛ pág. 148) |

– Montar el tornillo de llenado de aceite y apretarlo.

**Peligro**
**Peligro de envenenamiento** Los gases de escape son venenosos y pueden originar pérdida de conocimiento o incluso la muerte.
– Siempre que el motor está en marcha hay que garantizar una ventilación adecuada; no arrancar el motor ni dejarlo en marcha en locales cerrados sin un sistema de extracción apropiado.

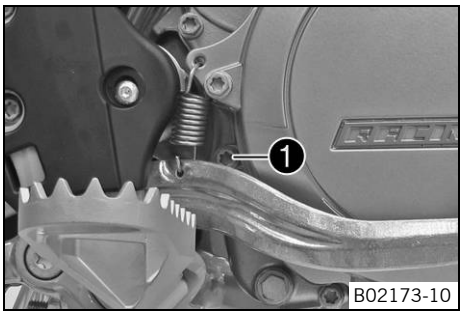
– Arrancar el motor y comprobar la hermeticidad.

**Trabajo posterior**
– Controlar el nivel de aceite de la caja de cambios. (☛ pág. 116)
– Montar el protector del motor. (☛ pág. 84)

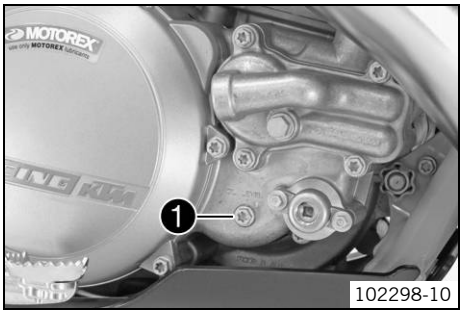
## 18.5 Rellenar aceite del cambio

**Información**
La falta de aceite del cambio y utilizar aceite de mala calidad provocan un desgaste de la caja de cambios.
El nivel de aceite de la caja de cambios debe controlarse con el motor frío.

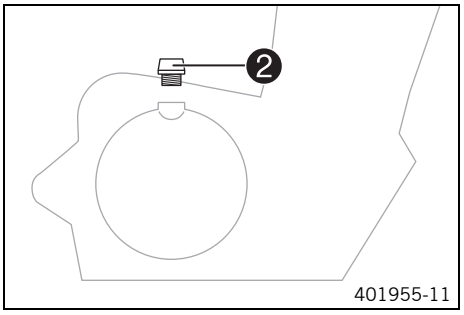
**Trabajo previo**
– Estacionar la motocicleta en una superficie horizontal.




**Trabajo principal**
**(Todos los modelos 125/200)**
– Retirar el tornillo para control del nivel de aceite en el cambio ❶.




**(Todos los modelos 250/300)**
– Retirar el tornillo para control del nivel de aceite en el cambio ❶.




– Retirar el tornillo de llenado de aceite ❷.
– Llenar aceite del cambio hasta que salga por el orificio del tornillo de control del nivel de aceite del cambio.

| |
|---|
| Aceite del motor (15W/50) (☛ pág. 148) |

– Montar y apretar el tornillo para control del nivel de aceite en el cambio.

Prescripción

**(Todos los modelos 125/200)**

| | | |
|---|---|---|
| Tornillo para control del nivel de aceite en el cambio | M6 | 10 Nm (7,4 lbf ft) |

**(Todos los modelos 250/300)**

| | | |
|---|---|---|
| Tornillo para control del nivel de aceite en el cambio | M6 | 10 Nm (7,4 lbf ft) |

– Montar el tornillo de llenado de aceite ❷ y apretarlo.

**Peligro**

**Peligro de envenenamiento** Los gases de escape son venenosos y pueden originar pérdida de conocimiento o incluso la muerte.

– Siempre que el motor está en marcha hay que garantizar una ventilación adecuada; no arrancar el motor ni dejarlo en marcha en locales cerrados sin un sistema de extracción apropiado.

– Arrancar el motor y comprobar la hermeticidad.

**Trabajo posterior**

– Controlar el nivel de aceite de la caja de cambios. (☛ pág. 116)

# 19 LIMPIEZA, CUIDADO

## 19.1 Limpiar la motocicleta

**Indicación**

**Daños materiales** Deterioro y destrucción de componentes por limpieza a alta presión.

– Al limpiar el vehículo con un limpiador de alta presión, el chorro de agua no debe dirigirse directamente a los componentes eléctricos, conectores, cables bowden, cojinetes, etc. Dejar una distancia de, como mínimo 60 cm, entre la boquilla del limpiador de alta presión y el componente. Una presión excesiva puede provocar averías o destruir las piezas.

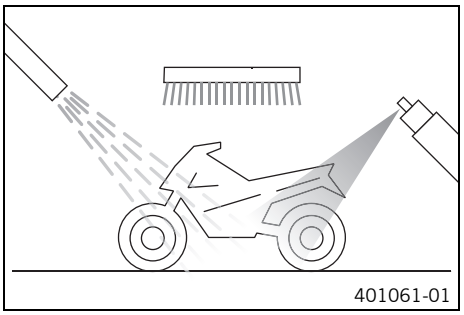
**Advertencia**

**Amenaza para el medio ambiente** Los materiales contaminantes provocan daños en el medio ambiente.

– Elimine correctamente conforme a la normativa en vigor los productos tales como aceites, grasas, filtros, combustible, productos de limpieza, líquido de frenos, etc.

**Información**

Hay que limpiar periódicamente la motocicleta; de ese modo, conserva un aspecto atractivo y valioso.
Durante la limpieza de la motocicleta no debe estar sometida a la radiación solar directa.




– Tapar el sistema de escape para impedir que pueda entrar agua.
– Eliminar el barro y la suciedad con un chorro suave de agua.
– Rociar las zonas especialmente sucias con un agente comercial de limpieza para motocicletas, y desprender la suciedad con un pincel.

| Agente de limpieza para motocicletas (☛ pág. 151) |
|---|

**Información**

Utilizar agua caliente mezclada con un agente de limpieza comercial para motocicletas, junto con una esponja blanda.
No aplicar nunca el producto de limpieza para motocicletas al vehículo en seco: primero debe lavarse siempre con agua.

– Después de limpiar y de enjuagar a fondo la motocicleta con un chorro suave de agua, tiene que secarse bien.
– Vaciar la cámara del flotador del carburador. 🔧 (☛ pág. 112)
– Retirar el tapón de cierre del sistema de escape.

**Advertencia**

**Peligro de accidente** Reducción de la fuerza de frenado debido a la humedad y la suciedad en el equipo de frenos.

– Limpiar y secar con cuidado la suciedad o la humedad del equipo de frenos.

– Una vez finalizada la limpieza, circular durante un pequeño tramo hasta que el motor alcance la temperatura de servicio.

**Información**

El calor también hace que se evapore el agua acumulada en los puntos inaccesibles del motor y el equipo de frenos.

– Cuando la motocicleta se haya enfriado, lubricar todos los puntos de deslizamiento y apoyo.
– Limpiar la cadena. (☛ pág. 76)
– Tratar las piezas metálicas sin recubrimiento (con excepción de los discos de freno y el equipo de escape) con un agente anticorrosión.

| Producto de conservación para pintura, metal y plástico (☛ pág. 151) |
|---|

– Tratar todas las piezas de plástico y recubiertas en polvo con un producto de limpieza y cuidados suave.

| Limpiador especial para pintura mate y brillante, piezas metálicas y de plástico (☛ pág. 151) |
|---|

**(Todos los modelos EXC)**

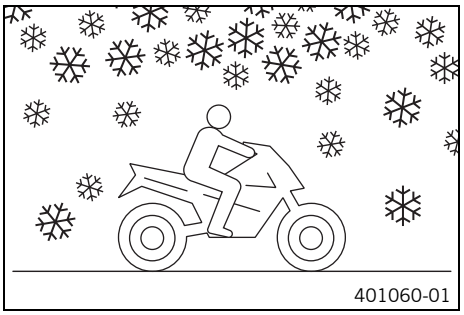
– Lubricar la cerradura del manillar.

| Spray de aceite universal (☛ pág. 151) |
|---|

## 19.2 Trabajos de cuidado y revisión para el invierno

**Información**

Si la motocicleta también se utiliza durante el invierno, se deberá contar con la presencia de sal en la calzada. Por este motivo, se deberán tomar las medidas de protección necesarias contra la sal de deshielo.
Si el vehículo ha circulado por lugares con sal de deshielo se deberá limpiar con agua fría al terminar. El agua caliente potenciaría el efecto de la sal.




– Limpiar la motocicleta. (☛ pág. 120)
– Limpiar los frenos.

**Información**

**SIEMPRE** que se haya circulado por calzadas tratadas con sal, al terminar desmontar y dejar enfriar las pinzas y las pastillas de freno, limpiarlas a fondo con agua fría y secarlas completamente.
Después de circular por calzadas con sal, limpiar a fondo la motocicleta con agua fría y secarla bien.

– Tratar el motor, el basculante y las demás piezas crudas o galvanizadas (excepto los discos de freno) con un producto de protección contra la corrosión a base de cera.

**Información**

Debe procurarse que el producto de protección contra la corrosión no penetre en los discos de freno, ya que la fuerza de frenado se vería gravemente afectada.

– Limpiar la cadena. (☛ pág. 76)

# 20 ALMACENAMIENTO

## 20.1 Almacenamiento

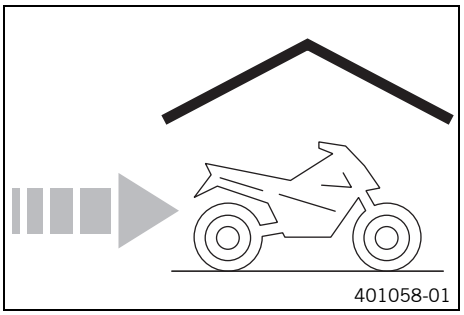
**Advertencia**

**Peligro de envenenamiento** El combustible es venenoso y nocivo para la salud.

– No debe permitirse que el combustible entre en contacto con la piel, los ojos o la ropa. No inhalar los vapores del combustible. En caso de contacto con los ojos, lavar inmediatamente con agua y buscar ayuda médica. Limpiar inmediatamente con agua y jabón las partes de la piel contaminadas. En caso de ingestión de combustible, buscar ayuda médica inmediatamente. Cambiarse la ropa que esté sucia de combustible. Guardar el combustible correctamente en un recipiente adecuado y mantenerlo fuera del alcance de los niños.

**Información**

Antes de almacenar la motocicleta durante un periodo de tiempo prolongado hay que realizar o encargar la realización de las medidas siguientes.
Antes de inmovilizar la motocicleta, comprobar el funcionamiento y el grado de desgaste de todos sus componentes. Si hay que llevar a cabo inspecciones, reparaciones o modificaciones en el vehículo, aprovechar el periodo de inmovilización (durante las épocas de menor ocupación en los talleres). De ese modo se ahorran tiempos de espera largos antes del comienzo de la temporada.


401058-01

– Limpiar la motocicleta. (☛ pág. 120)
– Sustituir el aceite del cambio. 🔧 (☛ pág. 116)
– Controlar el nivel de líquido refrigerante y la protección anticongelante. (☛ pág. 106)
– Durante el último repostaje antes de dejar de utilizar la motocicleta, mezclar aditivo en el combustible.

| Aditivo de combustible (☛ pág. 151) |
|---|

– Repostar combustible. (☛ pág. 40)
– Vaciar la cámara del flotador del carburador. 🔧 (☛ pág. 112)
– Controlar la presión de inflado de los neumáticos. (☛ pág. 97)

**(Todos los modelos 200/250/300)**

– Desmontar la batería. 🔧 (☛ pág. 99)
– Recargar la batería. 🔧 (☛ pág. 100)

Prescripción

| | |
|---|---|
| Temperatura de almacenamiento de la batería sin radiación solar directa | 0... 35 °C (32... 95 °F) |

– Estacionar el vehículo en un lugar seco que no esté sometido a variaciones considerables de temperatura.

**Información**

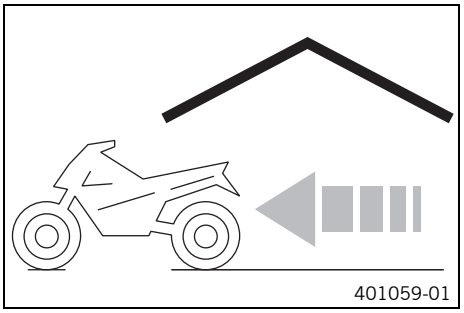
KTM recomienda levantar la motocicleta.

– Levantar la motocicleta con un caballete elevador. (☛ pág. 56)
– Cubrir el vehículo con una lona o una sábana transpirable.

**Información**

No emplear en ningún caso materiales impermeables al aire, pues en ese caso no puede eliminarse la humedad, y puede producirse corrosión.
Es muy desaconsejable arrancar brevemente el motor de una motocicleta que va a permanecer inmovilizada. Si se hace así, el motor no puede calentarse hasta la temperatura de servicio, y por lo tanto se condensa el vapor de agua que se produce durante la combustión en el cilindro, originando oxidación en las piezas del motor y en el equipo de escape.

## 20.2 Puesta en servicio después de un periodo de almacenamiento




– Bajar la motocicleta del caballete elevador. (☛ pág. 56)

**(Todos los modelos 200/250/300)**

– Montar la batería. 🔧 (☛ pág. 99)

– Realizar los trabajos de revisión y cuidado antes de cada puesta en servicio. (☛ pág. 37)

– Realizar un recorrido de prueba.

# 21 LOCALIZACIÓN DE AVERÍAS



| Avería | Posible causa | Medida |
|---|---|---|
| El motor no gira (motor de arranque eléctrico)<br>(Todos los modelos 200/250/300) | Errores de manejo | – Llevar a cabo las operaciones para arrancar el motor. (☛ pág. 37) |
| | Batería descargada | – Recargar la batería. 🔧 (☛ pág. 100)<br>– Controlar la tensión de carga. 🔧<br>– Controlar la corriente de reposo. 🔧<br>– Controlar el alternador. 🔧 |
| | Fusible principal fundido | – Cambiar el fusible principal. (☛ pág. 101) |
| | Relé de arranque defectuoso | – Controlar el relé de arranque. 🔧 |
| | Motor de arranque defectuoso | – Controlar el motor de arranque. 🔧 |
| El motor gira pero no arranca | Errores de manejo | – Llevar a cabo las operaciones para arrancar el motor. (☛ pág. 37) |
| | La motocicleta ha estado inmovilizada durante mucho tiempo, y por tanto hay combustible antiguo en la cámara del flotador | – Vaciar la cámara del flotador del carburador. 🔧 (☛ pág. 112) |
| | Interrupción en el suministro de combustible | – Controlar el respiradero del depósito de combustible.<br>– Limpiar el grifo de la gasolina.<br>– Controlar/ajustar los componentes del carburador. |
| | Hollín o humedad en la bujía | – Limpiar y secar la bujía, o sustituirla. |
| | Separación excesiva entre los electrodos de la bujía | – Ajustar la separación entre los electrodos.<br>Prescripción<br>**(Todos los modelos 125/200)**<br>Distancia entre electrodos en la bujía 0,60 mm (0,0236 in)<br>**(Todos los modelos 250/300)**<br>Distancia entre electrodos en la bujía 0,60 mm (0,0236 in) |
| | Avería en el sistema de encendido | – Controlar el sistema de encendido. 🔧 |
| | Rozaduras en el cable de cortocircuito en el ramal de cables, botón de parada defectuoso | – Comprobar el botón de parada. 🔧 |
| | Conector o bobina de encendido sueltos u oxidados | – Limpiar el conector y rociarlo con spray para contactos. |
| | Agua en el carburador, o surtidor obturada | – Controlar/ajustar los componentes del carburador. |
| Ralentí inestable | Chiclé de ralentí obturado | – Controlar/ajustar los componentes del carburador. |
| | Se han girado los tornillos de ajuste del carburador | – Carburador - Ajustar el ralentí. 🔧 (☛ pág. 111) |
| | Bujía defectuosa | – Sustituir la bujía. |
| | Equipo de encendido averiado | – Controlar la bobina de encendido. 🔧<br>– Controlar la pipa de la bujía. 🔧 |
| El motor no gira | El combustible rebosa en el carburador a causa de suciedad o desgaste en la aguja del flotador | – Controlar/ajustar los componentes del carburador. |
| | Surtidores del carburador sueltos | – Controlar/ajustar los componentes del carburador. |
| | Avería en el sistema de encendido | – Controlar el sistema de encendido. 🔧 |
| El motor entrega poca potencia | Interrupción en el suministro de combustible | – Controlar el respiradero del depósito de combustible.<br>– Limpiar el grifo de la gasolina.<br>– Controlar/ajustar los componentes del carburador. |
| | Mucha suciedad en el filtro de aire | – Limpiar el filtro de aire y la caja del filtro de aire. 🔧 (☛ pág. 72) |

# 21 LOCALIZACIÓN DE AVERÍAS



| Avería | Posible causa | Medida |
|---|---|---|
| El motor entrega poca potencia | Equipo de escape inestanco, deformado, o con un relleno insuficiente de fibra de vidrio en el silenciador | – Comprobar si el equipo de escape está deteriorado.<br>– Sustituir el relleno de fibra de vidrio del silenciador. 🔧 (☛ pág. 73) |
| | Avería en el sistema de encendido | – Controlar el sistema de encendido. 🔧 |
| | Membrana o carcasa de membrana deteriorada | – Controlar la membrana y la carcasa de la membrana. |
| El motor se para, o se ahoga en el carburador | Falta de combustible | – Girar el mango ❶ en el grifo de la gasolina a la posición **ON**. (Figura 602702-10☛ pág. 19)<br>– Repostar combustible. (☛ pág. 40) |
| | El motor aspira aire parásito | – Comprobar que están bien sujetos la brida de succión y el carburador. |
| | Conector o bobina de encendido sueltos u oxidados | – Limpiar el conector y rociarlo con spray para contactos. |
| El motor se calienta demasiado | Falta de líquido refrigerante en el sistema de refrigeración | – Controlar la hermeticidad del sistema de refrigeración.<br>– Controlar el nivel de líquido refrigerante. (☛ pág. 107) |
| | El viento de marcha es insuficiente | – Parar el motor con el vehículo detenido. |
| | Las láminas del radiador están muy sucias | – Limpiar las láminas del radiador. |
| | Se forma espuma en el sistema de refrigeración | – Vaciar el líquido refrigerante. 🔧 (☛ pág. 107)<br>– Llenar el líquido refrigerante. 🔧 (☛ pág. 108) |
| | Culata o junta de la culata dañada | – Controlar la culata y la junta de la culata. |
| | Manguera del radiador doblada | – Cambiar la manguera del radiador. 🔧 |
| | Punto de encendido incorrecto o estator suelto | **(Todolos modelos 125)**<br>– Ajustar el encendido. 🔧 |
| Sale humo blanco (vapor en el gas de escape) | Culata o junta de la culata dañada | – Controlar la culata y la junta de la culata. |
| Sale aceite del cambio por la manguera del respiradero | Se ha añadido demasiado aceite del cambio | – Controlar el nivel de aceite de la caja de cambios. (☛ pág. 116) |
| Agua en el aceite del cambio | Anillo de retén o bomba de agua dañado | – Controlar el anillo de retén y la bomba de agua. |

# 22 DATOS TÉCNICOS

## 22.1 Motor

### 22.1.1 Todolos modelos 125

| | |
|---|---|
| Tipo constructivo | Motor de gasolina monocilindro de 2 tiempos, con admisión de membrana y distribución de escape |
| Cilindrada | 124,8 cm³ (7,616 cu in) |
| Carrera | 54,5 mm (2,146 in) |
| Diámetro | 54 mm (2,13 in) |
| Cojinete del cigüeñal | 1 rodamiento de bolas ranurado / 1 rodamiento de rodillos cilíndricos |
| Cojinete de la biela | Rodamiento de agujas |
| Cojinete del bulón del pistón | Rodamiento de agujas |
| Pistón | Aluminio fundido |
| Segmentos | 2 segmentos trapezoidales |
| Cota X (borde superior del pistón a borde superior del cilindro) | 0... 0,10 mm (0... 0,0039 in) |
| Cota Z (altura de la válvula de mando) | 43,7 mm (1,72 in) |
| Desmultiplicación primaria | 23:73 |
| Embrague | Embrague multidisco en baño de aceite / con accionamiento hidráulico |
| Caja de cambios | Embrague de dientes de 6 velocidades |
| Desmultiplicación del cambio | |
| 1ª marcha | 12:33 |
| 2ª marcha | 15:31 |
| 3ª marcha | 17:28 |
| 4ª marcha | 19:26 |
| 5ª marcha | 21:25 |
| 6ª marcha | 20:20 |
| Equipo de encendido | Equipo de encendido con regulación electrónica sin contactos, ajuste digital del encendido, tipo Kokusan |
| Bujía | NGK BR9 ECMVX |
| Distancia entre electrodos en la bujía | 0,60 mm (0,0236 in) |
| Ayuda para el arranque | Pedal de arranque |

### 22.1.2 Todos los modelos 200

| | |
|---|---|
| Tipo constructivo | Motor de gasolina monocilindro de 2 tiempos, con admisión de membrana y distribución de escape |
| Cilindrada | 193 cm³ (11,78 cu in) |
| Carrera | 60 mm (2,36 in) |
| Diámetro | 64 mm (2,52 in) |
| Cojinete del cigüeñal | 1 rodamiento de bolas ranurado / 1 rodamiento de rodillos cilíndricos |
| Cojinete de la biela | Rodamiento de agujas |
| Cojinete del bulón del pistón | Rodamiento de agujas |
| Pistón | Aluminio fundido |
| Segmentos | 2 segmentos trapezoidales |
| Cota X (borde superior del pistón a borde superior del cilindro) | 0... 0,10 mm (0... 0,0039 in) |
| Cota Z (altura de la válvula de mando) | 47 mm (1,85 in) |
| Desmultiplicación primaria | 23:73 |
| Embrague | Embrague multidisco en baño de aceite / con accionamiento hidráulico |
| Caja de cambios | Embrague de dientes de 6 velocidades |
| Desmultiplicación del cambio | |
| 1ª marcha | 12:33 |
| 2ª marcha | 15:31 |

| | |
|---|---|
| 3ª marcha | 17:28 |
| 4ª marcha | 19:26 |
| 5ª marcha | 17:19 |
| 6ª marcha | 22:20 |
| Equipo de encendido | Equipo de encendido con regulación electrónica sin contactos, ajuste digital del encendido, tipo Kokusan |
| Bujía | NGK BR 8 EG |
| Distancia entre electrodos en la bujía | 0,60 mm (0,0236 in) |
| Ayuda para el arranque | Pedal de arranque y motor de arranque |

### 22.1.3 Todos los modelos 250

| | |
|---|---|
| Tipo constructivo | Motor de gasolina monocilindro de 2 tiempos, con admisión de membrana y distribución de escape |
| Cilindrada | 249 cm³ (15,19 cu in) |
| Carrera | 72 mm (2,83 in) |
| Diámetro | 66,4 mm (2,614 in) |
| Distribución de escape - Inicio del ajuste | 5.625 rpm |
| Cojinete del cigüeñal | 1 rodamiento de bolas ranurado / 1 rodamiento de rodillos cilíndricos |
| Cojinete de la biela | Rodamiento de agujas |
| Cojinete del bulón del pistón | Rodamiento de agujas |
| Pistón | Aluminio fundido |
| Segmentos | 2 segmentos trapezoidales |
| Cota X (borde superior del pistón a borde superior del cilindro) | 0... 0,10 mm (0... 0,0039 in) |
| Cota Z (altura de la válvula de mando) | 48 mm (1,89 in) |
| Desmultiplicación primaria | 26:72 |
| Embrague | Embrague multidisco en baño de aceite / con accionamiento hidráulico |
| Caja de cambios | Embrague de dientes de 6 velocidades |
| Desmultiplicación del cambio | |
| 1ª marcha | 14:32 |
| 2ª marcha | 16:26 |
| 3ª marcha | 20:25 |
| 4ª marcha | 22:23 |
| 5ª marcha | 25:22 |
| 6ª marcha | 26:20 |
| Equipo de encendido | Equipo de encendido con regulación electrónica sin contactos, ajuste digital del encendido, tipo Kokusan |
| Bujía | NGK BR 7 ES |
| Distancia entre electrodos en la bujía | 0,60 mm (0,0236 in) |
| Ayuda para el arranque | Pedal de arranque y motor de arranque |

### 22.1.4 Todos los modelos 300

| | |
|---|---|
| Tipo constructivo | Motor de gasolina monocilindro de 2 tiempos, con admisión de membrana y distribución de escape |
| Cilindrada | 293 cm³ (17,88 cu in) |
| Carrera | 72 mm (2,83 in) |
| Diámetro | 72 mm (2,83 in) |
| Distribución de escape - Inicio del ajuste | 5.550 rpm |
| Cojinete del cigüeñal | 1 rodamiento de bolas ranurado / 1 rodamiento de rodillos cilíndricos |
| Cojinete de la biela | Rodamiento de agujas |
| Cojinete del bulón del pistón | Rodamiento de agujas |

| | |
|---|---|
| Pistón | Aluminio fundido |
| Segmentos | 2 segmentos trapezoidales |
| Cota X (borde superior del pistón a borde superior del cilindro) | 0... 0,10 mm (0... 0,0039 in) |
| Cota Z (altura de la válvula de mando) | 48,5 mm (1,909 in) |
| Desmultiplicación primaria | 26:72 |
| Embrague | Embrague multidisco en baño de aceite / con accionamiento hidráulico |
| Caja de cambios | Embrague de dientes de 6 velocidades |
| Desmultiplicación del cambio | |
| 1ª marcha | 14:32 |
| 2ª marcha | 16:26 |
| 3ª marcha | 20:25 |
| 4ª marcha | 22:23 |
| 5ª marcha | 25:22 |
| 6ª marcha | 26:20 |
| Equipo de encendido | Equipo de encendido con regulación electrónica sin contactos, ajuste digital del encendido, tipo Kokusan |
| Bujía | NGK BR 7 ES |
| Distancia entre electrodos en la bujía | 0,60 mm (0,0236 in) |
| Ayuda para el arranque | Pedal de arranque y motor de arranque |

## 22.2 Pares de apriete del motor

### 22.2.1 Todos los modelos 125/200

| | | | |
|---|---|---|---|
| Tornillo de la placa de soporte de la membrana (Todolos modelos 125) | **EJOT DELTA PT®** 30x12 | 1 Nm (0,7 lbf ft) | – |
| Tornillo de la plaquita de sujeción exterior (Todolos modelos 125) | **EJOT DELTA PT®** 30x6 | 1 Nm (0,7 lbf ft) | – |
| Tornillo del soporte de membrana (Todolos modelos 125) | **EJOT DELTA PT®** 35x25 | 1 Nm (0,7 lbf ft) | – |
| Tornillo de la membrana (Todos los modelos 200) | M4 | 2 Nm (1,5 lbf ft) | **Loctite® 243™** |
| Tornillo de la chapa de retención del eje de la válvula de mando | M5 | 6 Nm (4,4 lbf ft) | **Loctite® 243™** |
| Tornillo de la palanca de enclava-miento | M5 | 6 Nm (4,4 lbf ft) | **Loctite® 243™** |
| Tornillo de la rueda de la bomba de agua | M5 | 6 Nm (4,4 lbf ft) | **Loctite® 243™** |
| Tornillo de la tapa de la distribución de escape | M5 | 5 Nm (3,7 lbf ft) | – |
| Tornillo de la tapa del alternador | M5 | 5 Nm (3,7 lbf ft) | – |
| Tornillo de retención del cojinete | M5 | 6 Nm (4,4 lbf ft) | **Loctite® 243™** |
| Tornillo del equipo de encendido/estátor (Todolos modelos 125) | M5 | 6 Nm (4,4 lbf ft) | **Loctite® 222™** |
| Tornillo del transmisor de impulsos | M5 | 6 Nm (4,4 lbf ft) | **Loctite® 243™** |
| Tornillo del variador de fuerza centrí-fuga | M5 | 8 Nm (5,9 lbf ft) | **Loctite® 243™** |
| Tornillos de la brida del equipo de escape | M5 | 6 Nm (4,4 lbf ft) | – |
| Eje flexible de reglaje de la distribu-ción de escape | M6 | 10 Nm (7,4 lbf ft) | **Loctite® 243™** |
| Tornillo de la brida de succión/carcasa de la membrana | M6 | 10 Nm (7,4 lbf ft) | – |
| Tornillo de la corredera del cambio | M6 | 10 Nm (7,4 lbf ft) | **Loctite® 243™** |
| Tornillo de la chapa de tope del pedal de arranque | M6 | 10 Nm (7,4 lbf ft) | **Loctite® 243™** |

| | | | |
|---|---|---|---|
| Tornillo de la distribución de escape | M6 | 10 Nm (7,4 lbf ft) | – |
| Tornillo de la tapa de la bomba de agua | M6 | 10 Nm (7,4 lbf ft) | **Loctite® 243™** |
| Tornillo de la tapa del alternador | M6 | 8 Nm (5,9 lbf ft) | – |
| Tornillo de la tapa del embrague | M6 | 10 Nm (7,4 lbf ft) | – |
| Tornillo de purga de aire de la culata | M6 | 10 Nm (7,4 lbf ft) | – |
| Tornillo del cárter del motor | M6 | 10 Nm (7,4 lbf ft) | – |
| Tornillo del cilindro receptor del embrague | M6 | 10 Nm (7,4 lbf ft) | **Loctite® 243™** |
| Tornillo del equipo de encendido/estátor (Todos los modelos 200) | M6 | 8 Nm (5,9 lbf ft) | **Loctite® 243™** |
| Tornillo del motor de arranque (Todos los modelos 200) | M6 | 8 Nm (5,9 lbf ft) | – |
| Tornillo del pedal de cambio | M6 | 14 Nm (10,3 lbf ft) | **Loctite® 243™** |
| Tornillo del resorte del embrague | M6 | 10 Nm (7,4 lbf ft) | – |
| Tornillo para control del nivel de aceite en el cambio | M6 | 10 Nm (7,4 lbf ft) | – |
| Tornillo de la culata | M7 | 18 Nm (13,3 lbf ft) | – |
| Eje de la válvula de mando de la distribución de escape | M8 | 1er apriete<br>3 Nm (2,2 lbf ft)<br>2º apriete (soltar, en sentido antihorario)<br>1/4 vuelta | – |
| Espárrago del pie del cilindro | M8 | 35 Nm (25,8 lbf ft) | – |
| Tornillo de enclavamiento de cambio | M8 | 25 Nm (18,4 lbf ft) | **Loctite® 243™** |
| Tornillo del pedal de arranque | M8 | 25 Nm (18,4 lbf ft) | **Loctite® 243™** |
| Tuerca del pie del cilindro | M8 | 30 Nm (22,1 lbf ft) | – |
| Tapón roscado de vaciado de la tapa de la bomba de agua | M10x1 | 15 Nm (11,1 lbf ft) | – |
| Tapón roscado de vaciado del aceite del cambio | M10x1 | 15 Nm (11,1 lbf ft) | – |
| Tuerca del rotor | M12x1 | 60 Nm (44,3 lbf ft) | – |
| Tapón roscado para vaciado del aceite del cambio con imán | M12x1,5 | 20 Nm (14,8 lbf ft) | – |
| Bujía | M14x1,25 | 25 Nm (18,4 lbf ft) | – |
| Tuerca de la rueda primaria | M16LHx1,5 | 130 Nm (95,9 lbf ft) | **Loctite® 243™** |
| Tuerca del disco de arrastre del embrague | M18x1,5 | 130 Nm (95,9 lbf ft) | **Loctite® 243™** |
| Tuerca de cierre de la distribución de escape | M26x1 | 35 Nm (25,8 lbf ft) | – |

### 22.2.2 Todos los modelos 250/300

| | | | |
|---|---|---|---|
| Tornillo de la placa de soporte de la membrana | **EJOT DELTA PT®** 30x12 | 1 Nm (0,7 lbf ft) | – |
| Tornillo de la plaquita de sujeción | **EJOT DELTA PT®** 30x6 | 1 Nm (0,7 lbf ft) | – |
| Tornillo del soporte de membrana | **EJOT DELTA PT®** 35x25 | 1 Nm (0,7 lbf ft) | – |
| Tornillo de la chapa de sujeción de la distribución de escape | M5 | 7 Nm (5,2 lbf ft) | **Loctite® 2701™** |
| Tornillo de la palanca acodada de la distribución de escape | M5 | 6 Nm (4,4 lbf ft) | **Loctite® 243™** |
| Tornillo de la palanca de enclavamiento | M5 | 6 Nm (4,4 lbf ft) | **Loctite® 243™** |
| Tornillo de la rueda de la bomba de agua | M5 | 6 Nm (4,4 lbf ft) | **Loctite® 243™** |
| Tornillo de la tapa de cierre de la distribución de escape | M5 | 5 Nm (3,7 lbf ft) | – |

| | | | |
|---|---|---|---|
| Tornillo de la tapa de la distribución de escape | M5 | 6 Nm (4,4 lbf ft) | – |
| Tornillo del platillo del muelle del embrague | M5 | 6 Nm (4,4 lbf ft) | – |
| Tornillo del transmisor de impulsos | M5 | 6 Nm (4,4 lbf ft) | **Loctite® 243™** |
| Tornillo de enclavamiento de cambio | M6 | 10 Nm (7,4 lbf ft) | **Loctite® 243™** |
| Tornillo de la brida de succión/carcasa de la membrana | M6 | 10 Nm (7,4 lbf ft) | – |
| Tornillo de la chapa de tope del pedal de arranque | M6 | 10 Nm (7,4 lbf ft) | **Loctite® 243™** |
| Tornillo de la tapa de la bomba de agua | M6 | 10 Nm (7,4 lbf ft) | – |
| Tornillo de la tapa del alternador | M6 | 8 Nm (5,9 lbf ft) | – |
| Tornillo de la tapa del embrague | M6 | 10 Nm (7,4 lbf ft) | – |
| Tornillo de la válvula de mando de la distribución de escape | M6 | 10 Nm (7,4 lbf ft) | **Loctite® 243™** |
| Tornillo de retención del cojinete | M6 | 10 Nm (7,4 lbf ft) | **Loctite® 243™** |
| Tornillo del cárter del motor | M6 | 10 Nm (7,4 lbf ft) | – |
| Tornillo del cilindro receptor del embrague | M6 | 10 Nm (7,4 lbf ft) | – |
| Tornillo del estátor | M6 | 8 Nm (5,9 lbf ft) | **Loctite® 243™** |
| Tornillo del motor de arranque | M6 | 8 Nm (5,9 lbf ft) | – |
| Tornillo del muelle del pedal de arranque | M6 | 10 Nm (7,4 lbf ft) | **Loctite® 243™** |
| Tornillo del pedal de cambio | M6 | 14 Nm (10,3 lbf ft) | **Loctite® 243™** |
| Tornillo del perno de la rueda intermedia | M6 | 8 Nm (5,9 lbf ft) | **Loctite® 648™** |
| Tornillo para control del nivel de aceite en el cambio | M6 | 10 Nm (7,4 lbf ft) | – |
| Tornillos de la brida del equipo de escape | M6 | 8 Nm (5,9 lbf ft) | – |
| Tornillo de la culata | M8 | 27 Nm (19,9 lbf ft) | – |
| Tornillo del pedal de arranque | M8 | 25 Nm (18,4 lbf ft) | **Loctite® 2701™** |
| Tuerca del pie del cilindro | M10 | 35 Nm (25,8 lbf ft) | – |
| Tapón roscado de vaciado de la tapa de la bomba de agua | M10x1 | 15 Nm (11,1 lbf ft) | – |
| Tuerca del rotor | M12x1 | 60 Nm (44,3 lbf ft) | – |
| Tapón roscado para vaciado del aceite del cambio con imán | M12x1,5 | 20 Nm (14,8 lbf ft) | – |
| Bujía | M14x1,25 | 25 Nm (18,4 lbf ft) | – |
| Tuerca de la rueda primaria | M18LHx1,5 | 150 Nm (110,6 lbf ft) | **Loctite® 648™** |
| Tuerca del disco de arrastre del embrague | M18x1,5 | 120 Nm (88,5 lbf ft) | **Loctite® 648™** |

## 22.3 Cantidades de llenado

### 22.3.1 Aceite del cambio

| | | |
|---|---|---|
| Aceite del cambio (Todos los modelos 125/200) | 0,70 l (0,74 qt.) | Aceite del motor (15W/50) (☛ pág. 148) |
| Aceite del cambio (Todos los modelos 250/300) | 0,80 l (0,85 qt.) | Aceite del motor (15W/50) (☛ pág. 148) |

### 22.3.2 Líquido refrigerante

| | | |
|---|---|---|
| Líquido refrigerante | 1,2 l (1,3 qt.) | Líquido refrigerante (☛ pág. 149) |

### 22.3.3 Combustible

| | | |
|---|---|---|
| Capacidad total aprox. del depósito de combustible. (EXC EU, EXC Six Days, 300 EXC BR) | 9,5 l (2,51 US gal) | Gasolina súper sin plomo (95 octanos) mezclada con aceite del motor de 2 tiempos (1:60) (☛ pág. 149) (EXC EU, EXC Six Days) |
| | | Gasolina súper sin plomo tipo C (ROZ 95/RON 95/PON 91 mezclado con aceite para motores de 2 tiempos, 1:60) (☛ pág. 149) (300 EXC BR) |
| Capacidad total aprox. del depósito de combustible. (EXC AU, XC-W, XC-W Six Days) | 10 l (2,6 US gal) | Gasolina súper sin plomo (95 octanos) mezclada con aceite del motor de 2 tiempos (1:60) (☛ pág. 149) |

| | |
|---|---|
| Reserva aprox. de combustible. (EXC EU, EXC Six Days) | 2 l (2 qt.) |
| Reserva aprox. de combustible. (EXC AU, XC-W, XC-W Six Days) | 2,5 l (2,6 qt.) |

## 22.4 Chasis

| | |
|---|---|
| Chasis | Chasis de tubo central formado por tubos de acero al cromo y molibdeno |
| Horquilla (EXC, XC-W) | **WP Performance Systems** Up Side Down 4860 MXMA PA |
| Horquilla (Six Days) | **WP Performance Systems** Up Side Down 4860 MXMA 4CS |
| Recorrido de la suspensión | |
| Delante | 300 mm (11,81 in) |
| Recorrido de la suspensión | |
| Detrás | 335 mm (13,19 in) |
| Avance de la horquilla (Todos los modelos 125/200) | 22 mm (0,87 in) |
| Avance de la horquilla (Todos los modelos 250/300) | 20 mm (0,79 in) |
| Amortiguador | **WP Performance Systems** 5018 PDS DCC |
| Equipo de frenos | Frenos de disco, pinzas de freno de apoyo flotante |
| Discos de freno - Diámetro | |
| Delante | 260 mm (10,24 in) |
| Detrás | 220 mm (8,66 in) |
| Discos de freno - límite de desgaste | |
| Delante | 2,5 mm (0,098 in) |
| Detrás | 3,5 mm (0,138 in) |
| Presión de inflado de los neumáticos para carretera (Todos los modelos EXC) | |
| Delante | 1,5 bar (22 psi) |
| Detrás | 1,5 bar (22 psi) |
| Presión de los neumáticos, todoterreno | |
| Delante | 1,0 bar (15 psi) |
| Detrás | 1,0 bar (15 psi) |
| Transmisión secundaria (Todolos modelos 125) | 14:50 (13:50) |
| Transmisión secundaria (200 EXC EU, 200 EXC AU) | 14:45 |
| Transmisión secundaria (200 XC-W US) | 14:48 |
| Transmisión secundaria (Todos los modelos 250/300 EXC EU/AU) | 14:50 (13:50) |
| Transmisión secundaria (Todos los modelos 250/300 XC-W) | 13:50 |
| Transmisión secundaria (300 EXC BR) | 13:52 |
| Cadena | 5/8 x 1/4" |
| Coronas de la cadena disponibles | 38, 40, 42, 45, 48, 49, 50, 51, 52 |
| Ángulo de la dirección | 63,5° |
| Distancia entre ejes (Todos los modelos 125/200) | 1.471±10 mm (57,91±0,39 in) |
| Distancia entre ejes (Todos los modelos 250/300) | 1.482±10 mm (58,35±0,39 in) |
| Altura del asiento sin carga | 960 mm (37,8 in) |
| Altura libre sobre el suelo sin carga | 355 mm (13,98 in) |

| | |
|---|---|
| Peso aprox. homologado sin combustible (Todolos modelos 125) | 95 kg (209 lb.) |
| Peso aprox. homologado sin combustible (200 EXC EU, 200 EXC AU) | 101,5 kg (223,8 lb.) |
| Peso aprox. homologado sin combustible (Todos los modelos 250/300 EXC EU/AU, 300 EXC BR) | 104 kg (229 lb.) |
| Peso aprox. sin combustible (200 XC-W US) | 99,5 kg (219,4 lb.) |
| Peso aprox. sin combustible (250 XC-W US) | 101,9 kg (224,6 lb.) |
| Peso aprox. sin combustible (300 XC-W US, 300 XC-W Six Days US) | 102,1 kg (225,1 lb.) |
| Carga máxima admisible sobre el eje delantero | 145 kg (320 lb.) |
| Carga máxima admisible sobre el eje trasero | 190 kg (419 lb.) |
| Peso máximo admisible | 335 kg (739 lb.) |

## 22.5 Sistema eléctrico

| | | |
|---|---|---|
| Batería (Todos los modelos 200/250/300 EU/AU/US) | YTX4L-BS | Tensión de la batería: 12 V<br>Capacidad nominal: 3 Ah<br>exenta de mantenimiento |
| Batería (300 EXC BR) | YTX5L-BS | Tensión de la batería: 12 V<br>Capacidad nominal: 4 Ah<br>exenta de mantenimiento |
| Pila del velocímetro | CR 2430 | Tensión de la batería: 3 V |
| Fusible (Todos los modelos 200/250/300) | 58011109110 | 10 A |
| Faro | HS1 / portalámparas BX43t | 12 V<br>35/35 W |
| Luz de delimitación | W5W / portalámparas W2,1x9,5d | 12 V<br>5 W |
| Testigos de control | W2,3W / portalámparas W1x4,6d | 12 V<br>2,3 W |
| Intermitentes (Todos los modelos EXC) | R10W / portalámparas BA15s | 12 V<br>10 W |
| Luz de freno / piloto trasero | LED | |
| Alumbrado de la matrícula | W5W / portalámparas W2,1x9,5d | 12 V<br>5 W |

## 22.6 Neumáticos

| Validez | Neumático delantero | Neumático trasero |
|---|---|---|
| (125 EXC EU) | **80/100 - 21 M/C 51M TT**<br>MAXXIS MAXX ENDUPRO | **120/90 - 18 M/C 65R TT**<br>MAXXIS MAXX ENDUPRO |
| (125 EXC Six Days EU) | **90/90 - 21 M/C 54M TT**<br>Metzeler 6 DAYS EXTREME | **120/90 - 18 M/C 65M TT**<br>Metzeler 6 DAYS EXTREME |
| (200/250/300 EXC EU/AU) | **80/100 - 21 M/C 51M TT**<br>MAXXIS MAXX ENDUPRO | **140/80 - 18 M/C 70R TT**<br>MAXXIS MAXX ENDUPRO |
| (250/300 Six Days EU, 300 EXC BR) | **90/90 - 21 M/C 54M TT**<br>Metzeler 6 DAYS EXTREME | **140/80 - 18 M/C 70M TT**<br>Metzeler 6 DAYS EXTREME |
| (Todos los modelos XC-W) | **90/90 - 21 54M TT**<br>Dunlop GEOMAX AT 81 F | **110/100 - 18 64M TT**<br>Dunlop GEOMAX AT 81 |
| Encontrará más información en la sección de servicio, en:<br>http://www.ktm.com | | |

## 22.7 Horquilla

### 22.7.1 125 EXC EU, todos los modelos 200

| | |
|---|---|
| Referencia de la horquilla | 14.18.7P.61 |
| Horquilla | **WP Performance Systems** Up Side Down 4860 MXMA PA |
| Amortiguación de la compresión | |
| Confort | 22 clics |
| Estándar | 20 clics |
| Sport | 18 clics |
| Amortiguación de la extensión | |
| Confort | 20 clics |
| Estándar | 18 clics |
| Sport | 16 clics |
| Pretensado del muelle - **Preload Adjuster** | |
| Confort | 0 vueltas |
| Estándar | 0 vueltas |
| Sport | 1 vuelta |
| Longitud del muelle con casquillo(s) de pretensado | |
| Peso del conductor: 65... 75 kg (143... 165 lb.) | 515 mm (20,28 in) |
| Peso del conductor: 75... 85 kg (165... 187 lb.) | 515 mm (20,28 in) |
| Peso del conductor: 85... 95 kg (187... 209 lb.) | 515 mm (20,28 in) |
| Característica elástica del muelle | |
| Peso del conductor: 65... 75 kg (143... 165 lb.) | 3,8 N/mm (21,7 lb/in) |
| Peso del conductor: 75... 85 kg (165... 187 lb.) | 4,0 N/mm (22,8 lb/in) |
| Peso del conductor: 85... 95 kg (187... 209 lb.) | 4,2 N/mm (24 lb/in) |
| Longitud de la horquilla | 932 mm (36,69 in) |
| Longitud de la cámara de aire | $110^{+10}_{-20}$ mm ($4{,}33^{+0{,}39}_{-0{,}79}$ in) |

| | | |
|---|---|---|
| Aceite por botella de la horquilla | 610 ml (20,62 fl. oz.) | Aceite para la horquilla (SAE 4) (48601166S1) (☛ pág. 148) |

### 22.7.2 250/300 EXC EU/AU, XC-W US, 300 EXC BR

| | |
|---|---|
| Referencia de la horquilla | 14.18.7P.63 |
| Horquilla | **WP Performance Systems** Up Side Down 4860 MXMA PA |
| Amortiguación de la compresión | |
| Confort | 22 clics |
| Estándar | 20 clics |
| Sport | 18 clics |
| Amortiguación de la extensión | |
| Confort | 20 clics |
| Estándar | 18 clics |
| Sport | 16 clics |
| Pretensado del muelle - **Preload Adjuster** | |
| Confort | 0 vueltas |
| Estándar | 0 vueltas |
| Sport | 1 vuelta |
| Longitud del muelle con casquillo(s) de pretensado | |
| Peso del conductor: 65... 75 kg (143... 165 lb.) | 510 mm (20,08 in) |
| Peso del conductor: 75... 85 kg (165... 187 lb.) | 510 mm (20,08 in) |
| Peso del conductor: 85... 95 kg (187... 209 lb.) | 510 mm (20,08 in) |
| Característica elástica del muelle | |
| Peso del conductor: 65... 75 kg (143... 165 lb.) | 4,2 N/mm (24 lb/in) |
| Peso del conductor: 75... 85 kg (165... 187 lb.) | 4,4 N/mm (25,1 lb/in) |

| | |
|---|---|
| Peso del conductor: 85... 95 kg (187... 209 lb.) | 4,6 N/mm (26,3 lb/in) |
| Longitud de la horquilla | 932 mm (36,69 in) |
| Longitud de la cámara de aire | $110^{+10}_{-20}$ mm ($4,33^{+0,39}_{-0,79}$ in) |

| | | |
|---|---|---|
| Aceite por botella de la horquilla | 610 ml (20,62 fl. oz.) | Aceite para la horquilla (SAE 4) (48601166S1) (☛ pág. 148) |

### 22.7.3 125 EXC Six Days EU

| | |
|---|---|
| Referencia de la horquilla | 24.18.7P.61 |
| Horquilla | **WP Performance Systems** Up Side Down 4860 MXMA 4CS |
| Amortiguación de la compresión | |
| Confort | 14 clics |
| Estándar | 12 clics |
| Sport | 10 clics |
| Amortiguación de la extensión | |
| Confort | 14 clics |
| Estándar | 12 clics |
| Sport | 10 clics |
| Longitud del muelle con casquillo(s) de pretensado | 475 mm (18,7 in) |
| Constante elástica | |
| Peso del conductor: 65... 75 kg (143... 165 lb.) | 4,0 N/mm (22,8 lb/in) |
| Peso del conductor: 75... 85 kg (165... 187 lb.) | 4,2 N/mm (24 lb/in) |
| Peso del conductor: 85... 95 kg (187... 209 lb.) | 4,4 N/mm (25,1 lb/in) |
| Longitud de la horquilla | 932 mm (36,69 in) |
| Longitud de la cámara de aire | 100 mm (3,94 in) |

| | | |
|---|---|---|
| Cantidad de aceite por botella de la horquilla | 630 ml (21,3 fl. oz.) | Aceite para la horquilla (SAE 4) (48601166S1) (☛ pág. 148) |

### 22.7.4 250/300 Six Days

| | |
|---|---|
| Referencia de la horquilla | 24.18.7P.63 |
| Horquilla | **WP Performance Systems** Up Side Down 4860 MXMA 4CS |
| Amortiguación de la compresión | |
| Confort | 14 clics |
| Estándar | 12 clics |
| Sport | 10 clics |
| Amortiguación de la extensión | |
| Confort | 14 clics |
| Estándar | 12 clics |
| Sport | 10 clics |
| Longitud del muelle con casquillo(s) de pretensado | 475 mm (18,7 in) |
| Constante elástica | |
| Peso del conductor: 65... 75 kg (143... 165 lb.) | 4,0 N/mm (22,8 lb/in) |
| Peso del conductor: 75... 85 kg (165... 187 lb.) | 4,2 N/mm (24 lb/in) |
| Peso del conductor: 85... 95 kg (187... 209 lb.) | 4,4 N/mm (25,1 lb/in) |
| Longitud de la horquilla | 932 mm (36,69 in) |
| Longitud de la cámara de aire | 100 mm (3,94 in) |

| | | |
|---|---|---|
| Cantidad de aceite por botella de la horquilla | 630 ml (21,3 fl. oz.) | Aceite para la horquilla (SAE 4) (48601166S1) (☛ pág. 148) |

## 22.8 Amortiguador

### 22.8.1 Todos los modelos 125/200

| | |
|---|---|
| Referencia del amortiguador | 12.18.70.61 |
| Amortiguador | **WP Performance Systems** 5018 PDS DCC |
| Amortiguación de la compresión Low Speed | |
| Confort | 25 clics |
| Estándar | 20 clics |
| Sport | 15 clics |
| Amortiguación de la compresión High Speed | |
| Confort | 2 vueltas |
| Estándar | 1,5 vueltas |
| Sport | 1,25 vueltas |
| Amortiguación de la extensión | |
| Confort | 28 clics |
| Estándar | 24 clics |
| Sport | 22 clics |
| Pretensado del muelle | |
| Confort | 10 mm (0,39 in) |
| Estándar | 10 mm (0,39 in) |
| Sport | 10 mm (0,39 in) |
| Característica elástica del muelle | |
| Peso del conductor: 65... 75 kg (143... 165 lb.) | 63 N/mm (360 lb/in) |
| Peso del conductor: 75... 85 kg (165... 187 lb.) | 66 N/mm (377 lb/in) |
| Peso del conductor: 85... 95 kg (187... 209 lb.) | 69 N/mm (394 lb/in) |
| Longitud del muelle | 250 mm (9,84 in) |
| Presión del gas | 10 bar (145 psi) |
| Recorrido estático de la suspensión | 29... 32 mm (1,14... 1,26 in) |
| Recorrido de la suspensión con conductor | 100... 110 mm (3,94... 4,33 in) |
| Longitud de montaje | 417 mm (16,42 in) |
| Aceite del amortiguador (☛ pág. 148) | SAE 2,5 |

### 22.8.2 Todos los modelos 250/300

| | |
|---|---|
| Referencia del amortiguador | 12.18.7N.63 |
| Amortiguador | **WP Performance Systems** 5018 PDS DCC |
| Amortiguación de la compresión Low Speed | |
| Confort | 25 clics |
| Estándar | 20 clics |
| Sport | 15 clics |
| Amortiguación de la compresión High Speed | |
| Confort | 2 vueltas |
| Estándar | 1,5 vueltas |
| Sport | 1,25 vueltas |
| Amortiguación de la extensión | |
| Confort | 28 clics |
| Estándar | 24 clics |
| Sport | 22 clics |
| Pretensado del muelle | |
| Confort | 7 mm (0,28 in) |
| Estándar | 7 mm (0,28 in) |
| Sport | 7 mm (0,28 in) |
| Característica elástica del muelle | |

| | |
|---|---|
| Peso del conductor: 65... 75 kg (143... 165 lb.) | 66 N/mm (377 lb/in) |
| Peso del conductor: 75... 85 kg (165... 187 lb.) | 69 N/mm (394 lb/in) |
| Peso del conductor: 85... 95 kg (187... 209 lb.) | 72 N/mm (411 lb/in) |
| Longitud del muelle | 250 mm (9,84 in) |
| Presión del gas | 10 bar (145 psi) |
| Recorrido estático de la suspensión | 33... 35 mm (1,3... 1,38 in) |
| Recorrido de la suspensión con conductor | 105... 115 mm (4,13... 4,53 in) |
| Longitud de montaje | 417 mm (16,42 in) |
| Aceite del amortiguador (☛ pág. 148) | SAE 2,5 |

## 22.9 Pares de apriete del chasis

| | | | |
|---|---|---|---|
| Tuercas de los radios de la rueda delantera | M4,5 | 6 Nm (4,4 lbf ft) | – |
| Tuercas de los radios de la rueda trasera | M4,5 | 6 Nm (4,4 lbf ft) | – |
| Demás tornillos del chasis | M5 | 5 Nm (3,7 lbf ft) | – |
| Demás tuercas del chasis | M5 | 5 Nm (3,7 lbf ft) | – |
| Tornillo del anillo de ajuste del amortiguador | M5 | 5 Nm (3,7 lbf ft) | – |
| Tornillo del polo de la batería (Todos los modelos 200/250/300) | M5 | 2,5 Nm (1,84 lbf ft) | – |
| Demás tornillos del chasis | M6 | 10 Nm (7,4 lbf ft) | – |
| Demás tuercas del chasis | M6 | 10 Nm (7,4 lbf ft) | – |
| Tornillo de la protección contra el deslizamiento de la cadena | M6 | 6 Nm (4,4 lbf ft) | **Loctite® 243™** |
| Tornillo de la rótula del vástago de presión en el cilindro del freno de pie | M6 | 10 Nm (7,4 lbf ft) | **Loctite® 243™** |
| Tornillo del disco de freno delantero | M6 | 14 Nm (10,3 lbf ft) | **Loctite® 243™** |
| Tornillo del disco de freno trasero | M6 | 14 Nm (10,3 lbf ft) | **Loctite® 243™** |
| Tornillo del puño del acelerador | M6 | 5 Nm (3,7 lbf ft) | – |
| Tuerca del cable del motor de arranque (Todos los modelos 200/250/300) | M6 | 4 Nm (3 lbf ft) | – |
| Demás tornillos del chasis | M8 | 25 Nm (18,4 lbf ft) | – |
| Demás tuercas del chasis | M8 | 25 Nm (18,4 lbf ft) | – |
| Tornillo de fijación del caballete lateral | M8 | 35 Nm (25,8 lbf ft) | **Loctite® 2701™** |
| Tornillo de la brida del manillar | M8 | 20 Nm (14,8 lbf ft) | – |
| Tornillo de la pieza de deslizamiento de la cadena | M8 | 15 Nm (11,1 lbf ft) | – |
| Tornillo de la pinza del freno delantero | M8 | 25 Nm (18,4 lbf ft) | **Loctite® 243™** |
| Tornillo de la tija inferior (200 XC-W US, 250 XC-W US, 300 EXC BR, 300 XC-W US) | M8 | 15 Nm (11,1 lbf ft) | – |
| Tornillo de la tija inferior (EXC EU, EXC Six Days, EXC EU/AU, Six Days) | M8 | 15 Nm (11,1 lbf ft) | – |
| Tornillo de la tija superior (200 XC-W US, 250 XC-W US, 300 EXC BR, 300 XC-W US) | M8 | 20 Nm (14,8 lbf ft) | – |
| Tornillo de la tija superior (EXC EU, EXC Six Days, EXC EU/AU, Six Days) | M8 | 17 Nm (12,5 lbf ft) | – |
| Tornillo de los tirantes del motor | M8 | 33 Nm (24,3 lbf ft) | **Loctite® 2701™** |
| Tornillo del portarruedas | M8 | 15 Nm (11,1 lbf ft) | – |
| Tornillo del subchasis | M8 | 35 Nm (25,8 lbf ft) | **Loctite® 2701™** |
| Tornillo del tubo de la tija, arriba (200 XC-W US, 250 XC-W US, 300 EXC BR, 300 XC-W US) | M8 | 20 Nm (14,8 lbf ft) | – |

| | | | |
|---|---|---|---|
| Tornillo del tubo de la tija, arriba (EXC EU, EXC Six Days, EXC EU/AU, Six Days) | M8 | 17 Nm (12,5 lbf ft) | **Loctite® 243™** |
| Tuerca del agarre de la cubierta | M8 | 12 Nm (8,9 lbf ft) | – |
| Tuerca del tope del pedal del freno | M8 | 20 Nm (14,8 lbf ft) | – |
| Tuerca del tornillo de la corona | M8 | 35 Nm (25,8 lbf ft) | **Loctite® 2701™** |
| Demás tornillos del chasis | M10 | 45 Nm (33,2 lbf ft) | – |
| Demás tuercas del chasis | M10 | 45 Nm (33,2 lbf ft) | – |
| Tornillo de soporte del motor | M10 | 60 Nm (44,3 lbf ft) | – |
| Tornillo de sujeción del manillar | M10 | 40 Nm (29,5 lbf ft) | **Loctite® 243™** |
| Tornillo del amortiguador, abajo | M12 | 80 Nm (59 lbf ft) | **Loctite® 2701™** |
| Tornillo del amortiguador, arriba | M12 | 80 Nm (59 lbf ft) | **Loctite® 2701™** |
| Tuerca de fijación del asiento | M12x1 | 20 Nm (14,8 lbf ft) | – |
| Tuerca del perno del basculante | M16x1,5 | 100 Nm (73,8 lbf ft) | – |
| Empalmes roscados del sistema de refrigeración | M20x1,5 | 12 Nm (8,9 lbf ft) | **Loctite® 243™** |
| Tornillo de la pipa de la dirección, arriba | M20x1,5 | 12 Nm (8,9 lbf ft) | – |
| Tornillo del eje de la rueda delantera | M20x1,5 | 35 Nm (25,8 lbf ft) | – |
| Tuerca del eje de la rueda trasera | M20x1,5 | 80 Nm (59 lbf ft) | – |

## 22.10 Carburador

### 22.10.1 Todolos modelos 125

| | |
|---|---|
| Tipo de carburador | KEIHIN PWK 36S AG |
| Índice del carburador | FK125 |
| Posición de la aguja | 4ª posición desde arriba |
| Aguja del carburador | N84I (N1EF / N1EG) |
| Chiclé principal | 100 (172 / 175) |
| Chiclé de ralentí | 38x38 (42 / 45) |
| Boquilla de arranque | 50 (85) |
| Tornillo de regulación del ralentí | |
| Abierto | 2,75 vueltas |
| Corredera | 7 con corte |
| Tope de la corredera | - |

### 22.10.2 200 EXC EU

| | |
|---|---|
| Tipo de carburador | KEIHIN PWK 36S AG |
| Índice del carburador | FK027 |
| Posición de la aguja | 3ª posición desde arriba |
| Aguja del carburador | NPRH (N1EH / N1EI / N1EJ) |
| Chiclé principal | 100 (162 / 165) |
| Chiclé de ralentí | 35x35 (40) |
| Boquilla de arranque | 50 (85) |
| Tornillo de regulación del ralentí | |
| Abierto | 1,5 vueltas |
| Corredera | 7 con corte |
| Tope de la corredera | Existente |

### 22.10.3 200 EXC AU

| | |
|---|---|
| Tipo de carburador | KEIHIN PWK 36S AG |
| Índice del carburador | FK012 |
| Posición de la aguja | 2ª posición desde arriba |
| Aguja del carburador | R1475J (N1EH / N1EI / N1EJ) |
| Chiclé principal | 162 (165) |
| Chiclé de ralentí | 35 (40) |
| Boquilla de arranque | 85 |
| Tornillo de regulación del ralentí | |
| Abierto | 1,0 vuelta |
| Corredera | 7 con corte |
| Tope de la corredera | Existente |

### 22.10.4 200 XC-W US

| | |
|---|---|
| Tipo de carburador | KEIHIN PWK 36S AG |
| Índice del carburador | BZ5 |
| Posición de la aguja | 2ª posición desde arriba |
| Aguja del carburador | N1EI (N1EH / N1EJ) |
| Chiclé principal | 165 (162) |
| Chiclé de ralentí | 40 |
| Boquilla de arranque | 85 |
| Tornillo de regulación del ralentí | |
| Abierto | 2,0 vueltas |

| | |
|---|---|
| Corredera | 7 con corte |
| Tope de la corredera | - |

### 22.10.5 250 EXC EU, 250 EXC Six Days EU

| | |
|---|---|
| Tipo de carburador | KEIHIN PWK 36S AG |
| Índice del carburador | FK028 |
| Posición de la aguja | 2ª posición desde arriba |
| Aguja del carburador | N84K (N2ZW / N2ZH / N2ZJ) |
| Chiclé principal | 110 (172 / 175) |
| Chiclé de ralentí | 38x38 (38 / 40) |
| Boquilla de arranque | 50 (85) |
| Tornillo de regulación del ralentí | |
| Abierto | 1,5 vueltas |
| Corredera | 7 con corte |
| Tope de la corredera | Existente |

### 22.10.6 250 EXC AU

| | |
|---|---|
| Tipo de carburador | KEIHIN PWK 36S AG |
| Índice del carburador | 3600 |
| Posición de la aguja | 1ª posición desde arriba |
| Aguja del carburador | N3CJ (N8RG / N8RH / N2ZH / N2ZJ / N2ZW) |
| Chiclé principal | 160 (170 / 172 / 175) |
| Chiclé de ralentí | 35 (38 / 40) |
| Boquilla de arranque | 85 |
| Tornillo de regulación del ralentí | |
| Abierto | 3,5 vueltas |
| Corredera | 7 con corte |
| Tope de la corredera | Existente |

### 22.10.7 250 XC-W US

| | |
|---|---|
| Tipo de carburador | KEIHIN PWK 36S AG |
| Índice del carburador | BZ6 |
| Posición de la aguja | 3ª posición desde arriba |
| Aguja del carburador | N2ZW (N2ZH / N2ZJ) |
| Chiclé principal | 175 (172) |
| Chiclé de ralentí | 38 (40) |
| Boquilla de arranque | 85 |
| Tornillo de regulación del ralentí | |
| Abierto | 2,0 vueltas |
| Corredera | 7 con corte |
| Tope de la corredera | - |

### 22.10.8 300 EXC EU, 300 EXC Six Days EU

| | |
|---|---|
| Tipo de carburador | KEIHIN PWK 36S AG |
| Índice del carburador | FK029 |
| Posición de la aguja | 2ª posición desde arriba |
| Aguja del carburador | N84K (N8RG / N8RH) |
| Chiclé principal | 115 (170 / 172 / 175) |
| Chiclé de ralentí | 38x38 (35) |
| Boquilla de arranque | 50 (85) |
| Tornillo de regulación del ralentí | |

| | |
|---|---|
| Abierto | 1,75 vueltas |
| Corredera | 7 con corte |
| Tope de la corredera | Existente |

### 22.10.9 300 EXC AU

| | |
|---|---|
| Tipo de carburador | KEIHIN PWK 36S AG |
| Índice del carburador | 3600 |
| Posición de la aguja | 1ª posición desde arriba |
| Aguja del carburador | N3CJ (N8RG / N8RH / N2ZH / N2ZJ / N2ZW) |
| Chiclé principal | 160 (170 / 172 / 175) |
| Chiclé de ralentí | 35 (38 / 40) |
| Boquilla de arranque | 85 |
| Tornillo de regulación del ralentí | |
| Abierto | 3,5 vueltas |
| Corredera | 7 con corte |
| Tope de la corredera | Existente |

### 22.10.10 300 EXC BR

| | |
|---|---|
| Tipo de carburador | KEIHIN PWK 36S AG |
| Índice del carburador | CK6_A |
| Posición de la aguja | 3ª posición desde arriba |
| Aguja del carburador | N4DF (N4DG / N4DE) |
| Chiclé principal | 185 (182 / 188) |
| Chiclé de ralentí | 40 (38 / 42) |
| Boquilla de arranque | 85 |
| Tornillo de regulación del ralentí | |
| Abierto | 2,0 vueltas |
| Corredera | 7 con corte |
| Tope de la corredera | - |

### 22.10.11 300 XC-W US, 300 XC-W Six Days US

| | |
|---|---|
| Tipo de carburador | KEIHIN PWK 36S AG |
| Índice del carburador | BZ7 |
| Posición de la aguja | 3ª posición desde arriba |
| Aguja del carburador | N8RG (N8RH) |
| Chiclé principal | 172 (170 / 175) |
| Chiclé de ralentí | 35 |
| Boquilla de arranque | 85 |
| Tornillo de regulación del ralentí | |
| Abierto | 2,0 vueltas |
| Corredera | 7 con corte |
| Tope de la corredera | - |

# 23 REGLAJE DEL CARBURADOR

## 23.1 Adaptación del carburador (Todolos modelos 125)

**Peligro**

**Pérdida de la homologación para carretera y de la cobertura del seguro** La motocicleta sólo cuenta con permiso de circulación para las vías públicas en la versión homologada (de potencia reducida).

– La versión no homologada (sin reducción de potencia) sólo puede utilizarse en recintos cerrados fuera de las vías públicas.

**KEIHIN PWK 36S AG**

| M/FT ASL ↓ | TEMP → | -20°C ... -7°C<br>*-2°F ... 20°F* | -6°C ... 5°C<br>*19°F ... 41°F* | 6°C ... 15°C<br>*42°F ... 60°F* | 16°C ... 24°C<br>*61°F ... 78°F* | 25°C ... 36°C<br>*79°F ... 98°F* | 37°C ... 49°C<br>*99°F ... 120°F* |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 3.000 m<br>*10,000 ft*<br>↑<br>2.301 m<br>*7,501 ft* | ASO<br>IJ<br>NDL<br>POS<br>MJ | 1,5<br>42<br>N1E G<br>3<br>175 | 2<br>42<br>N1E G<br>3<br>172 | 2<br>42<br>N1E H<br>3<br>170 | 2<br>42<br>N1E H<br>2<br>170 | 2<br>40<br>N1E H<br>2<br>168 | |
| 2.300 m<br>*7,500 ft*<br>↑<br>1.501 m<br>*5,001 ft* | ASO<br>IJ<br>NDL<br>POS<br>MJ | 1,5<br>45<br>N1E G<br>3<br>175 | 1,5<br>42<br>N1E G<br>3<br>175 | 2<br>42<br>N1E G<br>3<br>172 | 2<br>42<br>N1E H<br>3<br>170 | 2<br>42<br>N1E H<br>2<br>170 | 2<br>40<br>N1E H<br>2<br>168 |
| 1.500 m<br>*5,000 ft*<br>↑<br>751 m<br>*2,501 ft* | ASO<br>IJ<br>NDL<br>POS<br>MJ | 1,5<br>45<br>N1E F<br>3<br>178 | 1,5<br>45<br>N1E G<br>3<br>175 | 1,5<br>42<br>N1E G<br>3<br>175 | 2<br>42<br>N1E G<br>3<br>172 | 2<br>42<br>N1E H<br>3<br>170 | 2<br>42<br>N1E H<br>2<br>170 |
| 750 m<br>*2,500 ft*<br>↑<br>301 m<br>*1,001 ft* | ASO<br>IJ<br>NDL<br>POS<br>MJ | 1,5<br>45<br>N1E F<br>4<br>178 | 1,5<br>45<br>N1E F<br>3<br>178 | 1,5<br>45<br>N1E G<br>3<br>175 | **1,5**<br>**42**<br>**N1E G**<br>**3**<br>**175** | 2<br>42<br>N1E G<br>3<br>172 | 2<br>42<br>N1E H<br>3<br>170 |
| 300 m<br>*1,000 ft*<br>↑<br>0 m<br>*0 ft* | ASO<br>IJ<br>NDL<br>POS<br>MJ | 1,5<br>48<br>N1E F<br>4<br>180 | 1,5<br>45<br>N1E F<br>4<br>178 | 1,5<br>45<br>N1E F<br>3<br>178 | 1,5<br>45<br>N1E G<br>3<br>175 | 1,5<br>42<br>N1E G<br>3<br>175 | 2<br>42<br>N1E G<br>3<br>172 |

402138-01

| | |
|---|---|
| M/FT ASL | Nivel del mar |
| TEMP | Temperatura |
| ASO | Tornillo de regulación del ralentí abierto |
| IJ | Chiclé de ralentí |
| NDL | Aguja |
| POS | Posición de la aguja desde arriba |
| MJ | Chiclé principal |

No es válido para terrenos arenosos.

## 23.2 Adaptación del carburador (Todos los modelos 200)

**Peligro**

**Pérdida de la homologación para carretera y de la cobertura del seguro** La motocicleta sólo cuenta con permiso de circulación para las vías públicas en la versión homologada (de potencia reducida).

– La versión no homologada (sin reducción de potencia) sólo puede utilizarse en recintos cerrados fuera de las vías públicas.

**KEIHIN PWK 36S AG**

| M/FT ASL ↓ | TEMP → | -20°C ... -7°C<br>*-2°F ... 20°F* | -6°C ... 5°C<br>*19°F ... 41°F* | 6°C ... 15°C<br>*42°F ... 60°F* | 16°C ... 24°C<br>*61°F ... 78°F* | 25°C ... 36°C<br>*79°F ... 98°F* | 37°C ... 49°C<br>*99°F ... 120°F* |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 3.000 m<br>*10,000 ft*<br>↑<br>2.301 m<br>*7,501 ft* | ASO<br>IJ<br>NDL<br>POS<br>MJ | 2<br>40<br>N1E I<br>2<br>165 | 2,5<br>40<br>N1E I<br>2<br>162 | 2,5<br>38<br>N1E I<br>2<br>160 | 2,5<br>38<br>N1E J<br>2<br>158 | 2,5<br>38<br>N1E J<br>1<br>158 | |
| 2.300 m<br>*7,500 ft*<br>↑<br>1.501 m<br>*5,001 ft* | ASO<br>IJ<br>NDL<br>POS<br>MJ | 1,5<br>40<br>N1E I<br>2<br>168 | 2<br>40<br>N1E I<br>2<br>165 | 2,5<br>40<br>N1E I<br>2<br>162 | 2,5<br>38<br>N1E I<br>2<br>160 | 2,5<br>38<br>N1E J<br>2<br>158 | 2,5<br>38<br>N1E J<br>1<br>158 |
| 1.500 m<br>*5,000 ft*<br>↑<br>751 m<br>*2,501 ft* | ASO<br>IJ<br>NDL<br>POS<br>MJ | 1,5<br>40<br>N1E I<br>3<br>168 | 1,5<br>40<br>N1E I<br>2<br>168 | 2<br>40<br>N1E I<br>2<br>165 | 2,5<br>40<br>N1E I<br>2<br>162 | 2,5<br>38<br>N1E I<br>2<br>160 | 2,5<br>38<br>N1E J<br>2<br>158 |
| 750 m<br>*2,500 ft*<br>↑<br>301 m<br>*1,001 ft* | ASO<br>IJ<br>NDL<br>POS<br>MJ | 1,5<br>40<br>N1E H<br>3<br>170 | 1,5<br>40<br>N1E I<br>3<br>168 | 1,5<br>40<br>N1E I<br>2<br>168 | **2**<br>**40**<br>**N1E I**<br>**2**<br>**165** | 2,5<br>40<br>N1E I<br>2<br>162 | 2,5<br>38<br>N1E I<br>2<br>160 |
| 300 m<br>*1,000 ft*<br>↑<br>0 m<br>*0 ft* | ASO<br>IJ<br>NDL<br>POS<br>MJ | 1,5<br>42<br>N1E H<br>3<br>172 | 1,5<br>40<br>N1E H<br>3<br>170 | 1,5<br>40<br>N1E I<br>3<br>168 | 1,5<br>40<br>N1E I<br>2<br>168 | 2<br>40<br>N1E I<br>2<br>165 | 2,5<br>40<br>N1E I<br>2<br>162 |

402139-01

| | |
|---|---|
| M/FT ASL | Nivel del mar |
| TEMP | Temperatura |
| ASO | Tornillo de regulación del ralentí abierto |
| IJ | Chiclé de ralentí |
| NDL | Aguja |
| POS | Posición de la aguja desde arriba |
| MJ | Chiclé principal |

No es válido para terrenos arenosos.

## 23.3 Reglaje del carburador (Todos los modelos 200)

**Peligro**

**Pérdida de la homologación para carretera y de la cobertura del seguro** La motocicleta sólo cuenta con permiso de circulación para las vías públicas en la versión homologada (de potencia reducida).

– La versión no homologada (sin reducción de potencia) sólo puede utilizarse en recintos cerrados fuera de las vías públicas.

**KEIHIN PWK 36S AG**

| M/FT ASL ↓ | TEMP → | -20°C ... -7°C<br>*-2°F ... 20°F* | -6°C ... 5°C<br>*19°F ... 41°F* | 6°C ... 15°C<br>*42°F ... 60°F* | 16°C ... 24°C<br>61 *°F ... 78°F* | 25°C ... 36°C<br>*79°F ... 98°F* | 37°C ... 49°C<br>*99°F ... 120°F* |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 3.000 m<br>*10,000 ft*<br>↑<br>2.301 m<br>*7,501 ft* | ASO<br>IJ<br>NDL<br>POS<br>MJ | 2<br>40<br>N1EI<br>3<br>158 | 2<br>40<br>N1EI<br>2<br>155 | 2,5<br>40<br>N1EJ<br>2<br>152 | 2,5<br>38<br>N1EJ<br>2<br>150 | 3<br>38<br>N1EK<br>1<br>150 | |
| 2.300 m<br>*7,500 ft*<br>↑<br>1.501 m<br>*5,001 ft* | ASO<br>IJ<br>NDL<br>POS<br>MJ | 2<br>42<br>N1EI<br>3<br>160 | 2<br>40<br>N1EI<br>3<br>158 | 2<br>40<br>N1EI<br>2<br>155 | 2,5<br>40<br>N1EJ<br>2<br>152 | 2,5<br>38<br>N1EJ<br>2<br>150 | 3<br>38<br>N1EK<br>1<br>150 |
| 1.500 m<br>*5,000 ft*<br>↑<br>751 m<br>*2,501 ft* | ASO<br>IJ<br>NDL<br>POS<br>MJ | 1,5<br>42<br>N1EH<br>3<br>162 | 2<br>42<br>N1EI<br>3<br>160 | 2<br>40<br>N1EI<br>3<br>158 | 2<br>40<br>N1EI<br>2<br>155 | 2,5<br>40<br>N1EJ<br>2<br>152 | 2,5<br>38<br>N1EJ<br>2<br>150 |
| 750 m<br>*2,500 ft*<br>↑<br>301 m<br>*1,001 ft* | ASO<br>IJ<br>NDL<br>POS<br>MJ | 1,5<br>45<br>N1EH<br>4<br>165 | 1,5<br>42<br>N1EH<br>3<br>162 | 2<br>42<br>N1EI<br>3<br>160 | **2**<br>**40**<br>**N1EI**<br>**3**<br>**158** | 2<br>40<br>N1EI<br>2<br>155 | 2,5<br>40<br>N1EJ<br>2<br>152 |
| 300 m<br>*1,000 ft*<br>↑<br>0 m<br>*0 ft* | ASO<br>IJ<br>NDL<br>POS<br>MJ | 1<br>45<br>N1EG<br>4<br>168 | 1,5<br>45<br>N1EH<br>4<br>165 | 1,5<br>42<br>N1EH<br>3<br>162 | 2<br>42<br>N1EI<br>3<br>160 | 2<br>40<br>N1EI<br>3<br>158 | 2<br>40<br>N1EI<br>2<br>155 |

401526-01

| | |
|---|---|
| M/FT ASL | Altitud sobre el nivel del mar |
| TEMP | Temperatura |
| ASO | Tornillo de regulación del ralentí abierto |
| IJ | Chiclé de ralentí |
| NDL | Aguja |
| POS | Posición de la aguja desde arriba |
| MJ | Chiclé principal |

¡No es válido para terrenos arenosos!

## 23.4 Adaptación del carburador (Todos los modelos 250)

**Peligro**

**Pérdida de la homologación para carretera y de la cobertura del seguro** La motocicleta sólo cuenta con permiso de circulación para las vías públicas en la versión homologada (de potencia reducida).

– La versión no homologada (sin reducción de potencia) sólo puede utilizarse en recintos cerrados fuera de las vías públicas.

**KEIHIN PWK 36S AG**

| M/FT ASL ↓ | TEMP → | -20°C ... -7°C<br>*-2°F ... 20°F* | -6°C ... 5°C<br>*19°F ... 41°F* | 6°C ... 15°C<br>*42°F ... 60°F* | 16°C ... 24°C<br>*61°F ... 78°F* | 25°C ... 36°C<br>*79°F ... 98°F* | 37°C ... 49°C<br>*99°F ... 120°F* |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 3.000 m<br>*10,000 ft*<br>↑<br>2.301 m<br>*7,501 ft* | ASO<br>IJ<br>NDL<br>POS<br>MJ | 2<br>38<br>N2Z W<br>3<br>175 | 2<br>38<br>N2Z W<br>3<br>175 | 2<br>38<br>N2Z J<br>3<br>172 | 2<br>38<br>N2Z J<br>2<br>172 | 2<br>35<br>N2Z J<br>2<br>170 | |
| 2.300 m<br>*7,500 ft*<br>↑<br>1.501 m<br>*5,001 ft* | ASO<br>IJ<br>NDL<br>POS<br>MJ | 2<br>38<br>N2Z H<br>3<br>175 | 2<br>38<br>N2Z W<br>3<br>175 | 2<br>38<br>N2Z W<br>3<br>175 | 2<br>38<br>N2Z J<br>3<br>172 | 2<br>38<br>N2Z J<br>2<br>172 | 2<br>35<br>N2Z J<br>2<br>170 |
| 1.500 m<br>*5,000 ft*<br>↑<br>751 m<br>*2,501 ft* | ASO<br>IJ<br>NDL<br>POS<br>MJ | 2<br>38<br>N2Z G<br>3<br>175 | 2<br>38<br>N2Z H<br>3<br>175 | 2<br>38<br>N2Z W<br>3<br>175 | 2<br>38<br>N2Z W<br>3<br>175 | 2<br>38<br>N2Z J<br>3<br>172 | 2<br>38<br>N2Z J<br>2<br>172 |
| 750 m<br>*2,500 ft*<br>↑<br>301 m<br>*1,001 ft* | ASO<br>IJ<br>NDL<br>POS<br>MJ | 2<br>40<br>N2Z G<br>3<br>178 | 2<br>38<br>N2Z G<br>3<br>175 | 2<br>38<br>N2Z H<br>3<br>175 | **2**<br>**38**<br>**N2Z W**<br>**3**<br>**175** | 2<br>38<br>N2Z W<br>3<br>175 | 2<br>38<br>N2Z J<br>3<br>172 |
| 300 m<br>*1,000 ft*<br>↑<br>0 m<br>*0 ft* | ASO<br>IJ<br>NDL<br>POS<br>MJ | 2<br>40<br>N2Z G<br>4<br>178 | 2<br>40<br>N2Z G<br>3<br>178 | 2<br>38<br>N2Z G<br>3<br>175 | 2<br>38<br>N2Z H<br>3<br>175 | 2<br>38<br>N2Z W<br>3<br>175 | 2<br>38<br>N2Z W<br>3<br>175 |

402140-01

| | |
|---|---|
| M/FT ASL | Nivel del mar |
| TEMP | Temperatura |
| ASO | Tornillo de regulación del ralentí abierto |
| IJ | Chiclé de ralentí |
| NDL | Aguja |
| POS | Posición de la aguja desde arriba |
| MJ | Chiclé principal |

No es válido para terrenos arenosos.

## 23.5 Adaptación del carburador (todas las 300 EXC EU/AU/Six Days, 300 XC-W US/Six Days)

**Peligro**

**Pérdida de la homologación para carretera y de la cobertura del seguro** La motocicleta sólo cuenta con permiso de circulación para las vías públicas en la versión homologada (de potencia reducida).

– La versión no homologada (sin reducción de potencia) sólo puede utilizarse en recintos cerrados fuera de las vías públicas.

**KEIHIN PWK 36S AG**

| M/FT ASL ↓ | TEMP → | -20°C ... -7°C<br>*-2°F ... 20°F* | -6°C ... 5°C<br>*19°F ... 41°F* | 6°C ... 15°C<br>*42°F ... 60°F* | 16°C ... 24°C<br>*61°F ... 78°F* | 25°C ... 36°C<br>*79°F ... 98°F* | 37°C ... 49°C<br>*99°F ... 120°F* |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 3.000 m<br>*10,000 ft*<br>↑<br>2.301 m<br>*7,501 ft* | ASO<br>IJ<br>NDL<br>POS<br>MJ | 2<br>35<br>N8R G<br>3<br>172 | 2<br>35<br>N8R H<br>3<br>172 | 2<br>35<br>N8R H<br>2<br>172 | 2<br>35<br>N8R W<br>2<br>170 | 3<br>35<br>N8R W<br>2<br>168 | |
| 2.300 m<br>*7,500 ft*<br>↑<br>1.501 m<br>*5,001 ft* | ASO<br>IJ<br>NDL<br>POS<br>MJ | 2<br>35<br>N8R G<br>3<br>175 | 2<br>35<br>N8R G<br>3<br>172 | 2<br>35<br>N8R H<br>3<br>172 | 2<br>35<br>N8R H<br>2<br>172 | 2<br>35<br>N8R W<br>2<br>170 | 3<br>35<br>N8R W<br>2<br>168 |
| 1.500 m<br>*5,000 ft*<br>↑<br>751 m<br>*2,501 ft* | ASO<br>IJ<br>NDL<br>POS<br>MJ | 2<br>38<br>N8R G<br>3<br>178 | 2<br>35<br>N8R G<br>3<br>175 | 2<br>35<br>N8R G<br>3<br>172 | 2<br>35<br>N8R H<br>3<br>172 | 2<br>35<br>N8R H<br>2<br>172 | 2<br>35<br>N8R W<br>2<br>170 |
| 750 m<br>*2,500 ft*<br>↑<br>301 m<br>*1,001 ft* | ASO<br>IJ<br>NDL<br>POS<br>MJ | 2<br>38<br>N8R G<br>4<br>178 | 2<br>38<br>N8R G<br>3<br>178 | 2<br>35<br>N8R G<br>3<br>175 | **2**<br>**35**<br>**N8R G**<br>**3**<br>**172** | 2<br>35<br>N8R H<br>3<br>172 | 2<br>35<br>N8R H<br>2<br>172 |
| 300 m<br>*1,000 ft*<br>↑<br>0 m<br>*0 ft* | ASO<br>IJ<br>NDL<br>POS<br>MJ | 2<br>38<br>N8R F<br>4<br>180 | 2<br>38<br>N8R G<br>4<br>178 | 2<br>38<br>N8R G<br>3<br>178 | 2<br>35<br>N8R G<br>3<br>175 | 2<br>35<br>N8R G<br>3<br>172 | 2<br>35<br>N8R H<br>3<br>172 |

402141-01

| | |
|---|---|
| M/FT ASL | Nivel del mar |
| TEMP | Temperatura |
| ASO | Tornillo de regulación del ralentí abierto |
| IJ | Chiclé de ralentí |
| NDL | Aguja |
| POS | Posición de la aguja desde arriba |
| MJ | Chiclé principal |

No es válido para terrenos arenosos.

## 23.6 Reglaje del carburador (300 EXC BR)

**Peligro**

**Pérdida de la homologación para carretera y de la cobertura del seguro** La motocicleta sólo cuenta con permiso de circulación para las vías públicas en la versión homologada (de potencia reducida).

– La versión no homologada (sin reducción de potencia) sólo puede utilizarse en recintos cerrados fuera de las vías públicas.

**KEIHIN PWK 36S AG**

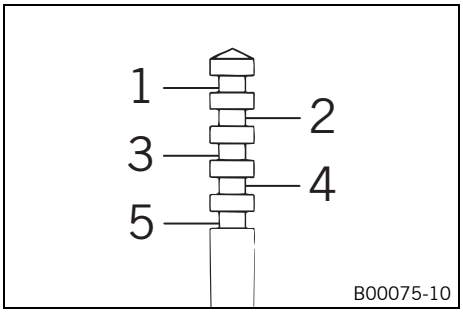
| M/FT ASL ↓ | TEMP → | -20°C ... -7°C<br>*-2°F ... 20°F* | -6°C ... 5°C<br>*19°F ... 41°F* | 6°C ... 15°C<br>*42°F ... 60°F* | 16°C ... 24°C<br>*61°F ... 78°F* | 25°C ... 36°C<br>*79°F ... 98°F* | 37°C ... 49°C<br>*99°F ... 120°F* |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 3.000 m<br>*10,000 ft*<br>↑<br>2.301 m<br>*7,501 ft* | ASO<br>IJ<br>NDL<br>POS<br>MJ | 2<br>40<br>N4D F<br>3<br>185 | 2<br>40<br>N4D G<br>3<br>182 | 2<br>38<br>N4D G<br>3<br>180 | 2<br>38<br>N4D G<br>2<br>180 | 2<br>38<br>N4D H<br>2<br>178 | |
| 2.300 m<br>*7,500 ft*<br>↑<br>1.501 m<br>*5,001 ft* | ASO<br>IJ<br>NDL<br>POS<br>MJ | 2<br>42<br>N4D F<br>3<br>185 | 2<br>40<br>N4D F<br>3<br>185 | 2<br>40<br>N4D G<br>3<br>182 | 2<br>38<br>N4D G<br>3<br>180 | 2<br>38<br>N4D G<br>2<br>180 | 2<br>38<br>N4D H<br>2<br>178 |
| 1.500 m<br>*5,000 ft*<br>↑<br>751 m<br>*2,501 ft* | ASO<br>IJ<br>NDL<br>POS<br>MJ | 1,5<br>42<br>N4D E<br>3<br>188 | 2<br>42<br>N4D F<br>3<br>185 | 2<br>40<br>N4D F<br>3<br>185 | 2<br>40<br>N4D G<br>3<br>182 | 2<br>38<br>N4D G<br>3<br>180 | 2<br>38<br>N4D G<br>2<br>180 |
| 750 m<br>*2,500 ft*<br>↑<br>301 m<br>*1,001 ft* | ASO<br>IJ<br>NDL<br>POS<br>MJ | 1,5<br>42<br>N4D E<br>4<br>188 | 1,5<br>42<br>N4D E<br>3<br>188 | 2<br>42<br>N4D F<br>3<br>185 | **2**<br>**40**<br>**N4D F**<br>**3**<br>**185** | 2<br>40<br>N4D G<br>3<br>182 | 2<br>38<br>N4D G<br>3<br>180 |
| 300 m<br>*1,000 ft*<br>↑<br>0 m<br>*0 ft* | ASO<br>IJ<br>NDL<br>POS<br>MJ | 1,5<br>45<br>N4D E<br>4<br>190 | 1,5<br>42<br>N4D E<br>4<br>188 | 1,5<br>42<br>N4D E<br>3<br>188 | 2<br>42<br>N4D F<br>3<br>185 | 2<br>40<br>N4D F<br>3<br>185 | 2<br>40<br>N4D G<br>3<br>182 |

402551-01

| | |
|---|---|
| M/FT ASL | Altitud sobre el nivel del mar |
| TEMP | Temperatura |
| ASO | Tornillo de regulación del ralentí abierto |
| IJ | Chiclé de ralentí |
| NDL | Aguja |
| POS | Posición de la aguja desde arriba |
| MJ | Chiclé principal |

¡No es válido para terrenos arenosos!

## 23.7 Adaptación general del carburador




| | |
|---|---|
| 1... 5 | Posición de la aguja desde arriba |

Aquí se representan las cinco posiciones posibles de aguja.
La adaptación del carburador depende de las condiciones ambientales y de uso definidas.

## Aceite del amortiguador (SAE 2,5) (50180751S1)

**Norma / clasificación**
– SAE (☛ pág. 153) (SAE 2,5)

**Prescripción**
– Hay que utilizar exclusivamente aceites conformes con la norma indicada (consultar las indicaciones en la etiqueta del recipiente), que posean las propiedades exigidas.

## Aceite del motor (15W/50)

**Norma / clasificación**
– JASO T903 MA (☛ pág. 153)
– SAE (☛ pág. 153) (15W/50)

**Prescripción**
– Hay que utilizar exclusivamente aceites del motor conformes con la norma indicada (consultar las indicaciones en la etiqueta del recipiente), que posean las propiedades exigidas.

**Proveedor recomendado**
**Motorex®**
– **Top Speed 4T**

## Aceite del motor de 2 tiempos

**Norma / clasificación**
– JASO FD (☛ pág. 153)

**Prescripción**
– Utilice únicamente aceite de motor de 2 tiempos de gran calidad y de buena marca.

| Completamente sintético |
|---|

**Proveedor recomendado**
**Motorex®**
– **Cross Power 2T**

## Aceite hidráulico (15)

**Norma / clasificación**
– ISO VG (15)

**Prescripción**
– Hay que utilizar exclusivamente aceite hidráulico conforme con la norma indicada (consultar las indicaciones en la etiqueta del recipiente), que posea las propiedades exigidas.

**Proveedor recomendado**
**Motorex®**
– **Hydraulic Fluid 75**

## Aceite para la horquilla (SAE 4) (48601166S1)

**Norma / clasificación**
– SAE (☛ pág. 153) (SAE 4)

**Prescripción**
– Utilizar exclusivamente aceites conformes con la norma indicada (consultar las indicaciones en la etiqueta del recipiente) y que posean las propiedades exigidas.

## Gasolina súper sin plomo (95 octanos / RON 95 / PON 91)

**Norma / clasificación**
– DIN EN 228 (95 octanos / RON 95 / PON 91)

**Prescripción**
– Utilice únicamente gasolina súper sin plomo en conformidad con la norma indicada o equivalente.
– Una proporción de hasta el 10 % de etanol (combustible E10) no supone ningún problema.

**Información**
**No** utilice combustibles a base de metanol (p. ej. M15, M85, M100) ni con una proporción de etanol superior al 10 % (p. ej. E15, E25, E85, E100).

## Gasolina súper sin plomo (95 octanos) mezclada con aceite del motor de 2 tiempos (1:60)

**Norma / clasificación**
– DIN EN 228
– JASO FD (☛ pág. 153) (1:60)

**Relación de mezcla**

| | |
|---|---|
| 1:60 | Aceite del motor de 2 tiempos (☛ pág. 148)<br>Gasolina súper sin plomo (95 octanos / RON 95 / PON 91) (☛ pág. 148) |

**Proveedor recomendado**
**Motorex®**
– **Cross Power 2T**

## Gasolina súper sin plomo tipo C (ROZ 95/RON 95/PON 91 mezclado con aceite para motores de 2 tiempos, 1:60)

**Norma / clasificación**
– Resolução n° 6 da ANP (Agência Nacional do Petróleo) (ROZ 95/RON 95/PON 91 mezclado con aceite para motores de 2 tiempos)
– JASO FD (☛ pág. 153) (1:60)

**Relación de mezcla**

| | |
|---|---|
| 1:60 | Aceite del motor de 2 tiempos (☛ pág. 148)<br>Gasolina súper sin plomo tipo C (ROZ 95/RON 95/PON 91) (☛ pág. 149) |

**Proveedor recomendado**
**Motorex®**
– **Cross Power 2T**

## Gasolina súper sin plomo tipo C (ROZ 95/RON 95/PON 91)

**Norma / clasificación**
– Resolução n° 6 da ANP (Agência Nacional do Petróleo) (ROZ 95/RON 95/PON 91)

**Prescripción**
– Utilice únicamente gasolina súper sin plomo en conformidad con las normas indicadas a continuación o equivalentes.
– Puede utilizarse gasolina súper sin plomo con un 20 a 25 % de etanol.

**Información**
**No** utilice combustibles a base de metanol (p.ej. M15, M85, M100).
**No** utilice combustibles con un volumen de etanol inferior al 20 % (p.ej. E10).
**No** utilice combustibles con un volumen de etanol superior al 25 % (p.ej. E30, E85, E100).

## Líquido de frenos DOT 4 / DOT 5.1

**Norma / clasificación**
– DOT

**Prescripción**
– Hay que utilizar exclusivamente líquido de frenos conforme con la norma indicada (consultar las indicaciones en la etiqueta del recipiente), que posea las propiedades exigidas.

**Proveedor recomendado**
**Castrol**
– **RESPONSE BRAKE FLUID SUPER DOT 4**

**Motorex®**
– **Brake Fluid DOT 5.1**

## Líquido refrigerante

**Prescripción**
– Utilizar únicamente líquido refrigerante de alta calidad con aditivo anticorrosión para motores de aluminio (también en los países con temperaturas altas). Si se emplean agentes anticongelantes de baja calidad, puede producirse corrosión y puede formarse espuma.

**Relación de mezcla**

| | |
|---|---|
| Protección anticongelante: −25… −45 °C (−13… −49 °F) | protección anticorrosión y anticongelante<br>agua destilada |

**Proveedor recomendado**
**Motorex®**
– **COOLANT M3.0**

## Aceite para filtros de aire de gomaespuma

**Proveedor recomendado**
**Motorex®**
– **Racing Bio Liquid Power**

## Adhesivo para puños (00062030051)

**Proveedor recomendado**
KTM Motorrad AG
– **GRIP GLUE**

## Aditivo de combustible

**Proveedor recomendado**
**Motorex®**
– **Fuel Stabilizer**

## Agente de limpieza para cadenas

**Proveedor recomendado**
**Motorex®**
– **Chain Clean**

## Agente de limpieza para filtros de aire

**Proveedor recomendado**
**Motorex®**
– **Racing Bio Dirt Remover**

## Agente de limpieza para motocicletas

**Proveedor recomendado**
**Motorex®**
– **Moto Clean**

## Grasa de larga duración

**Proveedor recomendado**
**Motorex®**
– **Bike Grease 2000**

## Grasa lubricante de alta viscosidad

**Proveedor recomendado**
**SKF®**
– **LGHB 2**

## Limpiador especial para pintura mate y brillante, piezas metálicas y de plástico

**Proveedor recomendado**
**Motorex®**
– **Quick Cleaner**

## Producto de conservación para pintura, metal y plástico

**Proveedor recomendado**
**Motorex®**
– **Moto Protect**

## Spray de aceite universal

**Proveedor recomendado**
**Motorex®**
– **Joker 440 Synthetic**

## Spray para cadenas (todoterreno)

**Proveedor recomendado**
**Motorex®**
– **Chainlube Offroad**

## SAE

Las clases de viscosidad SAE fueron definidas por la Society of Automotive Engineers, y se utilizan para clasificar los aceites según su viscosidad. La viscosidad describe solamente una propiedad del aceite, y no es un indicador para su calidad.

## JASO T903 MA

A causa de las distintas tendencias en el desarrollo técnico, se precisa una especificación técnica propia para las motocicletas con motor de 4 tiempos - la norma JASO T903 MA. Anteriormente, en las motocicletas de 4 tiempos se utilizaba el aceite del motor de los turismos, ya que no existía una especificación propia para las motocicletas. Si se exigen intervalos de mantenimiento largos, como es habitual en los motores de los turismos, en los motores de las motocicletas debe emplearse un tipo de aceite con alto rendimiento a altas revoluciones. En la mayoría de los motores para motocicletas, se emplea el mismo aceite para la lubricación del cambio y del embrague. La norma JASO MA tiene en cuenta estos requerimientos específicos.

## JASO FD

JASO FD es una clasificación para un aceite para motores de 2 tiempos que ha sido desarrollado especialmente para las exigencias extremas de la competición. Gracias a sus ésteres sintéticos de primera calidad y a los aditivos adaptados especialmente a esta finalidad, también es posible disfrutar de una combustión perfecta incluso bajo condiciones extremas.

# 27 ÍNDICE DE ABREVIATURAS



| | |
|---|---|
| aprox. | aproximadamente |
| ART. N.º | Número de artículo |
| etc. | etcétera |
| Nº | Número |
| p.ej. | por ejemplo |
| v. | véase |

# 28 ÍNDICE DE SÍMBOLOS



## 28.1 Símbolos amarillos y naranjas

Los símbolos amarillos y naranjas señalizan un error que requiere tomar medidas rápidamente. Los símbolos amarillos y naranjas también muestran las ayudas de conducción que están activas.

| | |
|---|---|
| EFI | Testigo de advertencia **EFI** (**MIL**) – Sin función |
| | Testigo de aviso del nivel de combustible – Sin función |

## 28.2 Símbolos verdes y azules

Los símbolos verdes y azules representan información.

| | |
|---|---|
| | El testigo de control de la luz de carretera se ilumina en azul – La luz de carretera está activada. |
| | El testigo de control de los intermitentes parpadea en verde – El intermitente está activado. |

**A**

**Accesorios** . . . . . 10

**Aceite del cambio**
- Cambio . . . . . 116
- Completar . . . . . 118
- Llenado . . . . . 118
- Vaciado . . . . . 117

**Agentes auxiliares** . . . . . 10
**Agentes de servicio** . . . . . 10

**Ajuste del faro**
- Control . . . . . 104

**Almacenamiento** . . . . . 122

**Amortiguación de la compresión**
- Horquilla, ajuste de la . . . . . 49

**Amortiguación de la compresión High Speed**
- Ajuste . . . . . 45

**Amortiguación de la compresión Low Speed**
- Ajuste . . . . . 44

**Amortiguación de la extensión**
- Ajuste . . . . . 45
- Horquilla, ajuste de la . . . . . 50

**Amortiguador**
- Ajustar el pretensado del muelle . . . . . 47
- Amortiguación general de la amortiguación de la compresión . . . . . 44
- Controlar el recorrido de la suspensión con conductor . . 47
- Controlar el recorrido estático de la suspensión . . . . . 47
- Desmontaje . . . . . 69
- Montaje . . . . . 69

**Arrancar el motor** . . . . . 37

**Asiento**
- Desmontaje . . . . . 70
- Montaje . . . . . 70

**B**

**Basculante**
- Control . . . . . 80

**Batería**
- Desmontaje . . . . . 99
- Montaje . . . . . 99
- Recargar . . . . . 100

**Bombilla del faro**
- Cambio . . . . . 103

**Bombilla del intermitente**
- Cambiar . . . . . 103

**Botellas de la horquilla**
- Ajustar el pretensado del muelle . . . . . 52
- Desmontar . . . . . 58
- Limpiar los manguitos guardapolvo . . . . . 57
- Montaje . . . . . 59
- Purgar el aire . . . . . 56

**Botón de parada** . . . . . 15-16
**Botón del motor de arranque** . . . . . 17

**C**

**Caballete lateral** . . . . . 20

**Cadena**
- Control . . . . . 78
- Limpieza . . . . . 76

**Caja del filtro de aire**
- Limpieza . . . . . 72
- Sellar . . . . . 73

**Cantidad de llenado**
- Combustible . . . . . 40-41, 131

**Cantidade de llenado**
- Aceite del cambio . . . . . 118, 130
- Líquido refrigerante . . . . . 108, 130

**Característica del motor**
- Ajustar el muelle compensador . . . . . 114
- Muelle auxiliar . . . . . 114

**Carburador**
- Ajustar el ralentí . . . . . 111
- Ralentí . . . . . 110
- Reglaje . . . . . 141-147
- Vaciar la cámara del flotador . . . . . 112

**Cojinete de la pipa de la dirección**
- Engrase . . . . . 68

**Condiciones extremas** . . . . . 33
- Alta temperatura . . . . . 36
- Baja temperatura . . . . . 36
- Circular lentamente . . . . . 36
- Nieve . . . . . 36
- Tierra húmeda . . . . . 34
- Tierra seca . . . . . 34
- Trayecto embarrado . . . . . 35
- Trayecto mojado . . . . . 35

**Corona de la cadena**
- Control . . . . . 78

**Cubierta del faro con faro**
- Desmontar . . . . . 102
- Montaje . . . . . 102

**Chasis**
- Control . . . . . 80

**D**

**Datos técnicos**
- Amortiguador . . . . . 135
- Cantidades de llenado . . . . . 130
- Carburador . . . . . 138
- Chasis . . . . . 131
- Horquilla . . . . . 133
- Motor . . . . . 126
- Neumáticos . . . . . 132
- Pares de apriete del chasis . . . . . 136
- Pares de apriete del motor . . . . . 128
- Sistema eléctrico . . . . . 132

**Definición del uso previsto** . . . . . 7

**Depósito de combustible**
- Desmontaje . . . . . 74
- Montaje . . . . . 75

**Discos de freno**
- Control . . . . . 86

**E**

**Embrague**
Cambiar el líquido . . . . . 83
Controlar/corregir el nivel de líquido . . . . . 82

**Empuñadura de goma**
Asegurar . . . . . 81
Control . . . . . 81

**Estado de los neumáticos**
Control . . . . . 96

**F**

**Faro**
Ajustar la distancia de alumbrado . . . . . 104

**Filtro de aire**
Desmontaje . . . . . 71
Limpieza . . . . . 72
Montaje . . . . . 72

**Funcionamiento en invierno**
Trabajos de cuidado y revisión . . . . . 121

**Funcionamiento seguro** . . . . . 8

**Fusible**
Sustituir el fusible principal . . . . . 101

**Fusible principal**
Cambiar . . . . . 101

**G**

**Garantía legal** . . . . . 10
**Garantía voluntaria** . . . . . 10
**Grifo de gasolina** . . . . . 19

**Guardabarros delantero**
Desmontaje . . . . . 68
Montaje . . . . . 69

**Guía de la cadena**
Control . . . . . 78

**H**

**Holgura del cable bowden del acelerador**
Ajuste . . . . . 110
Control . . . . . 110

**Holgura del cojinete de la pipa de la dirección**
Ajuste . . . . . 67
Control . . . . . 66

**Horquilla**
Controlar el reglaje básico . . . . . 49

**I**

**Imágenes** . . . . . 10
**Interruptor de los intermitentes** . . . . . 16
**Interruptor de parada de emergencia** . . . . . 17

**L**

**Limpieza, cuidado** . . . . . 120-121

**Líquido de frenos**
Completar en el freno de la rueda delantera . . . . . 86
Rellenar el freno trasero . . . . . 91

**Líquido refrigerante**
Llenado . . . . . 108
Vaciado . . . . . 107

**Localización de averías** . . . . . 124-125

**M**

**Mando de las luces** . . . . . 16

**Maneta del embrague** . . . . . 15
Ajustar la posición básica . . . . . 81

**Maneta del freno de mano** . . . . . 15
Ajustar la carrera en vacío . . . . . 85
Ajustar la posición básica . . . . . 85
Controlar la carrera en vacío . . . . . 85

**Manillar**
Bloquear . . . . . 21
Desbloquear . . . . . 21

**Mantenimiento** . . . . . 10
**Manual de instrucciones** . . . . . 9
**Medio ambiente** . . . . . 9

**Motocicleta**
Bajar del caballete elevador . . . . . 56
Levantar con un caballete elevador . . . . . 56
Limpieza . . . . . 120

**Motor**
Rodaje . . . . . 33

**N**

**Nivel de aceite de la caja de cambios**
Control . . . . . 116

**Nivel de líquido de frenos**
Comprobar el freno de la rueda delantera . . . . . 86
Comprobar el freno de la rueda trasera . . . . . 90

**Nivel de líquido refrigerante**
Control . . . . . 106-107

**Normas de trabajo** . . . . . 8
**Número de chasis** . . . . . 13
**Número de la llave** . . . . . 13
**Número del motor** . . . . . 13

**P**

**Palanca de arranque en frío** . . . . . 19

**Pastillas de freno**
Controlar el freno de la rueda delantera . . . . . 87
Controlar el freno de la rueda trasera . . . . . 92
Sustituir el freno de la rueda delantera . . . . . 88
Sustituir en el freno trasero . . . . . 92

**Pedal de arranque** . . . . . 20

**Pedal de cambio** . . . . . 19
Ajustar la posición básica . . . . . 113
Controlar la posición básica . . . . . 113

**Pedal del freno** . . . . . 20
Ajustar la posición básica . . . . . 90
Controlar la carrera en vacío . . . . . 89

**Piñón de la cadena**
Control . . . . . 78

**Placa de características** . . . . . 13

**Posición del manillar** . . . . . 53
Ajuste . . . . . 53

**Presión de inflado de los neumáticos**
Control . . . . . 97

**Programa de servicio** . . . . . 42-43

**Protección anticongelante**
Control . . . . . 106
**Protector de la horquilla**
Desmontaje . . . . . 57
Montaje . . . . . 58
**Protector del motor**
Desmontar . . . . . 84
Montaje . . . . . 84
**Puesta en servicio**
Después de un periodo de almacenamiento . . . . . 123
Indicaciones para la primera puesta en servicio . . . . . 32
Trabajos de revisión y cuidado antes de cada puesta en servicio . . . . . 37
**Pulsador de la bocina** . . . . . 16
**Puño del acelerador** . . . . . 15

**R**

**Recambios** . . . . . 10
**Recorrido de la suspensión con conductor**
Ajuste . . . . . 48
**Referencia de la horquilla** . . . . . 13
**Referencia del amortiguador** . . . . . 14
**Reglaje básico del tren de rodaje**
Adaptarlo al peso del conductor . . . . . 44
**Repostar**
Combustible . . . . . 40
**Resumen de los testigos de control** . . . . . 17
**Ropa de protección** . . . . . 8
**Rueda delantera**
Desmontaje . . . . . 94
Montaje . . . . . 94
**Rueda trasera**
Desmontaje . . . . . 95
Montaje . . . . . 96

**S**

**Servicio de atención al cliente** . . . . . 10
**Silenciador**
Desmontaje . . . . . 73
Montaje . . . . . 73
Sustituir el relleno de fibra de vidrio . . . . . 73
**Sistema de refrigeración** . . . . . 106

**T**

**Tapa de la caja del filtro de aire**
Desmontaje . . . . . 71
Montaje . . . . . 71
**Tapón del depósito**
Abrir . . . . . 18
Cerrar . . . . . 18
**Tendido del cable bowden del acelerador**
Control . . . . . 80
**Tensión de la cadena**
Ajuste . . . . . 77
Control . . . . . 77
**Tensión de los radios**
Control . . . . . 97
**Tija inferior de la horquilla**
Desmontaje . . . . . 60-61
Montaje . . . . . 61, 63
**Transporte** . . . . . 40

**U**

**Uso previsto** . . . . . 7

**V**

**Velocímetro**
Ajustar kilómetros o millas . . . . . 22
Ajustar la hora . . . . . 23
Ajuste . . . . . 23
Sustituir la pila . . . . . 105
Visión general del velocímetro . . . . . 22
**Vista del vehículo**
Delantera izquierda . . . . . 11
Trasera derecha . . . . . 12

WWW.KTM.COM

3213334es

05/2015

***KTM Sportmotorcycle GmbH***
*5230 Mattighofen/Austria*
***http://www.ktm.com***

KTM Group Partner

**Foto: Mitterbauer/KTM**