

MANUAL DE INSTRUCCIONES 2007

990 ADVENTURE
990 ADVENTURE S

ART. NR. 3.211.149 ES



KTM

Tenemos el placer de felicitarle por la adquisición de una motocicleta KTM y queremos agradecerle la confianza depositada en nosotros, esperando no defraudarle. Ahora es Ud. dueño de una moderna motocicleta de deporte que seguramente le dará mucho placer si la cuida y mantiene debidamente.

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

Numero del chasis

Numero del motor

Número llave

Selo y Firma del concesionario

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

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



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

DEFINICIÓN DE LA UTILIZACIÓN

La KTM Adventure 990 está diseñada y construida de manera tal que resista las exigencias corrientes para la utilización regular en carretera y el uso en terreno fácil (carreteras no pavimentadas).

INSTRUCCIONES DE USO

Lea estas instrucciones de uso completa y minuciosamente antes de poner en funcionamiento la motocicleta, aunque ello le tome una parte de su valioso tiempo. Solamente de tal manera Usted conoce como puede utilizar la motocicleta de una mejor forma y como puede evitar sufrir lesiones. Fuera de ésto, las instrucciones de uso contienen informaciones importantes sobre el mantenimiento de la motocicleta.

En su propio interés observe muy especialmente aquellas advertencias que están marcadas de la siguiente manera:



ATENCIÓN

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



AVISO

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

Las instrucciones de uso al momento de la impresión corresponden al estado más novedoso de esta serie de construcción. Sin embargo no se excluyen del todo pequeñas desviaciones que se presentan mediante el desarrollo constructivo posterior. Las instrucciones de uso constituyen un componente importante de la motocicleta y en una venta posterior deben ser transferidas al nuevo propietario.

MANTENIMIENTO

Requisito indispensable para un funcionamiento libre de defectos y la evitación de un desgaste prematuro es la observancia de las llamadas, en las instrucciones de uso, prescripciones de mantenimiento, conservación y utilización del motor y el vehículo. Observe absolutamente por favor los períodos de rodaje, los intervalos de inspección y mantenimiento. Su observancia exacta trae como consecuencia una elevación considerable de la vida útil de su motocicleta.

La utilización de la motocicleta bajo condiciones extremas de funcionamiento, por ej. terreno demasiado pantanoso y húmedo, pueden conducir a un desgaste por encima de lo normal de componentes tales como el tramo de impulsión o los frenos. Como consecuencia puede ser necesario un mantenimiento y/o un cambio de las piezas desgastadas ya antes de alcanzar el límite de desgaste según el plan de mantenimiento.

GARANTÍA

Los trabajos de mantenimientos prescritos en la „Tabla de lubricación y mantenimiento“ deben ser practicados absolutamente en un taller especializado autorizado KTM que acredite los adiestramientos correspondientes. Solamente allí se encuentra a disposición el personal especializado adiestrado para la Adventure 990 y la herramienta especial necesaria. Los trabajos de mantenimiento deben ser registrados en el cuaderno de servicio del cliente, de lo contrario cualquier derecho de garantía se pierde.

Por los daños y los daños subsiguientes que fuesen producidos mediante manipulaciones y modificaciones en la motocicleta no puede ser exigida ninguna responsabilidad o derecho de garantía.

MEDIOS DE FUNCIONAMIENTO

Se deben utilizar el combustible, los materiales de lubricación y los líquidos especificados en las instrucciones de uso y/o aquellos con especificaciones equivalentes.

PIEZAS DE RECAMBIO, ACCESORIOS

Por su propia seguridad, utilice solamente piezas de recambio y productos accesorios autorizados por KTM. Por otros productos y los daños que puedan ser originados por éstos, KTM no asume responsabilidad alguna.

MEDIO AMBIENTE

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

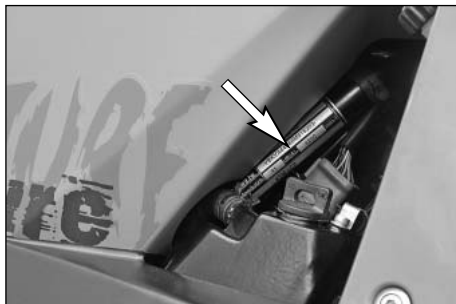
¡Le deseamos muchas satisfacciones en la conducción!

KTM SPORTMOTORCYCLE SA
5230 MATTIGHOFEN, AUSTRIA

PRESENTACION	1	Precarga del muelle de la horquilla	20
ADVERTENCIAS IMPORTANTES	2	Amortiguación en los niveles de compresión del amortiguador ..	21
POSICIONES DE LOS NUMEROS DE SERIE	6	Amortiguación en la extensión del amortiguador	22
Numero del chasis	6	Precarga del muelle del amortiguador	22
Numero y tipo de motor	6	Placa del portaequipajes	22
ELEMENTOS DE MANDO	7	Asas de soporte	23
Maneta del ambrague	7	Reposapiés	23
Maneta del freno delantero	7	Dispositivo de alarma	23
Velocímetro multifuncional digital	8	ADVERTENCIAS GENERALES Y AVISOS PARA EL ARRANQUE ..	24
Display	8	Instrucciones para la primera puesta en marcha	24
Posibilidades de ajuste en el display	10	Rodaje del motor LC8	24
Visualización de temperatura del líquido refrigerante	12	Accesorios y carga	25
Lámparas de control	13	INSTRUCCIONES PARA LA CONDUCCION	26
Lámpara de advertencia ABS – Modelos con ABS		Verificaciones antes de cada puesta en marcha	26
(Sistema-Anti-Bloqueo)	14	Encender el motor	28
Botón ABS – Modelos con ABS (Sistema-Anti-Bloqueo) ..	14	Partida	29
Cuenta revoluciones	15	Cambio de marchas conduccion	29
Cerradura de encendido	15	Frenado – Modelos sin ABS (Sistema-Anti-Bloqueo)	30
Llave de luces	16	Frenado – Modelos con ABS (Sistema-Anti-Bloqueo)	30
Interrupor de parada de emergencia, Botón de arranque ..	16	Desconectar el ABS	31
Compartimiento de depósito	17	Parar y aparcas	32
Tapones de la gasolina	17	Carburante, tanqueo	34
Cierre del asiento	17	TABLA PERIODICA DE MANTENIMIENTO	36
Grifos de la gasolina	18	TRABAJOS DE MANTENIMIENTO EN CHASIS Y MOTOR	40
Pedal de cambio	18	Retiras y montar el asiento	41
Caballote lateral	19	Herramienta de a bordo	41
Caballote central	19	Ajustar la horquilla y el amortiguador	42
Pedal de freno	19	Reglaje de compresion de la horquilla	42
Amortiguación en los niveles de compresión de la horquilla ..	20	Reglaje de extension de la horquilla	42
Amortiguación en la extensión de la horquilla	20	Ajustar la precarga del muelle de la horquilla	43

Amortiguación del nivel de compresión del amortiguador . . .	44
Reglaje de extension del amortiguador	45
Ajustar la precarga del muelle del amortiguador	46
Sangrar los amortiguadores	46
Limpiar los fuelles antipolvo de las horquillas telescópicas . .	47
Controlar la tensión de la cadena	47
Ajuste de la tension de la cadena	48
Cuidado de la cadena	49
Examinar el desgaste de la cadena	49
Informacion general sobre los frenos de disco KTM	50
Ajuste el libre de la maneta de freno	53
Control de las pastillas de freno delantero	53
Comprobación del nivel del líquido del freno delantero	53
Examinar el nivel del líquido de frenos atrás	54
Control de las pastillas de freno traseras	54
Desmontar y montar la rueda delantera	56
Desmontaje y montaje de la rueda trasera	58
Neumaticos, presion	59
Controlar de la tension de los radios	60
Batería	61
Montar y desmontar la batería	62
Cargar la batería	63
Ayuda de arranque	63
Fusible general	64
Fusibles para ABS – Modelos con ABS (Sistema-Anti-Bloqueo)	64
Fusibles para consumidores de corriente individuales	65
Cambiar las lámparas del faro	66
Ajustar la distancia de luz del faro	68
Cambiar las lámparas de freno y luz trasera	68

Cambiar la lámpara del intermitente	69
Sistema de refrigeración	70
Examinar el nivel del líquido refrigerante en el depósito de compensación	71
Examinar el nivel del líquido refrigerante en el radiador . . .	72
Sangrar el sistema de refrigeración	73
Cambiar la posición básica de la palanca del embrague . . .	74
Controlar el nivel de aceite del embrague hidráulico	74
Aceite de motor	75
Controlar el nivel de aceite del motor	75
Cambiar el aceite de motor y el filtro del aceite, limpiar el tamiz del aceite	76
Activar la curva de encendido para gasolina con bajo octanaje	82
FASQUEDA DE ERRORES	83
LIMPIEZA	88
CONSERVACIÓN PARA EL SERVIVIO DE INVIERNO	88
ALMACENAMIENTO	89
PUESTA EN MARCHA DESPUES DEL ALMACENAMIENTO	89
DATOS TECNICOS – CHASIS	90
DATOS TECNICOS – MOTOR	94
Aceite de motor	95
ÍNDICE ALFABETICO	96



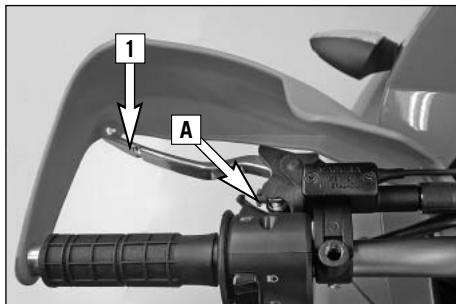
Numero del chasis

El número del chasis se encuentra en el lado derecho del tubo de la pipa de dirección y en la placa de tipos. Apunten este número en la página 1.



Numero y tipo de motor

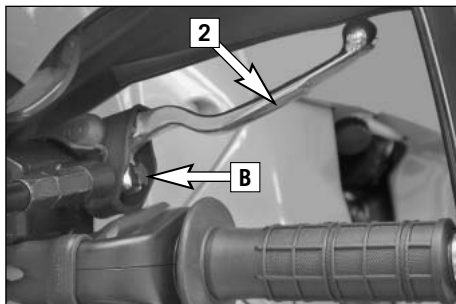
El número del motor y el tipo de motor están estampados en el área del pedal de cambio en el cárter del motor. Apunten este número en la página 1.



Maneta del embrague

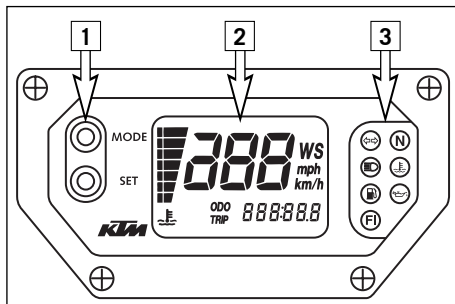
La palanca del embrague [1] está situada a la izquierda del manillar. La posición básica de la palanca del embrague puede cambiarse con el tornillo de ajuste [A] (véase los trabajos de mantenimiento).

El embrague se acciona hidráulicamente y se reajusta automáticamente.



Maneta del freno delantero

La maneta de freno [2] se encuentra en el manillar derecho y acciona el freno de la rueda delantera. La posición básica de la maneta de freno puede cambiarse con el tornillo de ajuste [B] (véase los trabajos de mantenimiento).



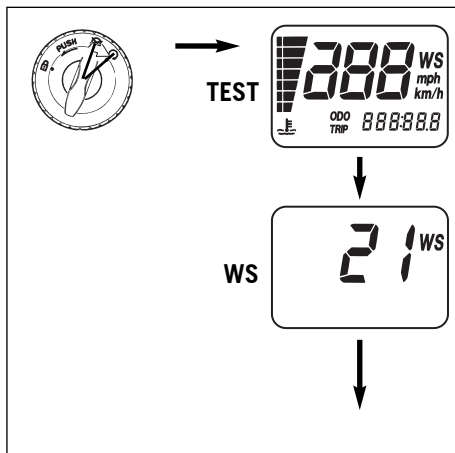
Velocímetro multifuncional digital

El instrumento universal está dividido en 3 partes.

Con las teclas de funcionamiento MODE y SET [1] cambia la visualización y los ajustes básicos del display

El display [2] indica todos los datos de interés para Ud. Se pueden seleccionar 5 modos de visualización usando la tecla de funcionamiento MODE.

Las luces de aviso [3] ofrecen información adicional sobre el estado de funcionamiento de la motocicleta



Display

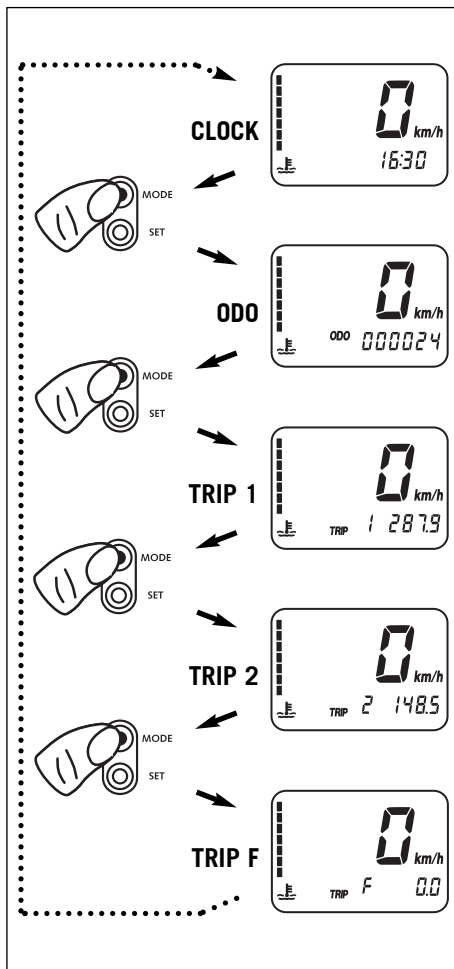
TEST

Si conecta el encendido, todos los elementos de indicación se iluminan durante 1 segundo para la prueba funcional.

WS (wheel size)

La indicación cambia y se visualiza durante 1 segundo el diámetro de la rueda delantera en pulgadas (WS = wheel size).

En seguida se indica el modo RELOJ o bien aquel modo que estaba activado cuando el encendido fue apagado.

**RELOJ**

Usted reconoce la indicación RELOJ en los puntos intermitentes entre horas y minutos. Indica la velocidad, la temperatura del líquido refrigerante y el reloj.

Para pasar al siguiente modo de visualización, presione la tecla de funcionamiento **MODE**.

ODO

En el modo ODO se indica la velocidad, la temperatura del líquido refrigerante y la suma de los kilómetros o millas recorridos.

Para pasar al siguiente modo de visualización, presione la tecla de funcionamiento **MODE**.

TRIP 1

En el modo TRIP 1 se indica la velocidad, la temperatura del líquido refrigerante y el contador de kilómetros diarios 1.

Para pasar al siguiente modo de visualización, presione la tecla de funcionamiento **MODE**.

TRIP 2

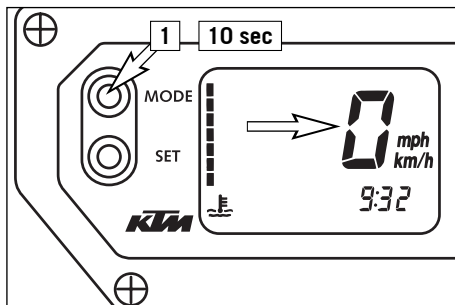
En el modo TRIP 2 se indica la velocidad, la temperatura del líquido refrigerante y el contador de kilómetros diarios 2.

Para pasar al siguiente modo de visualización, presione la tecla de funcionamiento **MODE**.

TRIP F

En el modo TRIP F (fuel) es indicada la velocidad, la temperatura del líquido refrigerante y la distancia recorrida, desde que se alcanza la señal de reserva de la gasolina (la lámpara de control de la gasolina se ilumina).

Para llegar de nuevo al modo de visualización RELOJ, presione la tecla de funcionamiento **MODE**.



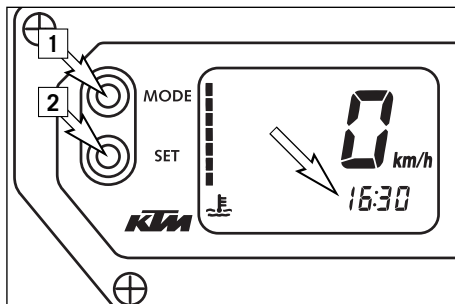
Posibilidades de ajuste en el display

KILÓMETROS O MILLAS.

Se puede indicar la velocidad y las distancias en kilómetros o millas en el display. Durante viajes a gran distancia se puede ajustar la visualización según el país.

Para cambiar de kilómetros a millas, conecte el encendido y presione la tecla de funcionamiento MODE [1] durante aproximadamente 10 segundos. La indicación **km/h** cambia a **mph**. La velocidad y las distancias memorizadas se convierten y se indican en millas.

Para cambiar de nuevo a kilómetros, proceda como está descrito arriba.



RELOJ

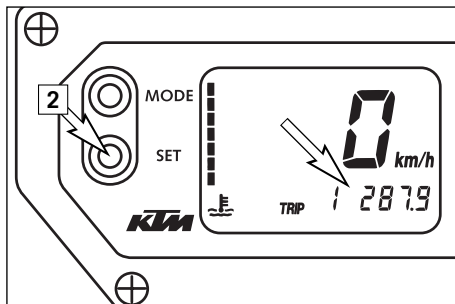
Conectar el encendido y cambiar al modo de visualización RELOJ.

Presionar simultáneamente las teclas de funcionamiento MODE [1] y SET [2]. Las cifras del reloj empiezan a parpadear. Con la tecla de funcionamiento MODE se ajustan las horas, con la tecla de funcionamiento SET los minutos.

En seguida presionar simultáneamente las teclas de funcionamiento MODE y SET.

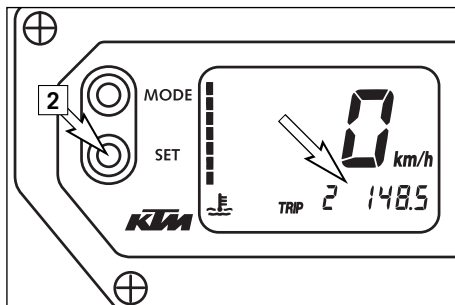
INDICACIÓN:

Si el reloj ya no se alimenta con corriente, se indica las **0:00**. La causa puede ser un fusible averiado o un defecto en la sistema eléctrico de abordo (véase localización de averías).



TRIP 1

El contador de kilómetros diarios 1 trabaja siempre y cuenta hasta 999,9. Con él se puede medir la longitud del recorrido durante los viajes o la distancia entre 2 paradas de gasolina. Para poner el contador de kilómetros diarios 1 en cero, conectar el encendido, cambiar al modo de visualización TRIP 1 y presionar la tecla de funcionamiento SET.



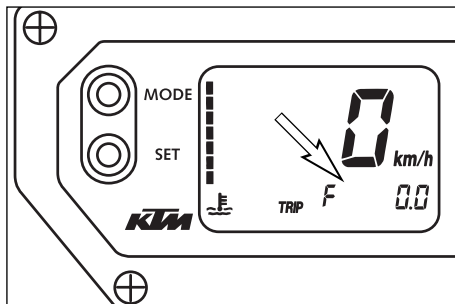
TRIP 2 PONER EN CERO

El contador de kilómetros diarios 2 trabaja siempre y cuenta hasta 999,9. Se puede usar como el TRIP 1, pero es particularmente apto para viajes con el road book en combinación con un interruptor disponible como accesorio (véase abajo).

Para poner el contador de kilómetros diarios 2 en cero, conecte el encendido, cambie el modo de visualización TRIP 2 y presione la tecla de funcionamiento SET.

INDICACIÓN:

Como accesorio está a disposición un interruptor Tripmaster (pieza no. 582.14.069.044), el cual amplía las funciones del contador de kilómetros diarios 2. Con éste puede Usted corregir el recorrido indicado en pasos de 0,1 hacia arriba o hacia abajo. Si por ejemplo durante un viaje ha errado el camino según el road book, la visualización se puede ajustar de nuevo de manera simple al road book. Además con él se pueden cambiar los modos de visualización. El interruptor se monta en el manillar, de este modo no es necesario quitar la mano de manillar.

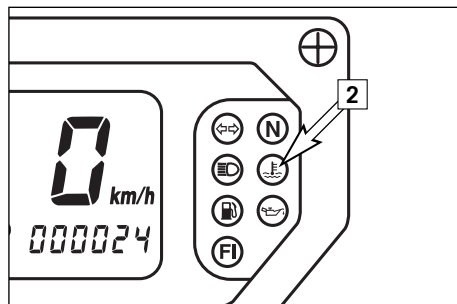
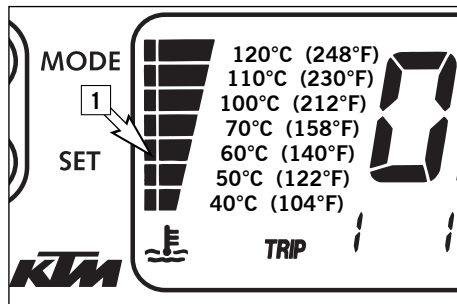


TRIP F

Si el nivel del combustible alcanza la marca de reserva, la visualización cambia automáticamente a TRIP F y comienza a contar (no importando cual modo de visualización estaba activado anteriormente). Al mismo tiempo comienza a iluminarse la luz de advertencia de la gasolina. El combustible de reserva alcanza todavía por lo menos para 30 kilómetros. Después de tanquear la lámpara de combustible tarda aprox. 8 minutos para apagarse, el TRIP F cambia automáticamente a 0 y al modo de visualización anterior.

ADVERTENCIA:

Si presiona el botón de función SET durante 2 segundos, se apaga inmediatamente la lámpara de aviso del combustible.



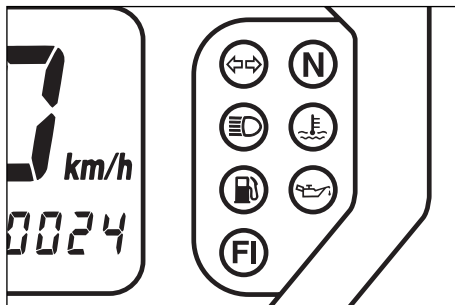
Visualización de temperatura del líquido refrigerante

La visualización de la temperatura [1] en el display se compone de 7 barras. Entre más barras se iluminen, más caliente está el líquido refrigerante. Si se ilumina la barra inferior, el líquido refrigerante ha alcanzado aproximadamente 40°C. Cuando se enciende la barra superior (120°C) empiezan simultáneamente a encenderse intermitentemente todas las barras y la lámpara de aviso roja [2] comienza a lumbrar.

! AVISO

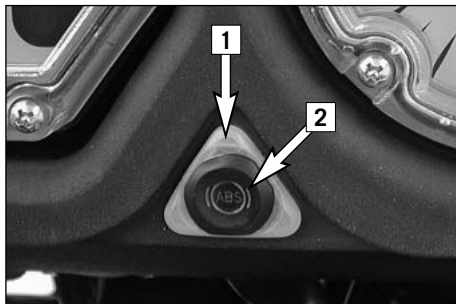
Posibles causas para un aumento de la temperatura y con ello para la iluminación de la lámpara roja de aviso de temperatura del líquido refrigerante:

- viaje lento y alta carga con alta temperatura de aire
- muy poco líquido refrigerante en el sistema
- el ventilador en el radiador no funciona
- uso inadecuado del embrague durante un viaje lento



Lámparas de control

-  La lámpara de control verde se ilumina con la direccional conectada de manera intermitente.
INDICACIÓN: Si está averiada una direccional, la lámpara de control parpadea más rápidamente.
-  La lámpara de control verde se ilumina cuando el cambio de marchas está accionado a ralentí.
-  La lámpara de control azul se ilumina cuando están conectadas las luces largas.
-  La lámpara de aviso roja empieza a iluminar cuando el líquido refrigerante ha alcanzado aproximadamente 120°C.
-  La lámpara naranja comienza a iluminarse cuando el nivel de la gasolina alcanza la señal de reserva. Al mismo tiempo se cambia en el display a la visualización TRIP F (véase TRIP F).
-  La lámpara de aviso se ilumina cuando el encendido está puesto en marcha y el motor no marcha. Si el motor arranca, se apaga la lámpara de aviso tan pronto está disponible suficiente presión de aceite.
-  La luz de aviso naranja (fuel injection) se ilumina brevemente si se conecta el encendido. Ella se apaga, cuando hay suficiente presión de gasolina.
Si esta lámpara de aviso comienza a iluminarse durante el viaje, es porque se presenta una falla en un componente del sistema de inyección. La falla puede ser identificada a través de un código intermitente (véase Fasqued de errores).



Lámpara de advertencia ABS – Modelos con ABS (Sistema-Anti-Bloqueo)

La lámpara de advertencia ABS [1] debe alumbrar después de conectar el encendido y apagarse después de arrancar con una velocidad de aprox. 5 km/h. Si no se apaga o durante el viaje se enciende, esto indica que existe una falla en el ABS. ¡En tal caso el ABS no está más activado y las ruedas pueden bloquearse durante una frenada!

ADVERTENCIA:

El sistema de frenos mismo permanece totalmente con capacidad de funcionamiento. Únicamente que la regulación por intermedio del ABS se suprime. Conduzca cuidadosamente de nuevo y haga examinar el ABS en un taller especializado autorizado KTM.

ADVERTENCIA:

La lámpara de advertencia ABS puede alumbrar también, cuando en situaciones de conducción extremas el número de revoluciones de la rueda, de la rueda delantera y de la rueda trasera, divergen una de otra considerablemente, por ej. en una wheelie o en un derrapamiento fuerte de la rueda trasera durante un aceleramiento sobre suelo movedizo. ¡En tal caso el ABS no está más activado y las ruedas pueden bloquearse durante una frenada! Para activar nuevamente el ABS, deténgase y apague el encendido. Si al arrancar de nuevo la lámpara de advertencia ABS se apaga nuevamente con una velocidad de aprox. 5 km/h, el ABS está en orden y con una completa capacidad de funcionamiento.

Botón ABS – Modelos con ABS (Sistema-Anti-Bloqueo)

El botón ABS [2] sirve para desconectar el ABS. Para ello, presionar el botón ABS por lo menos durante 3 segundos con el motor encendido y marcha detenida. Cuando la lámpara de advertencia ABS comienza a parpadear rápidamente, soltar el botón ABS. Ahora la lámpara de advertencia ABS indica mediante parpadeos despaciosos que el ABS se encuentra apagado.

Para encender nuevamente el ABS, deténgase y apague el encendido. Después de una nueva conexión del encendido el ABS se encuentra de nuevo conectado.

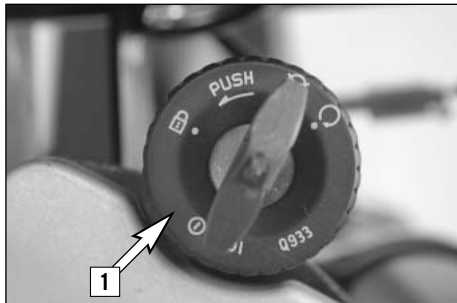


Cuenta revoluciones

El cuenta revoluciones indica el número de revoluciones del motor en giros por minuto. Gire el motor como máximo hasta la marcación negra a los 9500/min.

A partir de los 9600/min comienza el limitador del número de revoluciones a entrar en juego, con ello por encima de ese número de revoluciones el rendimiento del motor se reduce drásticamente.

Después de conectar el encendido la aguja del indicador se mueve una vez hasta la marcación negra y regresa de nuevo.



Cerradura de encendido

La cerradura de encendido [1] tiene 3 posiciones de cambio:



Encendido desconectado, (el motor no puede arrancar)



Encendido conectado, (el motor puede arrancar)



Encendido desconectado, dirección bloqueada.

Para conmutar a la posición  hay que empujar hacia abajo la llave de contacto en la posición , girar la dirección a la izquierda y girar la llave de contacto a la izquierda.

La llave de contacto puede ser retirada en las posiciones  y .



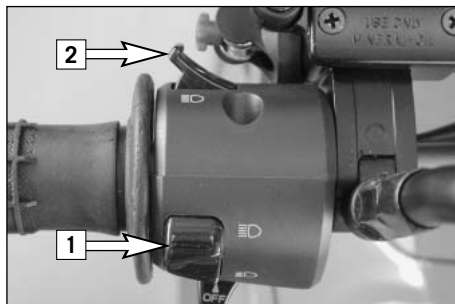
Caja de enchufe para accesorio eléctrico

En el cockpit está montada una caja de enchufe para accesorios eléctricos, por ej. GPS, roadbook, teléfono móvil, etc.

La caja de enchufe suministra un voltaje de 12V y está protegida por un fusible de 10 A. Por ese motivo las fuentes consumidoras que necesitan más corriente no se pueden conectar a la caja de enchufe.

! AVISO

Tenga en cuenta que la batería se descarga a través del accesorio eléctrico.



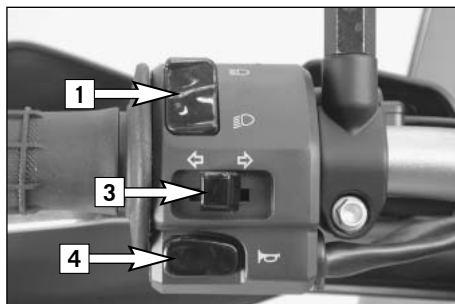
Llave de luces

El interruptor [1] acciona las luces largas y las cortas.

= luces largas

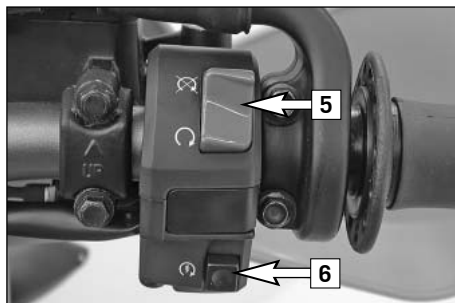
= luces cortas

Las luces largas se accionan mediante el botón [2].



↔ El interruptor [3] vuelve a la posición central después de cada funcionamiento. Para parar el intermitente devuélva el interruptor a su posición central.

El cláxon se acciona mediante el botón [4].



Interruptor de parada de emergencia, Botón de arranque

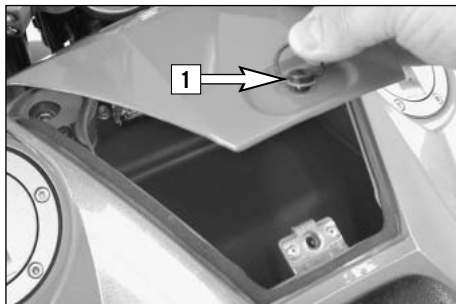
El interruptor de emergencia [5] está pensado para situaciones de emergencia y no debería ser usado para apagar el motor.

En la posición el motor está listo para su funcionamiento (el circuito de encendido y el circuito eléctrico de arranque están conectados).

La posición no permite que se arranque el motor (el circuito de encendido y el circuito eléctrico de arranque están desconectados).



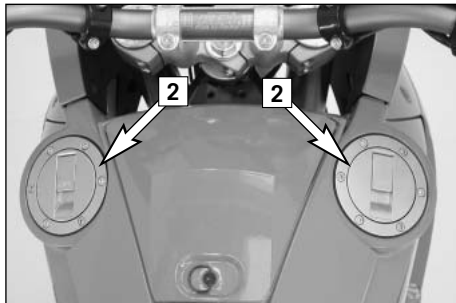
Con el botón de arranque [6] se acciona el arranque eléctrico.



Compartimiento de depósito

Delante del asiento se encuentra un compartimiento de depósito, en el cual Usted puede guardar pequeños objetos que utilice a menudo.

Para la apertura del cierre rápido [1], girar aprox. 180° en sentido contrario a las manecillas del reloj y levantar la tapa. Para el cerramiento, cerrar de golpe la tapa, introducir el cierre rápido en el apoyo y girar 180° en el sentido de las manecillas del reloj.



Tapones de la gasolina

La Adventure 990 tiene 2 depósitos de gasolina separados.

Los dos tapones de la gasolina [2] son cerrables y equipados con un sistema de ventilación del depósito.

Para la apertura, meter la llave de contacto, girar 45° en sentido de las manecillas del reloj y abrir de golpe el tapón de la gasolina.

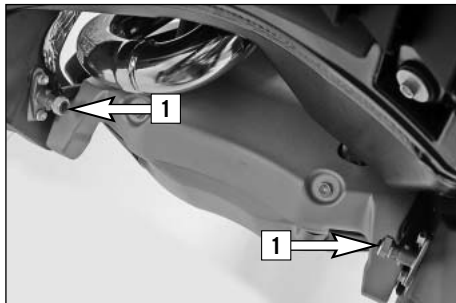
La llave de contacto puede ser quitada para abrir el segundo tapón de la gasolina. Después sencillamente cerrar los tapones de gasolina.



Cierre del asiento

El asiento se desasegura con la cerradura lateral [3] pertinente.

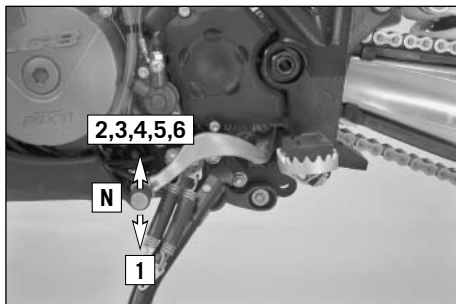
Para ello, meter la llave de contacto y girar en sentido contrario a las manecillas del reloj. Quitar y montar el asiento, véase Trabajos de mantenimiento.



Grifos de la gasolina

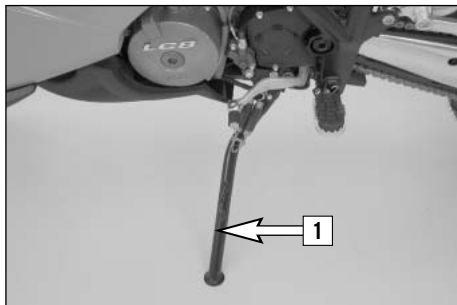
Ambos grifos de la gasolina [1] deben estar abiertos al momento del funcionamiento. Por medio de un tubo de conexión se obtiene un equilibrio en el nivel en los depósitos de gasolina.

Solamente para retirar el depósito de gasolina deben ser cerrados los grifos de la gasolina.



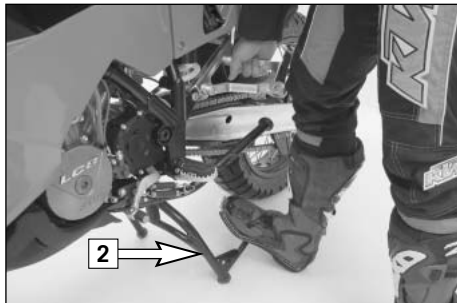
Pedal de cambio

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



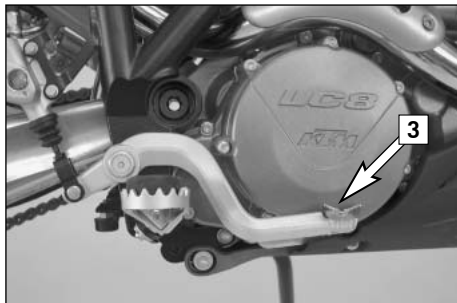
Caballete lateral

Girar hacia adelante el caballete lateral [1] con el pie hasta el tope y cargarlo con la motocicleta. Tenga cuidado de estar sobre un suelo sólido y en un puesto seguro. El caballete lateral está acoplado con el sistema de encendido de seguridad, por favor observe las instrucciones de viaje.



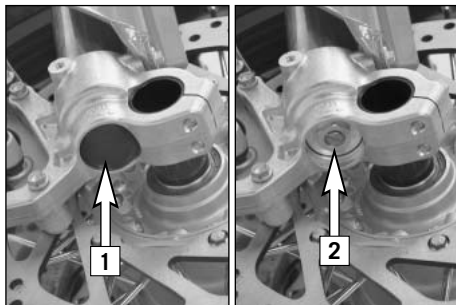
Caballete central

Adicionalmente al caballete lateral, el vehículo está equipado con un caballete central [2].



Pedal de freno

El pedal de freno [3] se halla situado delante del reposapié derecho. La posición original puede ser regulada en base a la posición del asiento. (ver trabajo de mantenimiento).

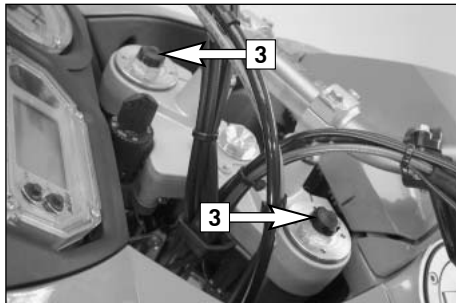


Amortiguación en los niveles de compresión de la horquilla

En la horquilla puede ser ajustado el grado de amortiguación en la compresión (Amortiguación en los niveles de compresión). Con ello Usted puede ajustar el comportamiento de amortiguación de la horquilla a su estilo de conducción y a la carga.

Los tornillos de ajuste [2] se encuentran debajo del capuchón de cierre [1] en el extremo inferior de las botellas de la horquilla.

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

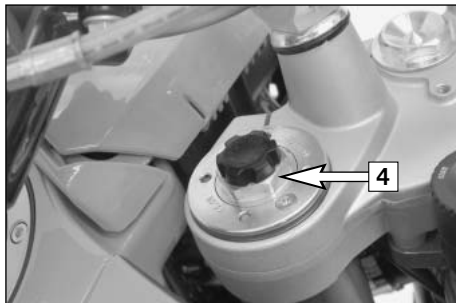


Amortiguación en la extensión de la horquilla

En la horquilla puede ser también ajustado el grado de amortiguación en la descompresión (amortiguación en los niveles de extensión). Con ello Usted puede ajustar el comportamiento de amortiguación de la horquilla a su estilo de conducción y a la carga.

Los tornillos de ajuste [3] se encuentran en el extremo superior de las botellas de la horquilla.

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



Precarga del muelle de la horquilla

La precarga del muelle de la horquilla puede ser cambiada con los tornillos de ajuste [4]. Utilice para ello una llave de horquilla de 24 mm.

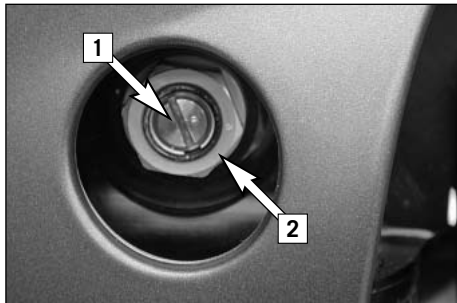
Otras descripciones encuentra Usted en el capítulo „Ajustar la horquilla y el amortiguador“.



Amortiguación en los niveles de compresión del amortiguador

En el amortiguador puede ser ajustado el grado de amortiguación en la compresión (Amortiguación en los niveles de compresión). Con ello Usted puede ajustar el comportamiento de amortiguación del amortiguador a su estilo de conducción y a la carga.

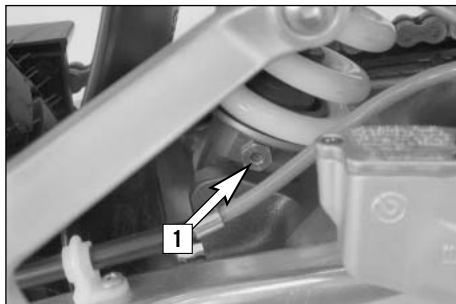
El grado de amortiguación se puede ajustar en el ámbito de Low y Highspeed (Dual Compression Control). La designación Low y Highspeed está aplicada al movimiento del amortiguador en la suspensión y no a la velocidad de circulación de la motocicleta.



El tornillo de ajuste [1] para el ámbito de Lowspeed puede ser ajustado con un destornillador.

El tornillo de ajuste [2] para el ámbito de Highspeed puede ser ajustado con una llave de enchufe de 17 mm.

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

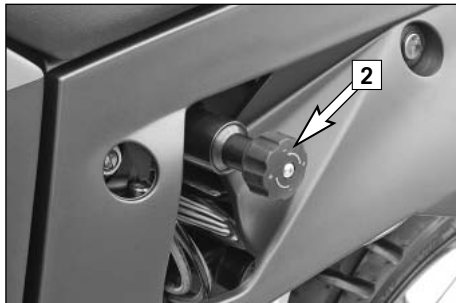


Amortiguación en la extensión del amortiguador

En el amortiguador puede ser también ajustado el grado de amortiguación en la descompresión (amortiguación en la extensión). Con ello Usted puede ajustar el comportamiento de amortiguación del amortiguador a su estilo de conducción y a la carga.

El tornillo de ajuste [1] se encuentra en el amortiguador abajo.

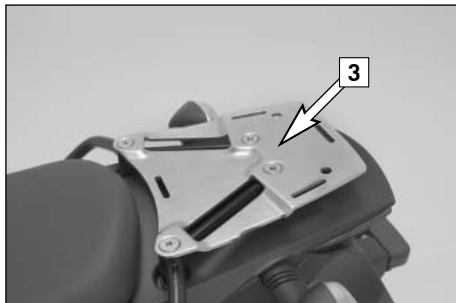
Otras descripciones encuentra Usted en el capítulo „Ajustar la horquilla y el amortiguador“.



Precarga del muelle del amortiguador

La precarga del muelle del amortiguador puede ser ajustada con la rueda de mano [2] con progresión continua. De esta forma se puede ajustar óptimamente el amortiguador al peso corporal y a la carga.

Para la graduación se puede girar la rueda de mano hacia afuera.

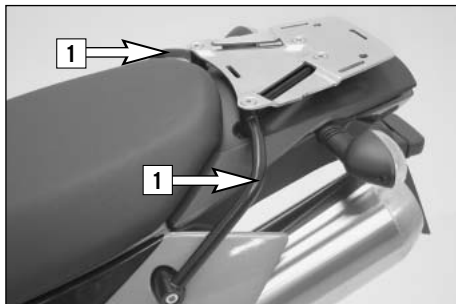


Placa del portaequipajes

A la placa del portaequipajes [3] se puede sujetar la placa de montaje para el sistema de maleta de su elección.

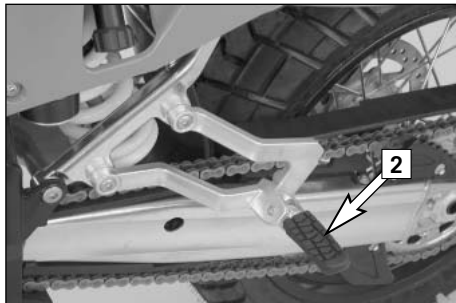
ATENCION

- La chapa del portaequipajes puede ser cargada con un máximo de 8 kg.
- Observe las prescripciones del productor de la maleta.



Asas de soporte

El acompañante del conductor se puede agarrar de ambos estribos de soporte [1].



Reposapiés

Los reposapiés [2] para el acompañante del conductor son plegables.

Dispositivo de alarma

Un dispositivo de alarma puede ser equipado posteriormente. Pregunte respecto a ello en su taller especializado KTM.

Instrucciones para la primera puesta en marcha

- Asegúrese de que los trabajos de la „inspección de entrega“ hayan sido realizados por su taller especializado KTM. Durante la entrega del vehículo Usted recibe la CERTIFICACIÓN DE ENTREGA y el MANUAL DE SERVICIO.
- Lea con atención las instrucciones de uso antes de poner la moto en servicio. Existen además instrucciones de uso para los elementos amortiguadores. Observar también dicha documentación.
- Registrar los números del chasis, del motor y la llave en la página 1.
- Familiarícese con los mandos.
- Coloque la palanca del freno de mano y el pedal del freno en la posición más cómoda para usted.
- Esta motocicleta está equipada con 2 catalizadores ajustados. Combustible emplomado estropea los catalizadores. Por ello use solamente combustible desemplomado.
- Hábituese al manejo de la motocicleta y su conducción en un parking vacío antes de efectuar el primer trayecto largo. Intente conducir tan lentamente como le sea posible en posición de pie con el fin de habituarse mejor a la moto.
- No conduzca en terrenos demasiado difíciles para usted, ni haga trayectos demasiado largos para su habilidad y experiencia.
- Mantenga el manillar con ambas manos y apoye los pies en los reposapiés cuando conduzca.

- No apoye el pie en el freno cuando no esté frenando. Si el pedal no se encuentra libre, las pastillas rozan continuamente sobrecalentándose el sistema de frenos.
- No haga modificaciones en la motocicleta y use siempre piezas de recambio originales KTM. El recambio de otros fabricantes puede interferir en la seguridad de la misma.
- Los neumáticos nuevos tienen una superficie deslizante; y por lo tanto no presentan su capacidad óptima. La totalidad de la superficie deslizante se deberá perchar, produciendo una posición cambiante y oblicua en los neumáticos, en los primeros 200 kilómetros de rodaje, mediante un modo de conducción contenido. A través del rodaje, los neumáticos alcanzarán su capacidad óptima.
- Las motocicletas reaccionan de manera sensible a los cambios de reparto del peso. Observe la sección „Accesorios y carga“, cuando lleve consigo equipaje.
- Conductor y pasajero con ropas protectoras y casco

Rodaje del motor LC8

Aunque la superficie de las piezas es muy elaborada, el motor consta de piezas con una superficie áspera que durante mucho tiempo resbalarán las unas contra las otras. Por esta razón el motor necesita un rodaje de 1000 kilómetros durante el cual no se debe forzar el motor hasta el tope de su rendimiento. Durante los primeros 1000 km, el vehículo debe ser conducido con una carga baja y

cambiante. No se debe rebasar el máximo de revoluciones de 6500 U/min. Trás los 1000 km de rodaje, se puede girar el motor hasta la marca negra del cuenta revoluciones (9500/min). Un número de revoluciones por encima de lo indicado anteriormente y un número de revoluciones más elevado con el motor frío inciden negativamente en la vida útil del vehículo.



ATENCIÓN

- **Utilice ropas adecuadas cuando conduzca la motocicleta. Los motociclistas inteligentes conducen siempre con casco, botas, guantes y chaqueta, ya sea para una corta salida o para conducir durante todo el día. La indumentaria del motociclista debe ser de colores llamativos con el fin de que pueda ser visto lo antes posible por otros conductores. Si conduce con pasajero, éste debe llevar También ropa protectora adecuada.**
- **No conduzca después de haber consumido alcohol.**
- **Durante sus viajes enciendan siempre la luz para que los otros usuarios de la carretera puedan verles lo más temprano posible.**
- **En cada viaje los primeros kilómetros deben ser recorridos con velocidad moderada, hasta que los neumáticos alcancen la temperatura de funcionamiento adecuada. Solamente después se garantiza una óptima adherencia**
- **La rueda delantera y la trasera deben llevar neumáticos del mismo perfil. Utilice exclusivamente neumáticos homologados.**

⚠ ATENCION

- Los neumáticos deben estar diseñados para una velocidad máxima de 240 km/h (símbolo de velocidad V) y deben estar autorizados por la KTM.
- Cuando se usan neumáticos con un índice de velocidad inferior a „V“ (240 km/h) no puede ser sobrepasada la correspondiente velocidad máxima. En la motocicleta, en el ámbito de vista del conductor, debe ser instalada una laminilla adhesiva con indicación de la velocidad máxima.
- Los neumáticos nuevos tienen una superficie deslizante; y por lo tanto no presentan su capacidad óptima. La totalidad de la superficie deslizante se deberá perchar, produciendo una posición cambiante y oblicua en los neumáticos, en los primeros 200 kilómetros de rodaje, mediante un modo de conducción contenido. A través del rodaje, los neumáticos alcanzaran su capacidad óptima.
- Ruedas con otro diámetro de llanta u otro ancho de llanta no pueden ser montadas por ningún motivo – con ello el comportamiento en carretera no es ya más seguro. En los modelos con ABS (Sistema-Anti-Bloqueo) la función ABS no queda más garantizada.
- Modelos con ABS: el ABS está ajustado óptimamente a los neumáticos autorizados por KTM y con ellos funciona inmejorablemente. Con el cambio a otros neumáticos la función ABS no queda más garantizada.

- Modelos con ABS: una falsa presión de aire en los neumáticos conduce a una regulación ABS deficiente, un recorrido de frenado más largo y deficiente estabilidad de conducción.
- Respete las normas de circulación, conduzca lentamente con el fin de prevenir los peligros lo antes posible.
- Entre más rápidamente viaje, más sensiblemente reacciona la motocicleta al viento lateral y las condiciones cambiantes de la carretera. Con altas velocidades la motocicleta puede resultar fuera control más fácilmente.
- Adecúe la velocidad a las condiciones y a su habilidad en la conducción.
- Conduzca prudentemente en carreteras o terrenos poco conocidos.
- Renueve a tiempo la visera del casco o el cristal de las gafas. Si el sol incide directamente sobre éstos estando rayados quedará prácticamente cegado.
- No abandone nunca la motocicleta con el motor en marcha.

Accesorios y carga

Partes accesorias y equipaje pueden reducir considerablemente la estabilidad en carretera de una motocicleta. Para ello observe particularmente las advertencias de cuidado prescritas abajo.

⚠ ATENCION

- Si ha montado partes accesorias a la motocicleta, no conduzca nunca a más de 130

km/h. Partes accesorias pueden desmejorar considerablemente el comportamiento en carretera de la motocicleta, especialmente en el ámbito de alta velocidad.

- No conduzca a más de 130 km/h si su motocicleta está cargada con maletas y/u otro equipaje. Con altas velocidades se desmejora el comportamiento en carretera de la motocicleta y ésta puede quedar fácilmente fuera de control.
- Cuando ha montado una maleta no se puede sobrepasar el máximo de carga dado por el constructor.
- Asegure el equipaje en lo posible cerca del medio de la motocicleta y reparta el peso proporcionadamente en la rueda delantera y trasera, así como tanto a la izquierda como a la derecha.
- El equipaje debe ser sujetado de manera segura y apropiada, un equipaje suelto perjudica de manera considerable la seguridad en carretera.
- Máxima carga cambia el comportamiento en carretera de la motocicleta y aumenta el recorrido de frenado considerablemente. Adecue la velocidad en carretera de manera pertinente.
- No sobrepase nunca el peso máximo permitido, así como la carga en los ejes. El peso máximo permitido es el resultado del peso de:
 - Motocicleta lista para el funcionamiento con el depósito lleno
 - Equipaje
 - Conductor y pasajero con ropas protectoras y casco



Verificaciones antes de cada puesta en marcha

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

Deben ser hechas las siguientes comprobaciones:

1 GASOLINA

Examinar la cantidad de gasolina en el depósito.

2 CADENA

Controlar la tensión y el estado de la cadena.

Una cadena suelta puede caerse de las coronas y una cadena muy desgastada puede romperse. En ambos casos se podrían dañar otras piezas de la motocicleta y fácilmente quedar el vehículo fuera de control. Con una cadena demasiada tensionada y/o no lubricada se produce un desgaste innecesario en la cadena y las coronas.

3 NEUMÁTICOS

Verifique el buen estado de los neumáticos. Los neumáticos con cortes o abultamientos deben ser cambiados. Compruebe también la presión de los neumáticos. Una presión de aire inadecuada deteriora la conducción.

4 FRENOS

Comprobar el funcionamiento de los frenos y controlar el nivel del líquido de frenos de los recipientes de reserva. Los depósitos han sido diseñados de tal forma que el líquido no necesita ser rellenado ni siquiera cuando las pastillas están gastadas. Si el nivel desciende por debajo del valor mínimo, esto indica un fallo en el sistema de frenos o un desgaste completo de las pastillas. Haga revisar el sistema de frenos por un concesionario KTM ya que puede esperarse un completo fallo del mismo. Compruebe también el estado del latiguillo de freno. Compruebe el libre juego en maneta de freno y pedal de freno.

5 CABLES

Examinar la operación sin problemas de los cables del acelerador.



6 LÍQUIDO REFRIGERANTE

Verifique el nivel del líquido refrigerante cuando el motor esté frío.

7 SISTEMA ELÉCTRICO

Arrancar el motor y controlar el funcionamiento del faro, la luz trasera, la luz del freno, la luz intermitente, la luz de aviso y el cláxon.

8 COMPROBACIÓN DEL NIVEL DEL ACEITE

La falta de aceite provoca un desgaste prematuro y por tanto daños en el motor.

9 EQUIPAJE, CARGA

De ninguna manera sobrepase el peso máximo total permitido (430 kg) y las cargas de las ruedas de la motocicleta. El peso máximo total permitido resulta de los siguientes pesos

- motocicleta lista para la marcha y tanqueada totalmente (232 kg)
- equipaje y accesorios

– conductor y acompañante con traje de protección y casco

Ajuste la presión del aire de los neumáticos así como la precarga del muelle y las propiedades de amortiguación de la horquilla y el amortiguador al peso total.

Compruebe antes de cada viaje, que el equipaje se encuentra correctamente asegurado.

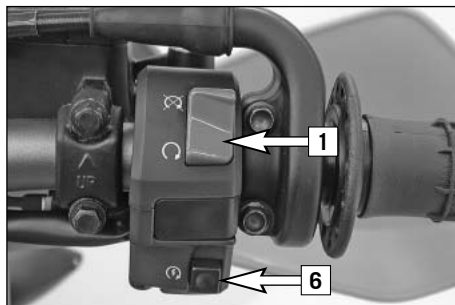


ATENCIÓN

No conduzca a más de 130 km/h si su motocicleta está cargada con maletas y/u otro equipaje. Con altas velocidades se desmejora el comportamiento en carretera de la motocicleta y ésta puede quedar fácilmente fuera de control.

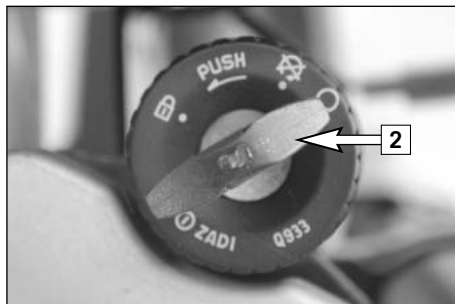
10 ESPEJO RETROVISOR

Sentarse sobre la motocicleta y controlar el ajuste de los espejos retrovisores.



Encender el motor

- 1 Conectar el interruptor de parada de emergencia [1]
- 2 Conectar el encendido (llave de contacto [2] en la posición $\odot$)
INDICACIÓN: Después de conectar el encendido se puede oír durante aprox. 2 segundos el ruido de trabajo de la bomba de gasolina. Durante este período se ilumina también la lámpara de control FI y no se puede arrancar.
- 3 ADVERTENCIA PARA LOS MODELOS CON ABS: después de la conexión del encendido la lámpara de advertencia ABS [5] debe alumbrar.
- 4 Poner el cambio de marchas a ralentí (se enciende la lámpara de control verde N [3])
- 5 Accionar el botón de arranque [6] sin acelerar.
INDICACIÓN: Si durante el procedimiento de encendido se acelera, se origina un ruido metálico intenso, el cual es causado por el reductor del momento de torsión. El reductor del momento de torsión protege las partes del motor de arranque de averías.
- 6 Tan pronto el motor anda, la lámpara de aviso de la presión del aceite [4] se debe irapagando.
- 7 Bajar la moto del caballete central o bien del caballete lateral.

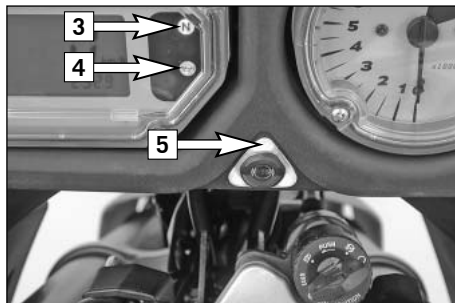


⚠ ATENCION

- No arranque y deje el motor a ralentí en sitios cerrados. Los gases de escape son altamente tóxicos y pueden causar la pérdida de conocimiento y la muerte. Con el motor en marcha asegúrese que existe siempre la suficiente ventilación.
- No activar nunca la motocicleta con la batería descargada o sin batería. En ambos casos podrían averiarse partes electrónicas y dispositivos de seguridad. Con ello la motocicleta no es más segura para la circulación.

! AVISO

- Si durante el procedimiento de arranque se acelera, no se inyecta combustible mediante el manejo automático del motor, por eso el motor no puede arrancar. ¡no maniobrar el acelerador durante el arranque!
- Si la lámpara de aviso de la presión del aceite no se va apagando tan pronto anda el motor, apagar de inmediato el motor. Si no se apaga el motor en un período corto de tiempo se produce un daño en el motor. Controlar el nivel del aceite del motor o bien buscar un taller especializado KTM
- Seguir arrancando sin interrupción al máximo por 5 segundos. Esperar al mínimo 5 segundos hasta el próximo ensayo de arranque.
- No haga funcionar la motocicleta en frío pues el pistón se calienta más rápidamente que el cilindro refrigerado por agua. Deje que se caliente hágalo a escasa velocidad.



SI DURANTE EL ACCIONAMIENTO DEL BOTÓN DE ARRANQUE EL MOTOR NO GIRA: Controlen

- si Usted ha acelerado durante el procedimiento de arranque
- si el cambio de marchas está ajustado en ralentí
- si el interruptor de emergencia está conectado
- si el encendido está conectado
- si el faro luce (la luz se apaga durante el accionamiento del botón de arranque)
 - de lo contrario la batería está descargada.
- si es así proceder según descrito en el capítulo „Búsqueda de errores“ o diríjense a un taller especializado KTM.

SI EL MOTOR GIRA PERO NO ARRANCA CUANDO SE ACCIONA EL BOTÓN DE ARRANQUE:

Controlen

- si Usted ha acelerado durante el procedimiento de arranque
- si la luz de aviso FI parpadea
 - en caso de que así sea, busque la falla en la tabla de códigos intermitentes
- si hay bastante carburante en el depósito
 - de lo contrario, tomar gasolina
 - si es así proceder según descrito en el capítulo „Fasqueda de errores“ o diríjense a un taller especializado KTM.

INDICACIÓN:

Esta motocicleta está equipada con un sistema de arranque de seguridad.

El motor solamente puede ser arrancado

cuando el cambio de marchas está puesto al ralentí, así como también cuando la maneta del embrague está tirada. Con el caballete lateral desplegado el motor solamente se puede arrancar cuando el cambio de marchas está puesto al ralentí o la maneta del embrague está tirada. Si con el caballete lateral desplegado se coloca una marcha y usted suelta la maneta del embrague, el motor se detiene.

Partida

Tirar la maneta del embrague y poner la primera marcha. Soltar lentamente la maneta del embrague y al mismo tiempo acelerar con cautela.

⚠ ATENCION

Antes de la partida compruebe que el caballete central se encuentran subidos. Si algún caballete tocara el suelo se podría perder fácilmente el control de la motocicleta.

Cambio de marchas conduccion

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

Acelere solamente lo que permita la calzada y las condiciones metereológicas. Particular-

mente en las curvas no se debe cambiar la marcha y se debe acelerar con mucha cautela. A través de una abrupta apertura brusca del puño del gas la motocicleta puede quedar fuera de control, además se aumenta el consumo de gasolina.

Para reducir marchas, use el freno si es necesario y cierre el puño del gas al mismo tiempo. Apriete la maneta del embrague y reduzca a la siguiente marcha. Suelte léntamente la maneta del embrague y acelere o reduzca nuevamente. Cuando el motor, se cale, por ejemplo en un cruce, accionar solamente la maneta de embrague y arranque.

Si durante el viaje se ilumina la luz de aviso FI se debe parar inmediatamente. Tan pronto el cambio de marchas esté puesto en ralentí comienza a iluminarse intermitentemente la luz de aviso FI. De acuerdo al ritmo intermitente se puede determinar un número de dos cifras, el llamado código intermitente, por ej.: Código intermitente 34: FI destella 3 veces largo, 4 veces corto, pausa, Código intermitente 06: FI destella 6 veces corto, pausa.

El código intermitente indica cual componente está afectado por una falla (véase sección búsqueda de fallas). Con ello puede ser localizada la falla si no está disponible un tool de diagnosis.

⚠ ATENCION

- **Evitar el cambio rápido de solicitaciones en las curvas o en carreteras húmedas o deslizantes. Con ello se puede perder fácilmente el control sobre la moto.**

⚠ ATENCION

- No ponga nunca la llave de encendido en la posición  ni  durante la marcha.
- No intente cambiar los ajustes básicos durante el recorrido. Con ello se distrae Usted del tráfico y la motocicleta puede quedar fuera de control.
- El acompañante del conductor durante el viaje se debe agarrar al conductor o a las asas de soporte del portaequipajes y colocar los pies en los reposapiés para el acompañante.
- Examine repetidamente el aseguramiento de las piezas de equipaje y la maleta.
- Después de una caída con la motocicleta, todas las funciones deben ser comprobadas antes de la siguiente puesta en funcionamiento.
- Un manillar deformado debe cambiarse siempre. En este caso, el manillar no debe repararse porque pierde su estabilidad.

! AVISO

- Un elevado número de revoluciones con el motor en frío repercute negativamente en la duración de éste. Es preferible calentarlo durante algunos kilómetros a un régimen medio. El motor ha alcanzado su temperatura de funcionamiento tan pronto se ilumina la 4a barra del indicador de temperatura.
- Si durante el viaje la lámpara de aviso de la presión del aceite comienza a encenderse, significa que la presión del aceite

es muy baja para lubricar suficientemente el motor. Pare inmediatamente y apague el motor. Si se continúa el viaje a pesar de que la lámpara de aviso está encendida, en el curso de poco tiempo se presenta un daño en el motor. Examine el nivel del aceite o bien póngase en contacto con un taller especializado KTM autorizado.

- No reduzca nunca de marcha con el gas abierto al máximo, si el motor se sobre-revoluciona puede resultar dañado. Por otra parte puede bloquearse la rueda trasera y provocar la pérdida de control de la motocicleta.
- No poner nunca la moto en servicio sin filtro de aire ya que, de lo contrario, pueden penetrar polvo e impurezas en el motor y causar un mayor desgaste.
- El testigo rojo para la temperatura del líquido refrigerante se enciende cuando el líquido refrigerante alcanza 120°C. Posibles causas del aumento de temperatura:
 - Marcha lenta con altas solicitaciones y alta temperatura del aire
 - Insuficiente cantidad de líquido refrigerante en el sistema
 - Ventilador del radiador no funciona
 - Uso inadecuado del embrague durante la marcha lenta.

Deje enfriar el motor y controle entre tanto si del vehículo escapa líquido de refrigeración. Controle el nivel del líquido de refrigeración en el radiador (no solamente en el depósito de compensación).

ATENCIÓN: PELIGRO DE QUEMADURAS! Sólo se puede continuar el viaje si hay bastante líquido en el sistema de refrigeración.

- Si se producen ruidos anómalos durante el viaje hay que detenerse inmediatamente, parar el motor y ponerse en contacto con un taller especializado KTM.

Frenado – Modelos sin ABS (Sistema-Anti-Bloqueo)

Cierre el gas y aplique el freno delantero y el trasero al mismo tiempo. Sobre un suelo arenoso, con humedad de lluvia o liso accionar los frenos con una particular cautela. Frene siempre con delicadeza, el bloqueo de las ruedas podría provocar la calda. Reduzca también de marcha en función de la velocidad. El procedimiento de frenado debe estar terminado siempre antes del inicio de la curva. Durante largos descensos utilice el efecto frenante del motor reduciendo una o dos marchas pero sin sobre-revolucionar el motor. De este modo no necesitará utilizar tanto los frenos y éstos no se sobrecalentarán.

Frenado – Modelos con ABS (Sistema-Anti-Bloqueo)

Cierre el gas y aplique el freno delantero y el trasero al mismo tiempo. Con el ABS puede Usted utilizar totalmente la capacidad de frenado, tanto en una frenada en seco como también ante poca adherencia al suelo en

terreno arenoso, mojado o resbaloso, sin correr el riesgo de que las ruedas se bloqueen.

⚠ ATENCION

- El ABS no puede impedir que una o ambas ruedas pierdan la adherencia al suelo, si durante el procedimiento de frenado la motocicleta es conducida en posición oblicua. Entonces la rueda en verdad no bloquea, pero en cambio pierde su adherencia al suelo en virtud de la fuerza centrífuga y a pesar del ABS sobreviene una caída.
- El ABS no puede impedir que una o ambas ruedas pierdan la adherencia al suelo, si la motocicleta es frenada en terreno lateral escarpado. Entonces la rueda en verdad no bloquea, pero en cambio pierde su adherencia al suelo en virtud de la fuerza lateral y a pesar del ABS sobreviene una caída.
- El ABS no puede impedir en terreno resbaloso que la rueda trasera se bloquee por intermedio del efecto de frenado del motor.
- El ABS en principio no puede garantizar en todas las situaciones un recorrido de frenado corto.
- ¡Por ningún motivo compense la ganancia de seguridad que ofrece el ABS por medio de una forma de conducir riesgosa!

Durante el frenado cambie también el cambio de marchas a marchas más pequeñas que

correspondan a la velocidad. Saque el embrague durante frenadas de emergencia, frenadas en seco y durante frenadas sobre terreno resbaladizo. El procedimiento de frenado debe estar terminado siempre antes del inicio de la curva.

Durante largos descensos utilice el efecto frenante del motor reduciendo una o dos marchas pero sin sobrerrevolucionar el motor. De este modo no necesitará utilizar tanto los frenos y éstos no se sobrecalentarán.

Desconectar el ABS

El ABS puede ser desconectado para recorridos a campo traviesa con una técnica de conducción especial, en la cual sea deseable el bloqueo de las ruedas.

Para ello presionar el botón ABS por lo menos durante 3 segundos con el motor encendido y marcha detenida. Cuando la lámpara de advertencia ABS comienza a parpadear rápidamente, soltar el botón ABS. Ahora la lámpara de advertencia ABS indica mediante parpadeos despaciosos que el ABS se encuentra apagado.

Para encender nuevamente el ABS, deténgase y apague el encendido. Después de una nueva conexión del encendido el ABS se encuentra de nuevo conectado.

⚠ ATENCION

No intente conectar o desconectar el ABS durante el viaje. Con ello puede desviar su atención del tránsito y la motocicleta puede quedar fuera de control.

⚠ ATENCION

Válido para todos los modelos con o sin ABS:

- Con lluvia o después del lavado de la motocicleta puede retrasarse el efecto de frenado debido a que los discos del freno están húmedos. Hay que accionar los frenos hasta que se sequen.
- También hay riesgo de que se retrase el efecto de frenado al circular por carreteras sucias o cubiertas de sal antihielo. Hay que frenar hasta que los frenos estén limpios.
- Tome en consideración el mayor recorrido de frenado si lleva consigo equipaje o acompañante.
- Al frenar, los discos, pastillas y líquido de frenos se calientan. Cuanto más se calientan estas partes más se ve reducido el efecto de frenada. En casos extremos puede fallar completamente el sistema de frenos.
- Si la resistencia en la palanca del freno de mano o de pie parece esponjoso hay un fallo en el sistema de frenos. Hagan controlar el sistema de frenos por un taller KTM especializado antes de ir en motocicleta.

Parar y aparcar

Frenar la motocicleta, sacar la marcha y poner el motor al ralentí. Para parar el motor hay que desconectar el encendido. Parquear la motocicleta sobre un piso firme y cerrar con llave.

ATENCION

- Dejar siempre la motocicleta sobre una superficie sólida y horizontal.
- No abandone nunca la motocicleta con el motor en marcha.
- La motocicleta alcanza una alta temperatura durante su funcionamiento. El motor, el tubo de escape, el silenciador, discos de freno y amortiguadores pueden calentarse mucho. No toque ninguna de estas partes después de conducir con su motocicleta, y tenga cuidado de aparcarla donde no pueda ser tocada por peatones que se puedan quemar.
- No aparcas nunca la motocicleta en lugares donde haya peligro de incendio por hierbas secas u otros materiales inflamables.

AVISO

Usted debería siempre quitar la llave de encendido cuando aparca la motocicleta para que ésta no pueda ser puesta en servicio por personas no autorizadas.

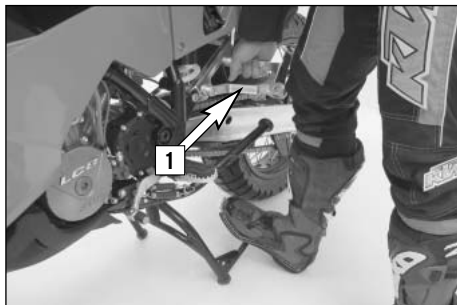


INDICACIONES ACERCA DEL CABALLETE LATERAL:

Hay que girar el caballete lateral hacia delante y hasta el tope con el pie e inclinar la motocicleta. Procurar que la motocicleta esté sobre una base sólida y estable. Para mayor seguridad puede ponerse una marcha.

AVISO

El caballete lateral está dimensionado solamente para el peso de la motocicleta. Si uds. se sientan en la motocicleta, cargando así el caballete lateral con un peso adicional, arriesgan deteriorar el caballete lateral o el carter del motor y hacer caer la motocicleta.



INDICACIONES SOBRE EL CABALLETE CENTRAL:

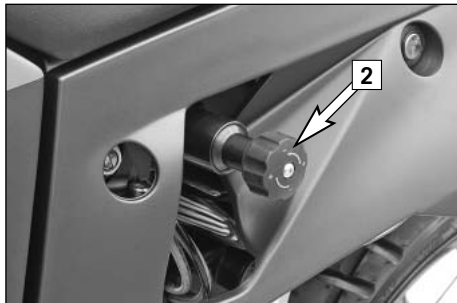
Para colocar la motocicleta sobre el caballete central con el mínimo esfuerzo, le recomendamos el siguiente procedimiento:

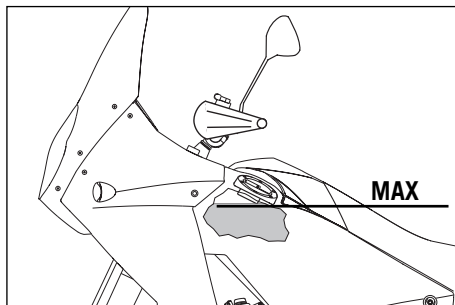
- a) apoye el caballete central en el suelo con la ayuda del pie.
- b) Cargar con el peso del cuerpo el brazo del caballete y tirar hacia atrás la motocicleta en el soporte del reposapie.

Asegúrese de que el terreno sea firme y la posición estable.

! AVISO

- El caballete central está diseñado para soportar únicamente el peso de la moto. Si se sienta usted en la moto y con ello carga adicionalmente el caballete central, éste o bien el chasis pueden resultar dañados y la moto puede volcar.
- ¡No tire la motocicleta de la rueda de mano [2] del ajuste del amortiguador (con ello podrían resultar permeabilidades en el amortiguador) hacia atrás, sobre el caballete central, sino del soporte del reposapie [1] !





Carburante, tanqueo

El motor LC8 necesita, en el estado de distribución, gasolina super desemplomada con por lo menos 95 octanos (ROZ)

Si no existe a disposición una gasolina como ésta, se puede sencillamente reajustar a la curva de encendido preprogramada para 80 – 94 octanos (ROZ) (véase Activar la curva de encendido para gasolina con bajo octanaje)

Después de tanquear la lámpara de combustible tarda aprox. 8 minutos para apagarse, el TRIP F cambia automáticamente a 0 y al modo de visualización anterior.

ADVERTENCIA:

Si presiona el botón de función SET durante 2 segundos, se apaga inmediatamente la lámpara de aviso del combustible.

! AVISO

- Utilice gasolina super desemplomada con 95 octanos (ROZ). Si utiliza gasolina con menos octanos la curva de encendido debe ser reajustada, de lo contrario se provoca un daño en el motor.
- Esta motocicleta est- equipada con 2 catalizadores. Combustible emplomado estropea los catalizadores. Por ello use solamente combustible desemplomado.

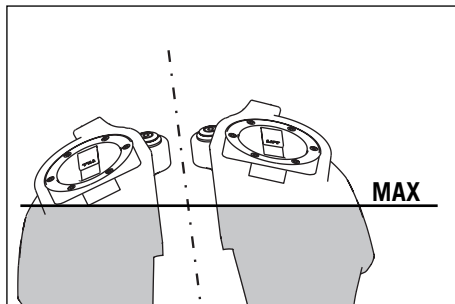
La Adventure 990 tiene dos depósitos con 1 empalme de llenado respectivamente. Los dos tapones de la gasolina son cerrables y equipados con un sistema de ventilación del depósito. Para la apertura, meter la llave de contacto, girar 45° en sentido de las manecillas del reloj y abrir de golpe el tapón de la gasolina.

La llave de contacto puede ser quitada para abrir el segundo tapón de la gasolina. Después sencillamente cerrar los tapones de gasolina.

Llenar primero el depósito derecho, después el depósito izquierdo. Si es llenado el tanque derecho hasta el empalme de llenado, posiblemente puerder derramarse gasolina cuando después del tanqueo la motocicleta se coloca sobre el caballete lateral y la gasolina se calienta.

⚠ ATENCION

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



990 ADVENTURE 2007 Un vehículo lavado facilita inspecciones de corta duración y ahorro de dinero!		1.servicio después de 1000 km	cada 7500 km o mín. 1 x año	cada 15000 km o cada 2 años
MOTOR	Cambiar el aceite del motor y el filtro de aceite	●	●	●
	Limpiar los tamices del motor y del depósito de aceite	●	●	●
	Limpiar los imanes del tornillo de vaciado del motor y del depósito de aceite	●	●	●
	Comprobar el deterioro y pandeo de los tubos de aceite	●	●	●
	Renovar las bujías			●
	Comprobar y ajustar el juego de la válvula	●		●
	Comprobar el ajuste de los tornillos de sujeción del motor	●	●	●
	Comprobar que los tornillos accesibles desde fuera estén bien apretados	●	●	●
	Controlar las capas de embrague			●
	Controlar el sistema de amplificación de presión del embrague			●
	Limpiar chicle de aceite para lubricación del embrague	●		●
SISTEMA DE INYECCIÓN	Examinar las grietas y la estanqueidad de los fuelles	●		●
	Controlar la memoria de fallas con el tool de diagnosis KTM	●	●	●
	Efectuar la consulta del estado del interruptor del neutro, del embrague, de la 2/3 marcha y del caballete lateral con el tool de diagnosis KTM	●	●	●
	Examinar la correcta colocación y los posibles daños del tubo de la gasolina, de los tubos de los sensores de depresión, de los tubos SLS y de los tubos de purga del aire	●	●	●
	Sustituir el aro tórico de la conexión del tubo de la gasolina y controlar la estanqueidad	●	●	●
	Examinar la correcta instalación y los daños en el tramo de cables del cuerpo de la tapa de reducción	●		●
PIEZAS MONTADAS	Comprobar la estanqueidad del sistema de refrigeración y la calidad del anticongelante	●	●	●
	Comprobar la función del ventilador del radiador	●	●	●
	Comprobar la estanqueidad y el soporte del sistema de escape	●	●	●

990 ADVENTURE 2007 Un vehículo lavado facilita inspecciones de corta duración y ahorro de dinero!		1.servicio después de 1000 km	cada 7500 km o mín. 1 x año	cada 15000 km o cada 2 años
PIEZAS MONTADAS	Comprobar el deterioro, la facilidad y pandeo de los cables; además de ajustarlos y engrasarlos	●	●	●
	Comprobar el nivel de aceite del cilindro maestro del embrague hidráulico		●	●
	Controlar los filtros de aire, si es necesario sustituirlos, limpiar la caja del filtro de aire			●
	Comprobar el deterioro y pandeo de los cables	●	●	●
	Comprobar el ajuste de los faros	●	●	●
	Comprobar la función de la instalación eléctrica (luces de cruce/largas, luces de freno, intermitentes, claxon luminoso, pilotos, lámpara de advertencia ABS, iluminación del velocímetro, claxon de señales, interruptor del caballete, lateral, interruptor del embrague y el interruptor de parada de emergencia)	●	●	●
	Comprobar que los tornillos y las tuercas estén bien apretados	●	●	●
FRENOS	Comprobar el nivel del líquido de frenos, el forro del freno espesor y los discos de freno	●	●	●
	Renovar el líquido de frenos			●
	Comprobar el deterioro y la estanqueidad de los latiguillos de freno	●	●	●
	Comprobar y ajustar la facilidad, el ciclo sin carga de la maneta del freno de mano y del pedal del freno	●	●	●
	Comprobar el ajuste de los tornillos del sistema de frenos	●	●	●
	Controlar la memoria de fallas ABS con el tool de diagnóstico KTM	●	●	●
CHASIS	Comprobar la estanqueidad y la función del amortiguador y de la horquilla	●	●	●
	Limpiar los manguitos antipolvo		●	●
	Sangrar la botella de la horquilla	●	●	●
	Comprobar el soporte basculante	●	●	●
	Comprobar y ajustar el cojinete pipa de dirección	●	●	●
	Comprobar el ajuste de todos los tornillos del chasis (tija, puño de horquilla, tuercas y tornillos de eje, soporte basculante, amortiguador)	●	●	●

990 ADVENTURE 2007 Un vehículo lavado facilita inspecciones de corta duración y ahorro de dinero!		1.servicio después de 1000 km	cada 7500 km o mín. 1 x año	cada 15000 km o cada 2 años
RUEDAS	Comprobar la tensión de los radios de rueda y la adherencia de las llantas	●	●	●
	Comprobar el estado y la presión de los neumáticos	●	●	●
	Comprobar el desgaste, el ajuste y la tensión de la cadena, de los pinones y de las guías de la cadena	●	●	●
	Comprobar el ajuste de los piñones y de la cadena	●	●	●
	Engrasar la cadena	●	●	●
	Comprobar el juego del rodamiento de rueda		●	●

En modelos deportivos, el servicio de 7500 km se realizará según estime cada corredor!

En cualquier caso, los intervalos de inspección no deben rebasar 500 km.

Los trabajos de mantenimiento de los talleres especialistas KTM no incluyen el control y las tareas de cuidado por parte del conductor!

990 ADVENTURE 2007 TRABAJOS DE MANTENIMIENTO IMPORTANTES QUE DEBEN SER REALIZADOS CON ENCARGO ADICIONAL ESPECIAL		
	mínimo una vez por año	cada 15000 km o 2 años
Mantenimiento completo de la horquilla		●
Mantenimiento completo del amortiguador		●
Limpiar y engrasar el cojinete pipa de dirección y las gomas de junta	●	
Tratar los contactos eléctricos e interruptores con spray antihumedad	●	
Tratar con grasa antihumedad los empalmes con la batería	●	
Cambiar el líquido de refrigeración		●

990 ADVENTURE 2007 TAREAS INELUDIBLES DE CONTROL Y CUIDADO A REALIZAR POR EL CONDUCTOR			
	antes de cada puesta en marcha	después de cada limpieza	Cada 1000 km o con uso en terreno
Comprobar el nivel del aceite	●		
Comprobar el nivel del líquido de frenos	●		
Comprobar el desgaste de los forros de freno	●		
Comprobar la función del mecanismo de luces	●		
Comprobar la función del claxon de señales	●		
Engrasar los cables y engrasadores		●	
Sangrar la botella de la horquilla			●
Limpiar la cadena			●
Lubricar la cadena		●	●
Revisar la tensión de la cadena	●		
Comprobar el desgaste y la presión de los neumáticos	●		
Comprobar el nivel del líquido refrigerante	●		
Comprobar posibles fisuras de los tubos de carburante	●		
Comprobar la facilidad de manejo de todos los elementos de mando	●		
Revisar el efecto de freno	●	●	
Tratar las piezas de metal (a excepción del los sistemas de freno y de escape) previamente bruñidos con una base de cera, con un producto anticorrosivo)		●	
Tratar la cerradura de encendido, el bloqueo de dirección, y el interruptor de luces con un spray antihumedad		●	

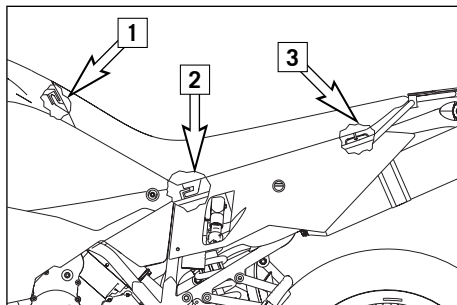
! AVISO

- Cuando lave su motocicleta, a ser posible, no lo haga a presión. El agua podría penetrar en los rodamientos, conexiones eléctricas etc...
- No utilice discos dentados ni arándelas elásticas para los tornillos de fijación del motor. En su lugar utilice tuercas auto-blocantes.
- Si suelta conexiones atornilladas con tuercas autofijadoras, éstas deben ser sustituidas antes del montaje. Si no están a disposición tuercas autofijadoras, las roscas se deben asegurar con Loctite 243. Si las roscas están dañadas, se deben sustituir los tornillos y las tuercas.
- Hay que apretar todos los tornillos y tuercas según los valores de par de apriete con una llave dinamométrica. Si los tornillos y las tuercas no se aprietan suficientemente, éstos se pueden aflojar y se puede perder el control sobre la motocicleta durante el viaje. Si los tornillos y las tuercas se aprietan demasiado, se pueden dañar las roscas y los componentes.
- Para prevenir quemaduras, deje enfriar su motocicleta antes de comenzar cualquier trabajo de mantenimiento.
- Aceites usados, grasas, filtros, carburantes, detergentes etc, deben ser eliminados correctamente respetando las normas del país.
- Bajo ningún concepto el aceite usado debe ser vertido por tuberías o en la naturaleza. Un litro de aceite contamina 1000.000 de litros de agua.



Retirar y montar el asiento

Meter la llave de contacto en la cerradura del asiento y girar en sentido contrario a las manecillas del reloj, con ello se desasegura el asiento. Levantar atrás el asiento y tirar hacia atrás hacia afuera.

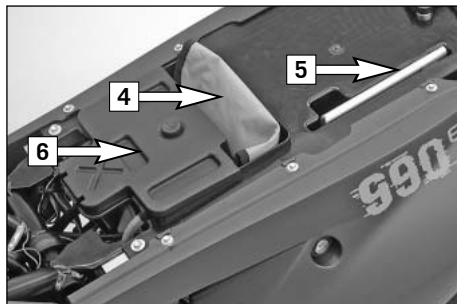


Para montar, enganchar adelante el asiento con la nariz [1], acodar atrás y empujar al mismo tiempo hacia adelante. A la vez ambas narices [2] deben estar suspendidas en el bastidor. Introducir el bulón de cerrojo [3] en la carcasa de la cerradura y oprimir hacia abajo el asiento atrás, hasta que el bulón de cerrojo encaje con un click audible.

Examine finalmente si el asiento está montado correctamente.

⚠ ATENCION

Si el asiento no está montado correctamente, durante el viaje puede desprenderse y con ello quedar la motocicleta fuera de control.



Herramienta de a bordo

La bolsa de herramientas [4] y una pieza de prolongación [5] para algunas llaves de la bolsa de herramientas se encuentran en la bolsa debajo del banco de asiento.

En el modelo Adventure 990 S (sin ABS), debajo de la tapa [6] se encuentra un compartimiento auxiliar.

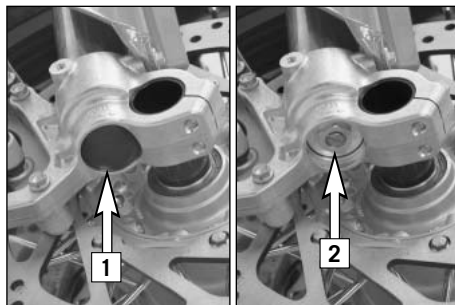
REGLAJE ESTANDAR HORQUILLA 990 ADVENTURE 990 ADVENTURE S	Comodidad del conductor	Ajuste estandar	Conductor deportivo	Carga útil completa
Ajuste compresión (clics)	20	15	10	10
Ajuste extensión (clics)	23	18	13	13
Precarga del muelle (rotaciones)	5	5	8	7

Ajustar la horquilla y el amortiguador

La horquilla y el amortiguador ofrecen muchas posibilidades de ajuste, para armonizar debidamente el vehículo con su manera de conducir y la carga.

Para facilitarle a Usted el ajuste, hemos reunido los valores de nuestra experiencia en tablas. Estos valores de ajuste se entienden como valores direccionales y deberían ser siempre la base de partida para su ajuste personal del vehículo. No cambie arbitrariamente los ajustes (máximo +/- 40%) ya que de lo contrario las propiedades de marcha (especialmente en el ámbito de alta velocidad) se pueden desmejorar.

Para viajes en terreno sobre suelo blando (por ej. arena) aconsejamos el ajuste de amortiguación „Conductor deportivo“, para viajes en terreno sobre suelo duro (por ej. piedras) recomendamos el ajuste „conductor cómodo“.

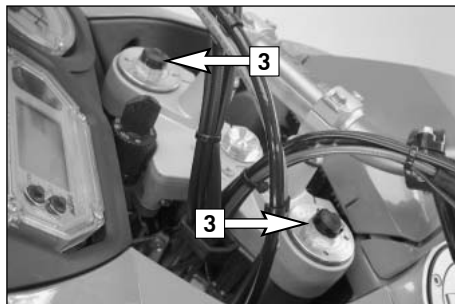


Reglaje de compresion de la horquilla

La amortiguación hidráulica del nivel de compresión determina el comportamiento de la compresión de la horquilla. Levantar cuidadosamente la tapa de protección [1] por medio de un destornillador y quitarla. El nivel de amortiguación del nivel de compresión puede regularse con los tornillos de ajuste [2] del borde inferior de las botellas de la horquilla. Girando en sentido horario aumenta la amortiguación durante la compresión y girando en sentido contrario disminuye. El grado de amortiguación debe estar igualmente ajustado en ambas botellas de la horquilla.

AJUSTE ESTANDAR:

- Gire el tornillo en sentido horario hasta el tope.
- Girar atrás 15 clics en sentido contrario a las manecillas del reloj.



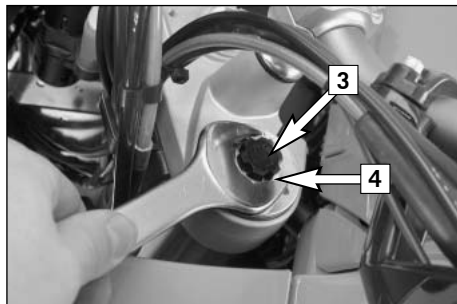
Reglaje de extension de la horquilla

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

Con el tornillo [3] el grado de amortiguación en la extensión puede ser regulado. Girando en sentido horario aumenta la amortiguación y girando en sentido contrario disminuye durante la extensión. El grado de amortiguación debe estar igualmente ajustado en ambas botellas de la horquilla.

AJUSTE ESTANDAR:

- Gire el tornillo en sentido horario hasta el tope.
- Girar atrás 18 clics en sentido contrario a las manecillas del reloj.



Ajustar la precarga del muelle de la horquilla

La precarga del muelle de la horquilla se puede ajustar +/- 5 mm mediante giros de los tornillos de ajuste [4] (calibre de la llave 24 mm).

Giros en el sentido de las manecillas del reloj aumentan la precarga, giros en sentido contrario a las manecillas del reloj la disminuyen. 1 giro cambia la precarga en 1 mm.

Un cambio de la precarga del muelle no tiene ninguna influencia en el ajuste de la amortiguación en la extensión, aunque conjuntamente se gire el tornillo de ajuste [3]. La precarga del muelle debe ser ajustada de la misma forma en ambas botellas de la horquilla.

En principio, no obstante, se debería ajustar a más precarga del muelle también más amortiguación en la extensión.

AJUSTE ESTÁNDAR:

Gire el tornillo de ajuste hasta el tope en sentido contrario a las manecillas del reloj, y 5 vueltas en el sentido de las manecillas del reloj.

REGLAJE ESTANDAR AMORTIGUADOR 990 ADVENTURE	Comodidad del conductor	Ajuste estandar	Conductor deportivo	Carga útil completa
Ajuste compresión Low Speed (clics)	25	20	15	15
Ajuste compresión High Speed (rotaciones)	2	1,5	1	1
Ajuste extensión (clics)	20	15	10	10
Precarga del muelle (rotaciones)	6	6	10	18

REGLAJE ESTANDAR AMORTIGUADOR 990 ADVENTURE S	Comodidad del conductor	Ajuste estandar	Conductor deportivo	Carga útil completa
Ajuste compresión Low Speed (clics)	25	20	15	15
Ajuste compresión High Speed (rotaciones)	2	1,5	1	1
Ajuste extensión (clics)	20	15	10	10
Precarga del muelle (rotaciones)	6	6	10	12



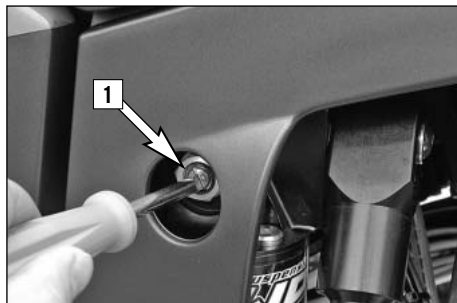
Amortiguación del nivel de compresión del amortiguador

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

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

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

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



AJUSTE ESTÁNDAR LOW SPEED:

- Girar a la derecha el tornillo de ajuste [1] hasta el tope usando un destornillador.
- Girar atrás a la izquierda el número de clics correspondiente al tipo de amortiguador.

990 Adventure20 clics

990 Adventure S20 clics



AJUSTE ESTÁNDAR HIGH SPEED:

- Girar el tornillo de ajuste en el sentido de las manecillas del reloj con una llave de enchufe (calibre de la llave 17 mm) hasta el tope.
- Girar hacia atrás en sentido contrario a las manecillas del reloj el número correspondiente de giros según el tipo de amortiguador.

990 Adventure1,5 giros

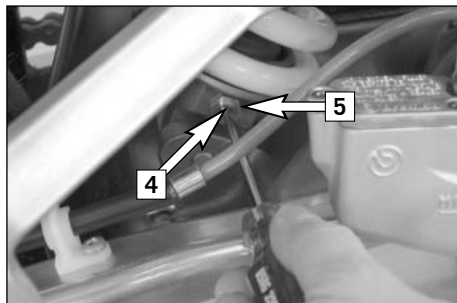
990 Adventure S1,5 giros

⚠ ATENCION

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

Reglaje de extension del amortiguador

El grado de amortiguación de la amortiguación en la extensión se puede graduar con el tornillo de ajuste [4]. Giros en el sentido de las manecillas del reloj aumentan la amortiguación, giros en sentido contrario a las manecillas del reloj disminuyen la amortiguación en la descompresión.



AJUSTE ESTANDAR:

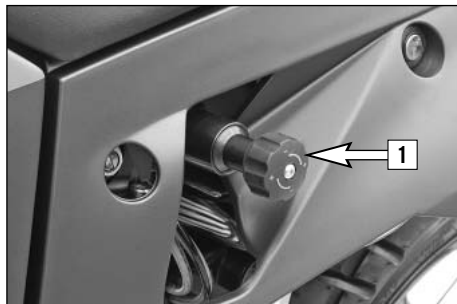
- Girar el tornillo de ajuste hasta el tope en el sentido de las agujas del reloj.
- Girar hacia atrás, contra el sentido de las agujas del reloj, el número de pasos correspondientes al tipo de amortiguador.

990 Adventure15 clics

990 Adventure S15 clics

⚠ ATENCION

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

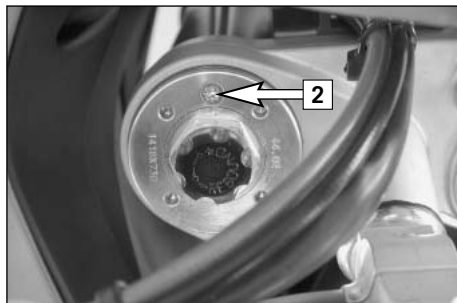


Ajustar la precarga del muelle del amortiguador

Equipaje y acompañante recargan principalmente el amortiguador. Para garantizar propiedades óptimas de marcha, la precarga del muelle del amortiguador debe estar ajustada a la carga. Mediante giros de la rueda de mano [1] la precarga del muelle se ajusta hidráulicamente. Giros en el sentido de las manecillas del reloj aumentan la precarga del muelle, giros en sentido contrario a las manecillas del reloj disminuyen la precarga del muelle. En la tabla „Ajuste básico del amortiguador“ Usted encuentra los valores de nuestra experiencia, los cuales deben facilitar el ajuste.

AJUSTE ESTÁNDAR:

- Girar la rueda de mano hasta el tope en sentido contrario a las manecillas del reloj.
- Girar 6 vueltas en el sentido de las manecillas del reloj.

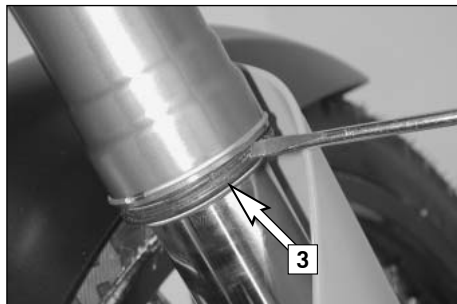


Sangrar los amortiguadores

Los amortiguadores se deben sangrar regularmente (véase el plan de mantenimiento). Para ello colocar la motocicleta en el caballete lateral y retirar los tornillos de sangrado [2] por corto tiempo, para dejar escapar así una eventual sobrepresión en el interior de la horquilla.

! AVISO

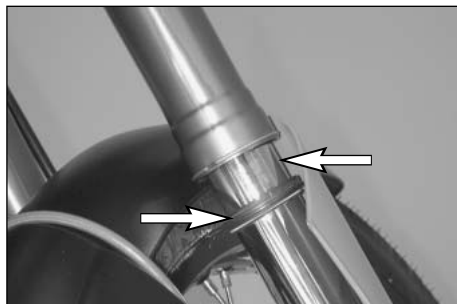
Una presión demasiado alta en el interior de la horquilla puede causar permeabilidades en la horquilla. Si la horquilla tiene fugas, debe aflojar primero los tornillos de sangrado antes de cambiar los elementos de la junta.



Limpiar los fuelles antipolvo de las horquillas telescópicas

Los fuelles antipolvo [3] sirven para desprender el polvo y la suciedad más gruesa de la barra de la horquilla. Pero con el tiempo, la suciedad puede llegar también a acumularse detrás de los fuelles antipolvo. Si no se limpia, es posible que los anillos de empaquetadura de aceite situados detrás ya no cierren.

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



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

⚠ ATENCION

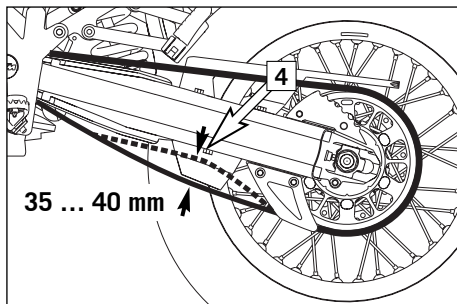
Aceite no puede alcanzar de ningún modo el neumático delantero o el disco de freno porque con ello la adherencia al suelo del neumático y el efecto de frenado del freno de la rueda delantera se reducirían drásticamente.

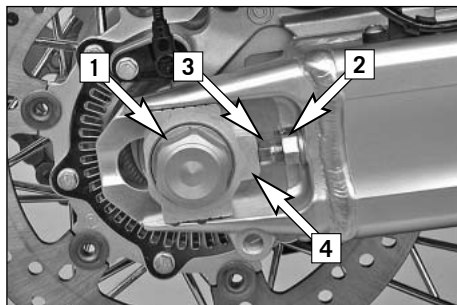
Controlar la tensión de la cadena

Colocar la motocicleta sobre el caballete lateral y cambiar el cambio de marchas a ralentí. Presionar hacia arriba la cadena en el área del tornillo del cubrecadena inferior [4]. La diferencia hacia la cadena combada debe ser de 35 - 40 mm.

⚠ ATENCION

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





Ajuste de la tensión de la cadena

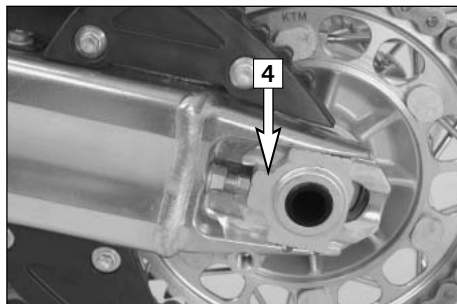
Afloje la tuerca [1], afloje las contratuercas [2], y gire a derecha y a izquierda de la misma manera los tornillos de ajuste [3]. Apriete las contratuercas [2].

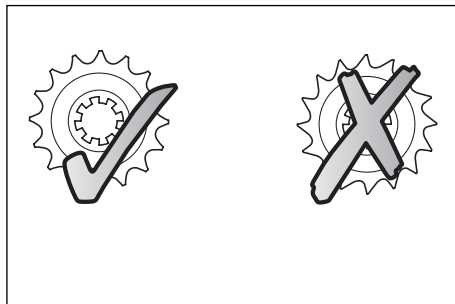
Antes de apretar la tuerca compruebe que los tensores de la cadena [4] están cerca de los tornillos de ajuste y que las ruedas están alineadas.

Apriete la tuerca [1] a 90 Nm.

⚠ ATENCION

Si no disponen de una llave dinamométrica para el montaje hagan corregir el par de arranque por un taller especializado KTM lo más pronto posible. Un eje de quita y pon flojo puede traer consigo una falta de estabilidad en la conducción de su motocicleta.





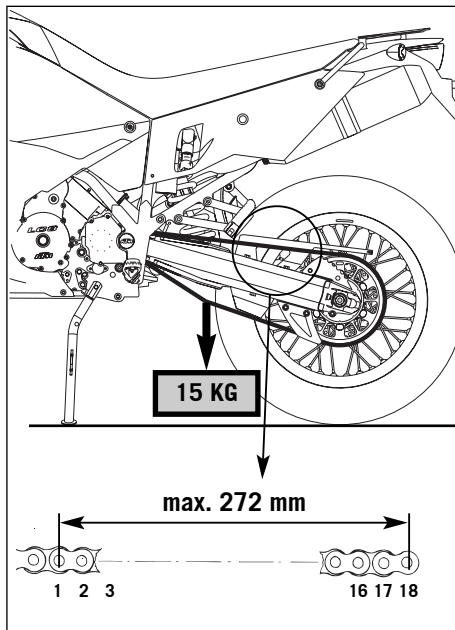
Cuidado de la cadena

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

⚠ ATENCION

- Haga la lubricación de la cadena de modo que no toque el neumático ni el disco de freno, ya que podría verse afectada la adherencia al suelo del mismo y verse notablemente reducida la acción del freno.
- Por razones de seguridad la cadena no posee ninguna junta de enganche. Haga renovar siempre la cadena en un taller especializado KTM, allí se dispone de la herramienta de remache de la cadena necesaria.
- De ninguna manera puede ser montada una junta de enganche normal.

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

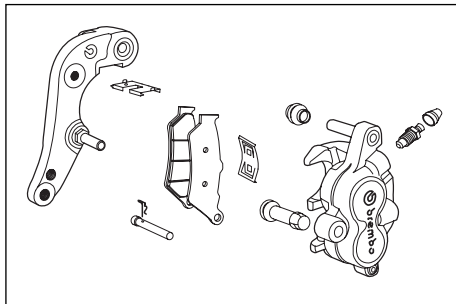


Examinar el desgaste de la cadena

El desgaste de la cadena lo examina Usted mejor de la siguiente manera: Coloque el cambio de marchas al ralentí y cargue la parte inferior de la cadena con aprox. 15 kilogramos (véase ilustración). Ahora se mide la distancia entre 18 rollos de la cadena en la parte superior de la cadena. A más tardar con una distancia de 272 mm se debería renovar la cadena. Las cadenas no se desgastan siempre uniformemente, por ello repita la medición en distintos sitios de la cadena. Si faltan aros X hay que renovar la cadena.

NOTA:

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



Información general sobre los frenos de disco KTM

PINZA DE FRENO:

La pinza montada en los nuevos tipos de freno es de tipo flotante. Esto quiere decir que no se encuentra rígidamente montada en el soporte de la pinza. Ello favorece un óptimo contacto entre las pastillas y el disco. Asegurar los tornillos del soporte de la pinza de freno con Loctite 243 apretándolos con 25 Nm.

⚠ ATENCION

Por razones de seguridad deje siempre realizar los trabajos de mantenimiento y reparaciones en el sistema de frenos en un taller especializado KTM.



PASTILLAS DE FRENO:

Su motocicleta está equipada adelante y atrás con pastillas de freno sinterizadas y está también homologada de esta forma. Ellas garantizan propiedades de frenado óptimas.

Pastillas de freno delanteras: Toshiba TT 2172 HH

Pastillas de freno traseras: Toshiba TT 2701 HH

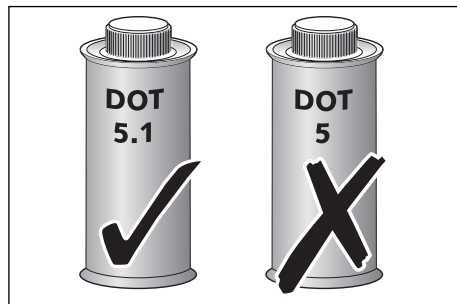
⚠ ATENCION

- A menudo, las pastillas de freno que se venden en los comercios de accesorios no son convenientes para su uso en motocicletas KTM en carretera. La estructura y el coeficiente de fricción de dichas pastillas de freno pueden diferir mucho de los valores de las pastillas de freno originales KTM, y ocasionarían una gran diferencia en la potencia de frenado. No podemos garantizar la eficacia de aquellas pastillas de freno que no correspondan a las del equipo original para su uso en carretera. En ese caso, la motocicleta ya no estaría dentro de las exigencias necesarias para su uso en carretera y la garantía finalizaría.
- Modelos con ABS (Sistema-Anti-Bloqueo): el ABS está ajustado a las pastillas de freno originales. Con el cambio a otras pastillas de freno la función ABS no queda más garantizada.



DEPOSITOS DE LIQUIDO DE FRENOS:

Los depósitos del líquido de frenos delantero y trasero han sido diseñados de tal forma que no necesitan ser rellenados ni siquiera con las pastillas de freno gastadas. De esta forma no existe ocasión, en circunstancias normales, de quitar la tapa del recipiente. Si el nivel del líquido de frenos desciende por debajo del mínimo esto indica un fallo en el sistema de frenos o el completo desgaste de las pastillas.



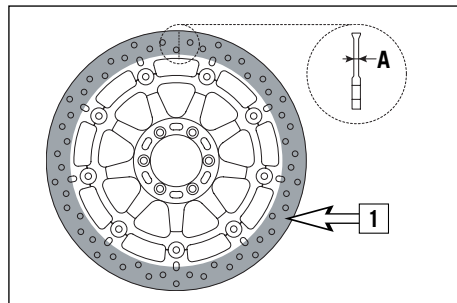
LIQUIDO DE FRENOS:

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

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

⚠ ATENCION

Haga renovar el líquido de frenos del freno de la rueda delantera y trasera cada 2 años en un taller especializado KTM.

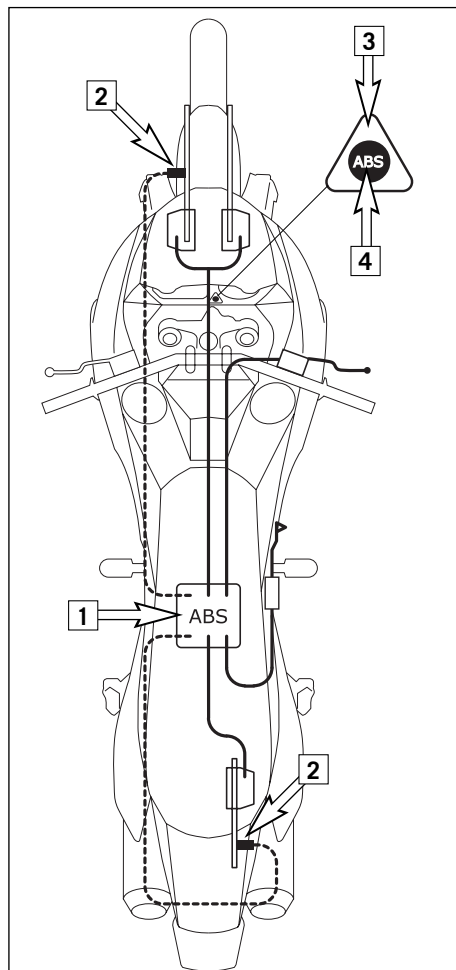


DISCOS DE FRENO:

El espesor de los discos de freno se reduce en la zona de contacto [1] de las pastillas de freno debido al desgaste. El disco de freno no puede ser más delgado que 4,5 mm en el sitio [A] más débil. Controle el desgaste en diferentes sitios.

⚠ ATENCION

Discos de freno con un calibre inferior a 4,5 mm son un riesgo de seguridad. Haga renovar inmediatamente los discos de frenos desgastados.



ABS (SISTEMA-ANTI-BLOQUEO) ADVENTURE 990:

El ABS es un sistema de seguridad que - durante una conducción recta sin influencia de fuerzas laterales - impide el bloqueamiento de las ruedas. La unidad ABS [1], compuesta de una unidad hidráulica, el dispositivo de control electrónico y el motor de bombeo eléctrico, se encuentra colocado debajo del banco de asiento. Los sensores [2] en rueda delantera y la rueda trasera comunican el número de revoluciones de la rueda al dispositivo de control.

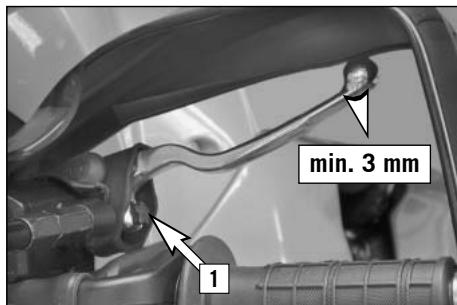
El sistema de la Adventure 990 KTM trabaja con dos círculos de frenado independientes el uno del otro (frenode la rueda delantera y freno de la rueda trasera). En el accionamiento normal el dispositivo de frenado funciona como un freno convencional sin ABS. Sólo cuando el dispositivo de mando reconoce la propensión de bloqueo de una rueda, el ABS pasa a la fase de regulación. Se regula ahora la presión de frenado en el correspondiente círculo de frenado y de tal manera impide el bloqueo de la rueda. El procedimiento de regulación es perceptible mediante un pulsamiento leve de la palanca del freno.

La lámpara de advertencia ABS [3] debe alumbrar después de conectar el encendido y apagarse después de arrancar con una velocidad de aprox. 5 km/h. Si no se apaga o durante el viaje se enciende, ésto indica que hay una falla en el ABS (véase Búsqueda de fallas).

Con el botón ABS [4] se puede desconectar el ABS (véase Instrucciones de conducción).

⚠ ATENCION

- Por ningún motivo deben ser montadas ruedas con otro diámetro de llanta. Con ello la función ABS no queda más garantizada.
- No se pueden realizar modificaciones del tren de rodamiento mediante el alargamiento o la disminución de los recorridos del muelle. De lo contrario no se garantiza más el funcionamiento del ABS.
- El ABS está ajustado óptimamente a los neumáticos autorizados por KTM y con ellos funciona inmejorablemente. Con el cambio a otros neumáticos la función ABS no queda más garantizada.
- Con una falsa presión de aire en los neumáticos la óptima regulación ABS no queda más garantizada.



Ajuste el libre de la maneta de freno

El libre juego de la maneta de freno puede ser regulado por medio del tornillo de ajuste [1]. De este modo el punto de presión (la resistencia percibida en la maneta de freno cuando las pastillas entran en contacto con el disco de freno) puede ser regulado en función del tamaño de la mano.

! AVISO

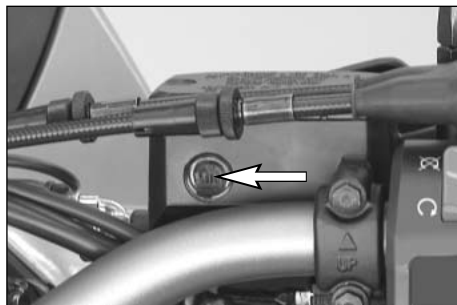
El juego de la maneta de freno deberá ser siempre al menos de 3 mm. Sólo en este caso podrá moverse el pistón en el cilindro maestro. Si dicho juego no se respeta, se establece una presión en el sistema de frenos pudiendo causar un fallo en el freno delantero debido al sobrecalentamiento.

Comprobación del nivel del líquido del freno delantero

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

⚠ ATENCION

- Si el nivel del líquido para frenos hidráulicos cae bajo el valor mínimo esto indica una fuga en el sistema de frenos o el desgaste total de las zapatas de freno. En este caso se ruega dirigirse inmediatamente a un taller especializado KTM.
- Haga renovar el líquido de frenos de la rueda delantera y trasera cada 2 años en un taller especializado KTM.



Control de las pastillas de freno delantero

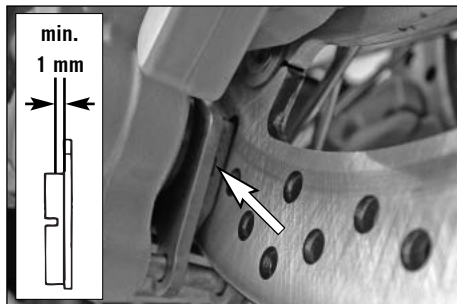
Las pastillas del freno delantero se controlan desde abajo. El espesor de éstas no debe ser nunca inferior a 1 mm.

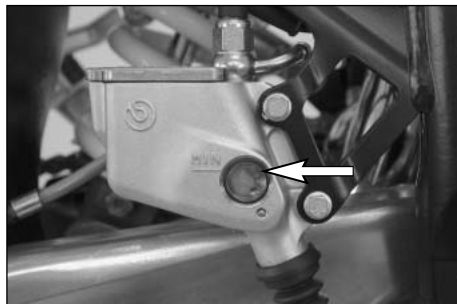
⚠ ATENCION

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

! AVISO

Si se renuevan tardíamente las pastillas de freno de tal forma que la capa está parcial o totalmente rebajada, las partes de acero de las pastillas de freno esmerilan en los discos de freno. Con ello el efecto de frenado disminuye fuertemente y los discos de freno se destronan.



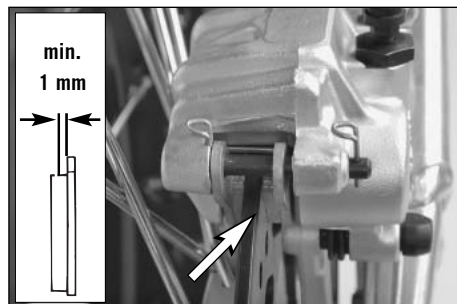


Examinar el nivel del líquido de frenos atrás

El recipiente del líquido de frenos para el freno de disco trasero está combinado con el cilindro del freno del pie y tiene una mirilla. El nivel del líquido de frenos no puede estar por debajo de la marcación „MIN“, con el vehículo colocada a plomo.

⚠ ATENCION

- Si el nivel del líquido descende por debajo del mínimo indica que existe un fallo en el sistema de frenos o un completo desgaste de las pastillas. En este caso se ruega dirigirse inmediatamente a un taller especializado KTM.
- Haga renovar el líquido de frenos del freno de la rueda delantera y trasera cada 2 años en un taller especializado KTM.



Control de las pastillas de freno traseras

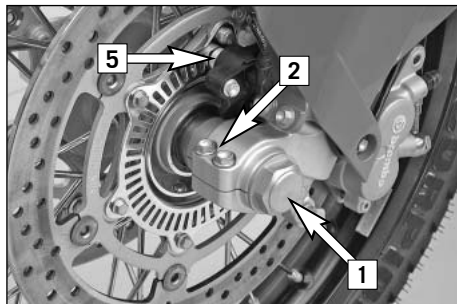
El estado de las pastillas de freno puede controlarse desde atrás. El espesor de éstas no debe ser inferior a 1 mm.

⚠ ATENCION

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

! AVISO

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

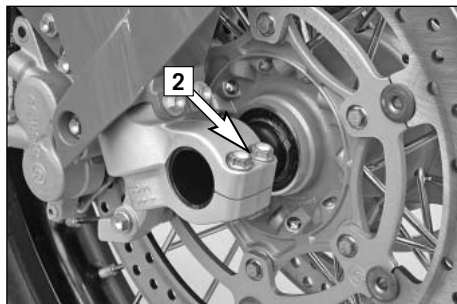


Desmontar y montar la rueda delantera

Colocar sobre tacos la motocicleta en la protección de marcha inferior, con ello la rueda delantera no puede tocar más el suelo.

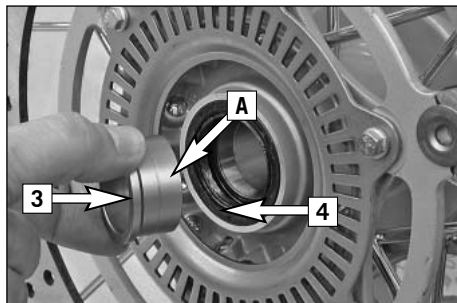
Soltar el tornillo collar [1] y los tornillos de fijación [2] en ambos asientos del eje de la rueda. Desatornillar el tornillo collar apróx. 8 vueltas hacia afuera, presionar con la mano sobre el tornillo collar para empujar el eje de rueda fuera del asiento del eje de la rueda y retirar el tornillo collar. Sujetar la rueda delantera y sacar el eje de rueda. Tirar ligeramente hacia afuera una pinza del freno y sacar la rueda delantera de la horquilla.

Quitar los casquillos distanciadores [3] izquierdo y derecho de los anillos retén.

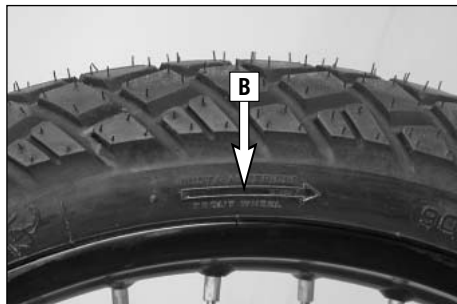


! AVISO

- No accione la maneta del freno con la rueda delantera desmontada.
- Deposite siempre la rueda delantera de tal manera que los discos de freno y (en los modelos con ABS) el sensor de la rueda ABS no sufran daños.
- Modelos con ABS: durante el desmontaje y el montaje de la rueda delantera hay que tener cuidado de que el sensor ABS [5] no sufra daños y que el sensor de la rueda ABS no se deforme.



Antes de instalar la rueda delantera, limpiar y engrasar los anillos retén [4] y la superficie de recorrido [A] de los casquillos distanciadores y montar los casquillos distanciadores (casquillo distanciador ancho en el anillo retén izquierdo). Presionar un poco hacia atrás las pastillas de freno con un destornillador. Poner a disposición la rueda delantera en la dirección de marcha correspondiente, véase la flecha [B] en la rueda.



Para la instalación de la rueda delantera alzar ésta en la horquilla, tirar levemente hacia afuera una pinza del freno y empujar el neumático entre las pinzas del freno. Introducir los discos de freno en las pinzas del freno y montar el eje de rueda.

Montar el tornillo collar [1] y apretar ligeramente, apretar bien los tornillos de fijación [2] en el asiento del eje de la rueda derecho (visto en dirección de marcha) para evitar una torsión del eje de rueda y apretar la tuerca collar con 60 Nm.

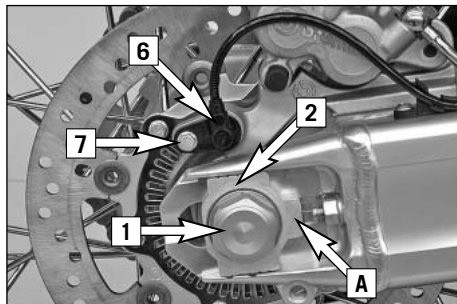
Soltar los tornillos de fijación en el asiento del eje de la rueda derecho, quitar la motocicleta del caballete, accionar el freno de la rueda delantera y comprimir fuertemente varias veces la horquilla, con ello las botellas de la horquilla se alinean.

Solamente después de esto, apretar los tornillos de fijación en ambos asientos del eje de la rueda con 15 Nm.



ATENCIÓN

- En caso de que a la hora de la instalación no tenga a disposición una llave de par de apriete, haga corregir lo más pronto posible los pares de apriete en un taller especializado KTM. Un eje de rueda flojo puede conducir a un comportamiento en carretera inestable.
- Después de instalar la rueda delantera accione la maneta de freno para que las pastillas entren en contacto con el disco y alcanzar el punto correcto de presión.
- Mantenga a toda costa los discos de freno libres de aceite y grasa, de lo contrario el efecto de frenado se vería fuertemente reducido.



Desmontaje y montaje de la rueda trasera

ADVERTENCIA PARA LOS MODELOS CON ABS (SISTEMA-ANTI-BLOQUEO):

Para un desmontaje y un montaje más fácil de la rueda trasera puede ser desmontado el sensor ABS [6]. Soltar el tornillo hexagonal [7] y tirar hacia afuera el sensor ABS. Para el montaje de nuevo, aplicar en la rosca del tornillo Loctite 243, montar el tornillo y apretarlo con 8 Nm.

Colocar la motocicleta sobre el caballete central de manera tal que la rueda trasera no toque el suelo. Desatornillar la tuerca collar [1], quitar el tensor de la cadena [2], sujetar firmemente la rueda y sacar el eje de rueda [3] hacia afuera, empujar hacia adelante tanto como sea posible la rueda trasera, quitar la cadena de la corona y depositarla sobre la protección de la corona. Elevar cuidadosamente la rueda trasera del basculante.

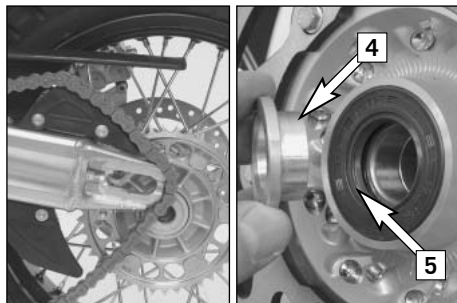
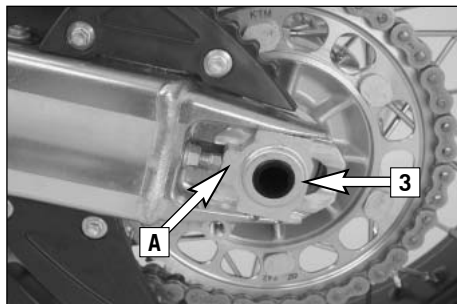
! AVISO

- No accione el pedal del freno con la rueda trasera desmontada.
- Deposite siempre la rueda trasera de tal manera que el disco de freno y (en los modelos con ABS) el sensor de la rueda ABS no sufran daños.
- Con el eje desmontado, limpie la rosca de éste y la tuerca cuidadosamente y engráselos para prevenir el gripaje de la rosca (Motorex Long Term 2000).
- Modelos con ABS: durante el desmontaje y el montaje de la rueda trasera hay que prestar atención a que el sensor ABS [6] no sufra ningún daño y que el sensor de la rueda ABS no sea deformado.

Antes del montaje de la rueda trasera, limpiar y engrasar las superficies de recorrido del casquillo [4] y del anillo retén [5]. Para el montaje se procede en orden inverso. Tenga cuidado con la posición de montaje igual del eje de rueda y el tensor de la cadena, las narices [A] deben indicar hacia adelante. Antes de apretar la tuerca a 90 Nm empuje hacia delante la rueda posterior para que los tensores de cadena estén en contacto con los tornillos de ajuste.

⚠ ATENCION

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





PRESIÓN AIRE	delantero	trasero
Calle solo	2,4 bar	2,6 bar
Calle con ocupante	2,4 bar	2,8 bar
Carga útil completa	2,4 bar	2,8 bar

Neumáticos, presión

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

⚠ ATENCION

- Para garantizar seguridad de manejo y características de rodaje óptimos deben ser utilizados únicamente los neumáticos autorizados por KTM (autorizaciones de neumáticos las encuentra en Internet bajo www.ktm.com). Otros neumáticos pueden incidir de manera negativa en el comportamiento de rodamiento (por ej. „balanceo“ a altas velocidades) y en el recorrido de frenado.
- Cuando se usan neumáticos con un índice de velocidad inferior a „V“ (240 km/h) no puede ser sobrepasada la correspondiente velocidad máxima. En la motocicleta, en el ámbito de vista del conductor, debe ser instalada una laminilla adhesiva con indicación de la velocidad máxima.
- Las dimensiones de los neumáticos se pueden encontrar en los datos técnicos y en su certificado de homologación.
- El estado de los neumáticos debe ser controlado antes de cada salida. Comprobar que no presenten cortes, clavos u otros objetos punzantes que puedan incrustarse en ellos.
- En cuanto a la profundidad mínima del perfil, atenerse a las normas vigentes del país. En cualquier caso, le recomendamos sustituir los neumáticos cuando el perfil mínimo es de 2 mm.
- Comprobar la presión con los neumáticos “fríos”. Adecuar la presión de aire al peso completo de la motocicleta. Una correcta presión garantiza la máxima comodidad de conducción y duración de los neumáticos.

⚠ ATENCION

- Utilice exclusivamente neumáticos autorizados por KTM. Otros neumáticos pueden influir negativamente en el comportamiento de la motocicleta.
- Modelos con ABS (Sistema-Anti-Bloqueo): por ningún motivo deben ser montadas ruedas con otro diámetro de llanta. Con ello la función ABS no queda más garantizada.
- Modelos con ABS: el ABS está ajustado óptimamente a los neumáticos autorizados por KTM y con ellos funciona inmejorablemente. Con el cambio a otros neumáticos la función ABS no queda más garantizada.
- Utilizar los neumáticos de la misma marca y tipo para las ruedas delantera y trasera.
- Por su propia seguridad sustituya inmediatamente los neumáticos dañados.
- Estos pueden resultar peligrosos sobre todo en superficies mojadas.
- Una presión insuficiente causa un desgaste anormal y un sobrecalentamiento de los neumáticos.

⚠ ATENCION

- Modelos con ABS: una falsa presión de aire en los neumáticos conduce a una regulación deficiente del ABS, un recorrido de frenado más largo y una estabilidad de rodaje deficiente.
- Los neumáticos nuevos tienen una superficie deslizante; y por lo tanto no presentan su capacidad óptima. La totalidad de la superficie deslizante se deberá perchar, produciendo una posición cambiante y oblicua en los neumáticos, en los primeros 200 kilómetros de rodaje, mediante un modo de conducción contenido. A través del rodaje, los neumáticos alcanzaran su capacidad óptima.
- Por razones de seguridad, recomendamos renovar también las válvulas al montar un neumático nuevo.

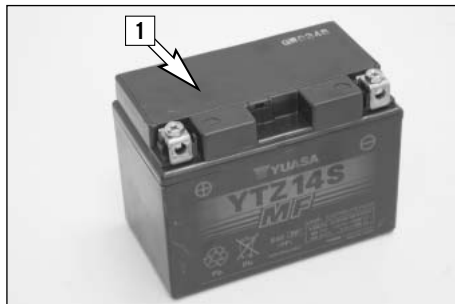


Controlar de la tensión de los radios

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

⚠ ATENCION

- Si se continua el viaje con radios sueltos, éstos se pueden romper y con ello provocar un comportamiento en carretera inestable. Radios arrancados pueden dañar la cámara de aire, la motocicleta puede quedar fácilmente fuera de control mediante la pérdida de aire.
- Radios con demasiada tensión pueden partirse a causa de un local exceso de rendimiento. Los radios deben tensarse con un par de apriete de $5 \text{ Nm} \pm 1 \text{ Nm}$.



Batería

La batería se encuentra delante del motor en la protección de marcha inferior y no requiere mantenimiento. Verificar el nivel electrolítico o añadir agua si necesario. Hay que limpiar sólo los polos de la batería y lubricarlos eventualmente un poco con una grasa exento de ácido.

Muy importante para la durabilidad de la batería es el estado de carga y la forma de carga.



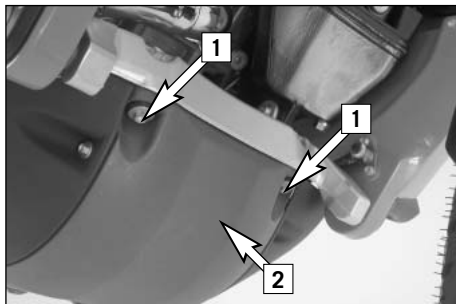
ATENCIÓN

No activar nunca la motocicleta con la batería descargada o sin batería. En ambos casos podrían averiarse partes electrónicas y dispositivos de seguridad. Con ello la motocicleta no es más segura para la circulación.



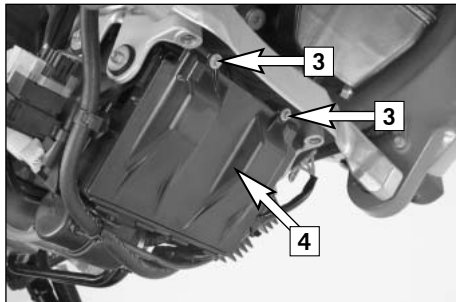
AVISO

El listel de cierre [1] no debe ser retirado por ningún motivo, de lo contrario la batería sufrirá daños.



Montar y desmontar la batería

La batería necesita ser desmontada solamente para el retiro del servicio de la motocicleta. Para ello quitar los tornillos [1] y girar hacia abajo la protección de marcha inferior [2]. Quitar los tornillos [3] y girar hacia adelante la tapa de la batería [4]. Soltar primero el polo negativo y después el polo positivo de la batería. Quitar la tapa de la batería y sacar la batería junto con la cubierta de la batería hacia afuera. Cargar la batería antes y después del depósito. Temperatura de depósito 0 – 35°C. Para el montaje, colocar la batería junto con la cubierta de la batería en el compartimiento de la batería y montar la tapa de la batería. Conectar primero las conexiones al polo positivo y después al polo negativo de la batería, para evitar cortocircuitos. cerrar hacia arriba la tapa de la batería y fijarla con 2 tornillos. Desplegar hacia arriba la protección de marcha inferior, colocar Loctite 243 (aseguramiento de tornillos) en las roscas de ambos tornillos, montar los tornillos y apretarlos con 25 Nm.



⚠ ATENCION

- Si por cualquiera razón electrolitos (ácido sulfúrico) salieran de la batería hay que proceder muy cuidadosamente. El electrolito puede causar graves quemaduras.
- En caso de contacto con la piel, lavar con abundante agua.
- Si el electrolito llega a los ojos, lavarlos por los menos durante 15 minutos con agua y consultar inmediatamente un médico.
- Aunque se trate de una batería cerrada gases explosivos pueden salir. Alejen de la batería llamas abiertas o chispas.
- Tengan baterías defectuosas fuera del alcance de los niños y las evacúen debidamente.
- Los tornillos de la protección de marcha inferior deben ser necesariamente asegurados con loctite 243, con ello éstos no pueden aflojarse.

! AVISO

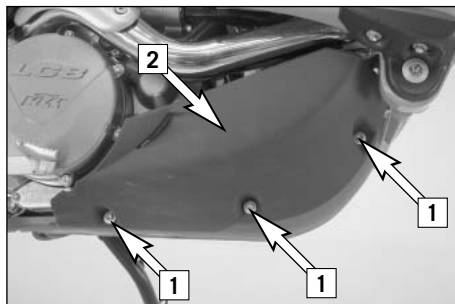
No desembornen la batería nunca cuando el motor está en marcha, de esta manera se destruye el regulador-rectificador.

ALMACENAMIENTO:

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

¡Cargar la batería cada 3 meses!



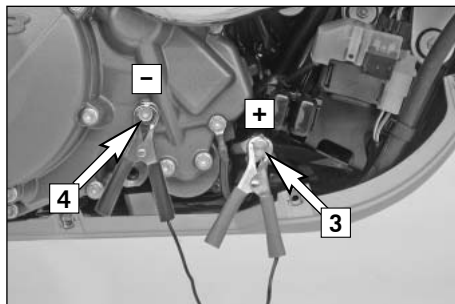


Cargar la batería

Para cargar la batería ésta no debe ser desmontada. Retirar el tornillo [1] y quitar el revestimiento del motor [2]. Quitar el capuchón de protección rojo y conectar el dispositivo de carga con más en el tornillo [3] y con menos en el tornillo [4]. Cargue la batería según las indicaciones de la tabla siguiente. Las intensidades de la corriente y el tiempo de carga no deben ser sobrepasados. Cargas rápidas con altas intensidades de corriente tienen un efecto negativo sobre la durabilidad.

CARGA DE LA BATERÍA

Normal	1,1 amperios	5 - máx. 10 h.	máx. 14,4 Volt
Rápida	5,5 amperios	máx. 1 h.	máx. 14,4 Volt



Para cargar la batería cuando aún está montada utilice exclusivamente el dispositivo de carga KTM (Art. No. 58429074000). Solamente así se asegura que no se produzca ningún daño en el sistema eléctrico a bordo mediante una sobrecarga. **¡Si se utilizan otros aparatos de carga, a toda costa se debe desmontar la batería!** Con esta herramienta de carga Usted puede adicionalmente examinar la tensión de reposo y la capacidad de arranque de la batería y el generador. Además con esta herramienta se hace imposible una sobrecarga de la batería. Si la batería fue encendida descargada, se debe cargar inmediatamente. Tras un largo periodo de no funcionamiento en estado de descarga, se produce una descarga profunda y un sulfatamiento, lo cual conlleva a la destrucción de la batería. Durante un almacenamiento prolongado, la batería debe ser recargada cada 3 meses.

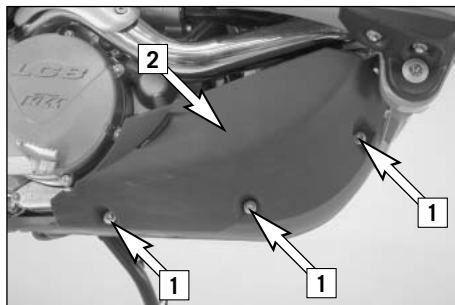
! AVISO

- El listel de cierre no debe ser retirado por ningún motivo, de lo contrario la batería sufrirá daños.
- Para el procedimiento de carga, conectar primero la batería a la herramienta de carga, luego encender la herramienta de carga. Después del procedimiento de carga, primero apagar la herramienta de carga, luego desconectar la batería.
- En un procedimiento de carga en habitaciones cerradas, se debe proveer una buena aireación. Durante el procedimiento de carga la batería produce gases explosivos.
- Si la batería es cargada durante mucho tiempo o con una tensión o una intensidad de corriente alta, se escapa electrólito sobre la válvula de seguridad. Con ello la batería pierde en capacidad.
- Cargas rápidas deben ser en lo posible omitidas.

Ayuda de arranque

Se desaconseja el uso de una ayuda de arranque ya que puede resultar un daño en la electrónica de a bordo.



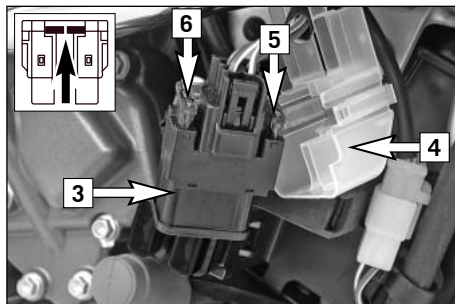


Fusible general

Con el fusible general están protegidos todos los consumidores de corriente de la motocicleta. El fusible general se encuentra en el relé de arranque, debajo del revestimiento del motor derecho. Retirar los tornillos [1] y quitar el revestimiento del motor [2].

⚠ ATENCION

No se queme con el tubo de escape caliente.

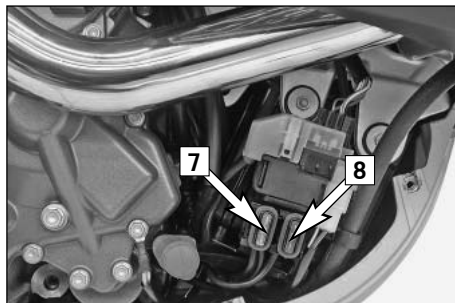


Sacar el relé de arranque [3] del soporte hacia arriba, quitar el capuchón [4] y controlar el fusible general [5]. En el relé de arranque está metido también un fusible de repuesto [6] (30 amperios).

Sustituir un fusible fundido sólo por un fusible equivalente. Si después de ser sustituido por un nuevo fusible éste de nuevo se funde, imprescindiblemente consultar con un taller especializado autorizado KTM.

! AVISO

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



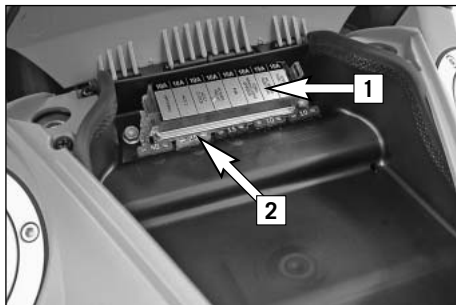
Fusibles para ABS – Modelos con ABS (Sistema-Anti-Bloqueo)

Debajo del relé de arranque se encuentran 2 fusibles para el ABS. Quitar los capuchones y controlar los fusibles [7] y [8]. Reemplazar el fusible fundido solamente con uno equivalente. Si después de ser sustituido por un nuevo fusible éste de nuevo se funde, imprescindiblemente consultar con un taller especializado autorizado KTM.

! AVISO

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

Fusibles de sustitución con 25 y 40 amperios se encuentran junto a la caja de fusibles en el compartimiento de depósito adelante del banco de asiento.



Fusibles para consumidores de corriente individuales

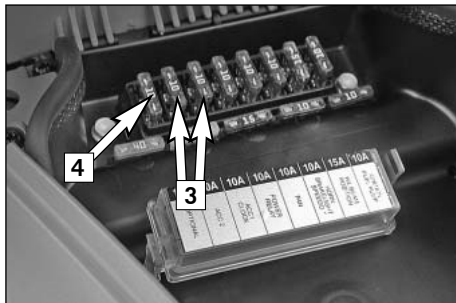
En el compartimiento de depósito está montada la caja de fusibles con fusibles adicionales mediante los cuales los consumidores de electricidad están asegurados separadamente. En la tapa de la caja de fusibles **[1]** están especificados los consumidores de corriente y la correspondiente capacidad del fusible. Fusibles de sustitución **[2]** con 10, 15, 25 y 40 amperios se encuentran igualmente junto a la caja de fusibles.



Sustituir un fusible fundido sólo por un fusible equivalente. Si después de ser sustituido por un nuevo fusible éste de nuevo se funde, imprescindiblemente consultar con un taller especializado autorizado KTM.

! AVISO

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

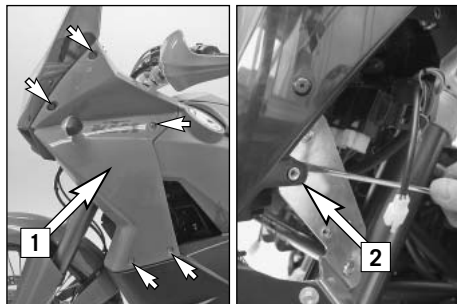


Los fusibles ACC 1 / CLOCK y ACC 2 **[3]** están previstos para dispositivos accesorios con un consumo máximo de corriente de 10 amperios cada uno.

Para la conexión de estos aparatos se encuentran debajo del revestimiento del faro las terminales correspondientes. Consulte sobre ello con su taller especializado KTM.

ADVERTENCIA PARA LOS MODELOS CON ABS:

Con el fusible ABS OPTIONAL [4] se asegura el ABS.

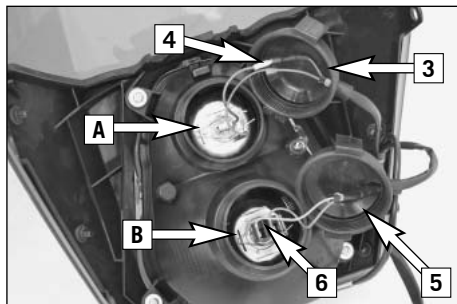


Cambiar las lámparas del faro

Quitar a la izquierda y la derecha 5 tornillos y quitar ambos revestimientos laterales [1]. Con un destornillador desenganchar los cubrejuntas de soporte [2]. Virar hacia adelante el escudo de viento junto con el faro y separar la terminal en el soporte del enchufe. Colocar el faro sobre una superficie blanda para evitar daños.

! AVISO

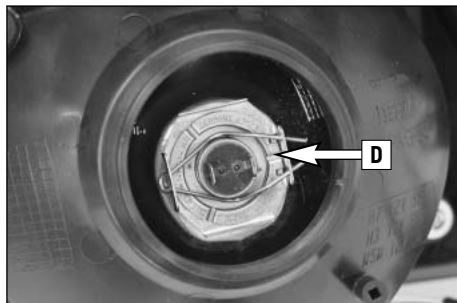
No toquen la bombilla de la lámpara indandescente con los dedos, éste debe ser exento de grasas. Debido al calor la grasa se evapora y se ataca al reflector.



LÁMPARA DE LUZ LARGA [A]:

Retirar el capuchón de goma [3] y quitar la terminal [4]. Desenganchar el estribo de soporte y sacar la lámpara hacia afuera.

Introducir la lámpara nueva (véase Datos técnicos - Chasis / Equipamiento de luces), enganchar el estribo de soporte, conectar la terminal y montar el capuchón de goma.

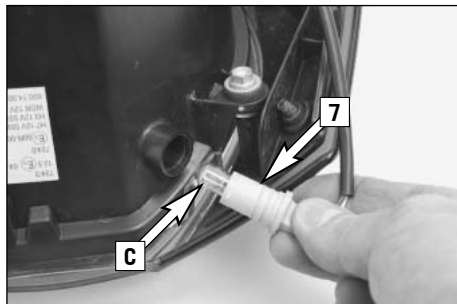


LÁMPARA DE LUZ CORTA [B]:

Retirar el capuchón de goma [5] y quitar la terminal [6]. Desenganchar el estribo de soporte y sacar la lámpara hacia afuera.

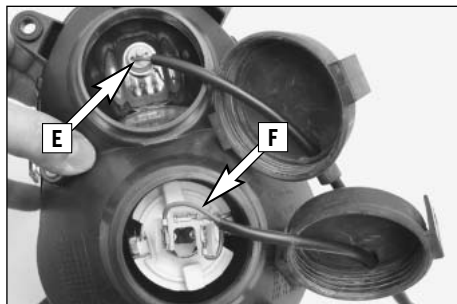
Tenga cuidado en la colocación de la nueva lámpara (véase Datos técnicos - Chasis / Equipamiento de luces) de que la lengua [D] sienta en el correspondiente escote de la montura.

Enganchar el estribo de soporte, conectar la terminal en la lámpara y montar el capuchón de goma.



LÁMPARA DE LUZ DE PARQUEO [C]:

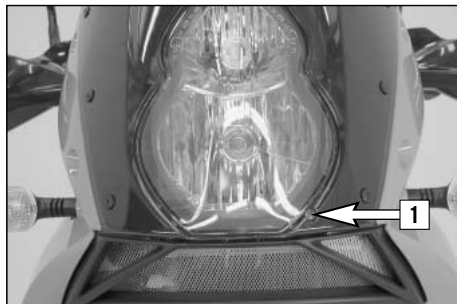
Sacar el portalámparas [7] del reflector y sacar la lámpara del portalámparas.



Versión USA:

En la versión USA la luz de parqueo [E] se encuentra en la parte superior del faro. En la parte inferior del faro está montada una lámpara [F] (véase Datos técnicos - Chasis / Equipamiento de luces) con luz corta y larga.

Antes del montaje del faro, conectar la terminal en el soporte del enchufe y comprobar el funcionamiento correcto de todas las lámparas.

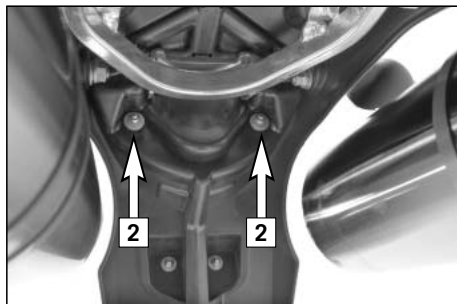


Ajustar la distancia de luz del faro

La carga adicional puede exigir muy posiblemente una corrección de la distancia de luz del faro. Con un tornillo de ajuste [1] puede ser regulada la distancia de luz del faro. Giros en el sentido de las manecillas del reloj aumentan la distancia de luz, giros en el sentido contrario a las manecillas del reloj reducen la distancia de luz.

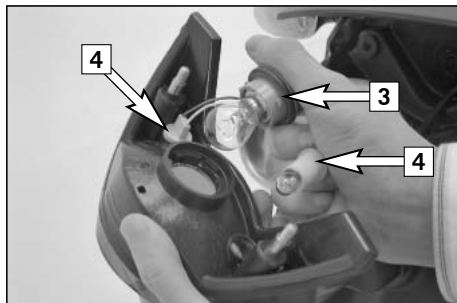
CONTROL:

Haga una marcación a los 830 mm (990 Adventure S) o bien a los 790 mm (990 Adventure) de altura, en un muro claro en el cual se encuentre una superficie horizontal. Colóquese con la motocicleta lista para el viaje (equipaje, conductor, acompañante del conductor) a una distancia de 10 metros del muro y encienda la luz corta. La frontera clara oscura debería pasar por la marcación.



Cambiar las lámparas de freno y luz trasera

Retirar ambas tuercas hexagonales [2] en la parte inferior del guardafangos y quitar hacia atrás la luz trasera.



LÁMPARA DE LA LUZ DE FRENO:

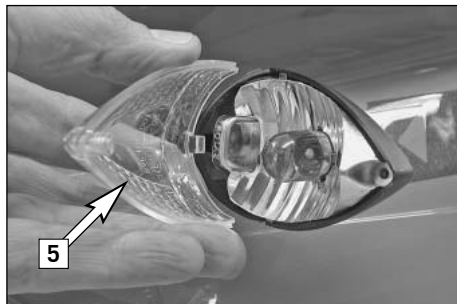
Girar la boquilla de lámpara [3] aprox. 30° en el sentido contrario de las agujas del reloj y sacarla de la caja de la luz trasera.

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

El montaje se efectúa por orden contrario.

LÁMPARAS DE LA LUZ TRASERA:

Sacar el portalámparas [4] de la carcasa y sacar la lámpara del portalámparas.

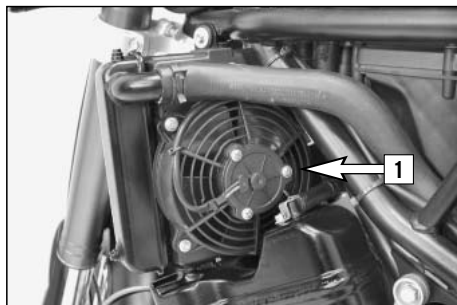


Cambiar la lámpara del intermitente

Quitar el tornillo de la parte trasera de la luz intermitente, virar cuidadosamente el lente [5] hacia el vehículo y retirarlo.

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

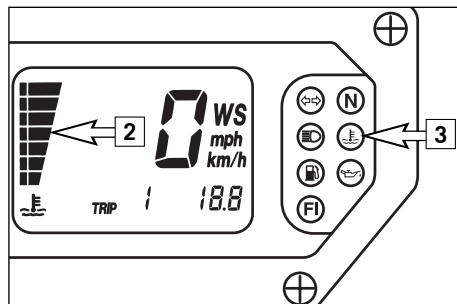
El montaje se efectúa por orden contrario.



Sistema de refrigeración

A través de la bomba de agua, en el motor hay un circuito forzoso del líquido refrigerante. Con el motor frío el líquido refrigerante circula solamente en los cilindros y las culatas. Después de que el motor ha alcanzado 75°C, el termostato se abre y el líquido refrigerante es bombeado también a través del radiador de aluminio.

El enfriamiento se logra a través del viento en carretera, entre más baja la velocidad, menor es el efecto de enfriamiento. Igualmente disminuyen el efecto de enfriamiento aletas de enfriamiento sucias. Cuando por ej. mediante el circular lento del tráfico en la ciudad o la espera delante de un semáforo sopla poco o nada de viento de carretera a través del radiador, la temperatura del líquido de refrigeración aumenta. Si la temperatura del líquido de refrigeración alcanza los 102°C, se enciende el ventilador [1]. Con ello es soplado a través del radiador viento adicional y se impide el sobrecalentamiento del sistema de refrigeración.



! AVISO

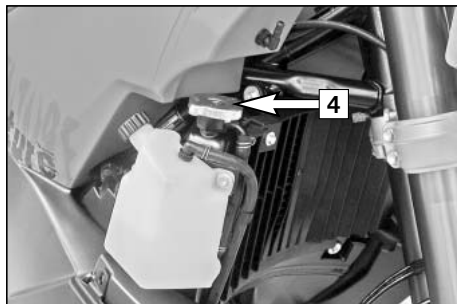
El indicador de temperatura [2] comienza a titilar y la lámpara de aviso roja de la temperatura del líquido refrigerante [3] comienza a alumbrar cuando el líquido refrigerante ha alcanzado los 120°C y con ello la temperatura normal de funcionamiento ha sido sobrepasada.

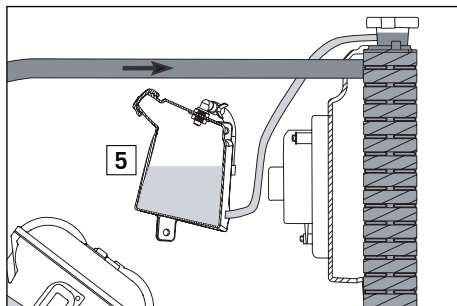
Posibles causas:

- **Marcha lenta y altas solicitaciones con alta temperatura del aire:**
Aumentar, si es posible, la velocidad de marcha para que acceda más aire a los radiadores. Si después de recorrer 1500 metros sigue sin apagarse el testigo hay que parar la moto, parar el motor y buscar otras causas.
- **El ventilador en el radiador no funciona!**

Es necesario que el ventilador funcione si el encendido está conectado y el líquido refrigerante alcanza una temperatura de 120°C. Si el ventilador no funciona pero hay suficiente líquido refrigerante, puede continuar hasta el próximo taller especializado de KTM sometiendo al motor a las menores solicitaciones posibles.

- **Insuficiente líquido refrigerante en el sistema:**
Controle si sale líquido refrigerante (también en el lado inferior del vehículo). Deje enfriar el motor y examine el nivel del líquido refrigerante en el radiador (véase el capítulo examinar el nivel del líquido refrigerante en el radiador). Sólo se puede continuar viajando cuando existe suficiente líquido en el sistema. Busque de inmediato un taller especializado KTM para corregir la falla. ¡Si se continua el viaje a pesar de que la lámpara de aviso de la temperatura del líquido refrigerante alumbr, se producen daños en el motor!
- **Utilización continua del embrague (patinar) a baja velocidad.**





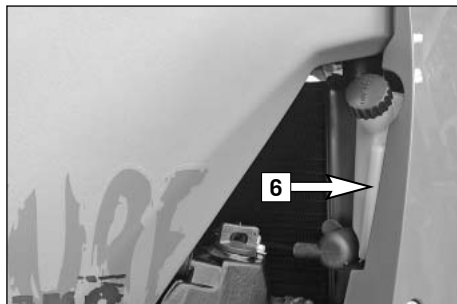
Como líquido refrigerante se utiliza una mezcla de 50 % de agente anticongelante y 50 % de agua destilada. Su temperatura mínima de protección es de - 25° C. Esta mezcla además de ser un buen anticongelante protege también de la corrosión, por este motivo no debe ser nunca sustituida por agua pura.

! AVISO

- Utilice siempre anticongelantes de calidad y marcas conocidas (Motorex Anti-Freeze) para evitar la corrosión y la formación de espuma.
- Cuando usted llega a zonas donde es de contar con temperaturas por debajo de -25°C el anticongelante debe ser aumentado significativamente.

La presión (1,4 bar) producida por la elevada temperatura del circuito de refrigeración se regula por medio de la válvula del tapón del radiador [4]. La temperatura puede aumentar hasta los 125° C sin afectar a su buen funcionamiento.

El líquido refrigerante sobrante mediante el ensanchamiento de calor es conducido al depósito de compensación [5]. Si la temperatura se reduce en el sistema de refrigeración, esa parte es nuevamente absorbida de retorno.

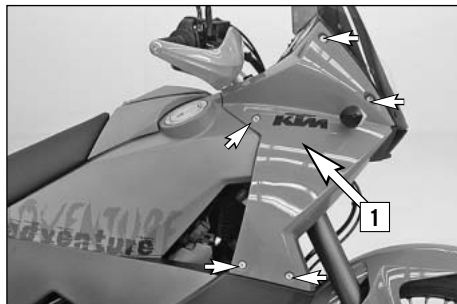


Examinar el nivel del líquido refrigerante en el depósito de compensación

El nivel del líquido refrigerante se controla con el motor frío. Él debe estar entre la marca MIN y MAX en el depósito de compensación [6].

Cuando el nivel del líquido refrigerante se encuentra por debajo de la marcación MIN se debe rellenar con líquido refrigerante (véase arriba la proporción de la mezcla).

Si se debe constantemente rellenar el líquido refrigerante, probablemente el sistema de refrigeración es permeable. Si el depósito de compensación está vacío, se debe también examinar el nivel del líquido refrigerante en el radiador. Haga examinar el nivel del líquido refrigerante en un taller especializado KTM.

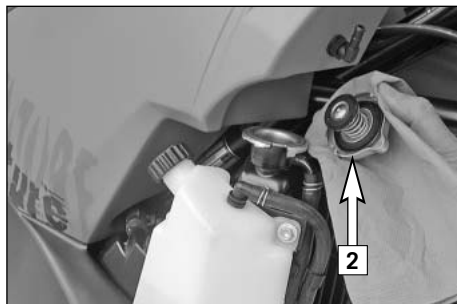


Examinar el nivel del líquido refrigerante en el radiador

Retirar los 5 tornillos, quitar el revestimiento derecho [1], desconectar el cable de la luz intermitente y la ventilación del depósito de gasolina.

⚠ ATENCION

Es preferible controlar el nivel del líquido de refrigeración con el motor en frío. No abra el tapón del radiador con el motor caliente. Si ha de hacerlo utilice un trapo para cubrir el tapón y hágalo lentamente para dejar escapar la presión - ¡CUIDADO! ¡PELIGRO DE GRAVES QUEMADURAS!

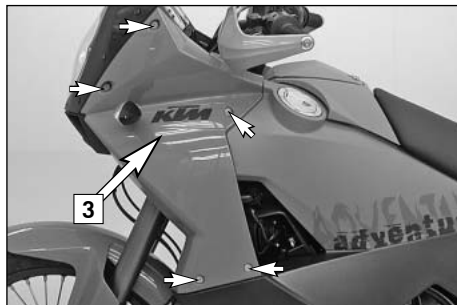


Recubrir el tapón del radiador [2] con un trapo, girar cuidadosamente en sentido contrario a las manecillas del reloj y quitarlo. El radiador debe ser llenado completamente con líquido refrigerante, no se debe encontrar aire en el radiador.

Si falta líquido refrigerante, probablemente el sistema de refrigeración es permeable. En tal caso haga examinar el sistema de refrigeración en un taller especializado KTM.

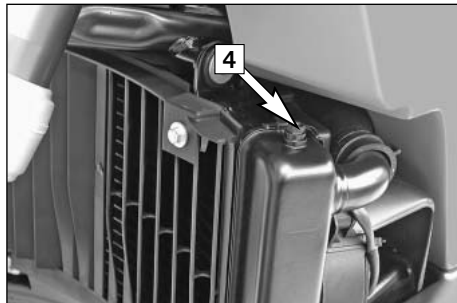
! AVISO

Si se debe rellenar con más de 1 litro de líquido refrigerante, hay que sangrar el sistema de refrigeración.



Sangrar el sistema de refrigeración

Retirar los 5 tornillos, quitar el revestimiento izquierdo [3], desconectar el cable de la luz intermitente y la ventilación del depósito de gasolina.



Retire el tornillo de sangrado [4] en el lado izquierdo del radiador.

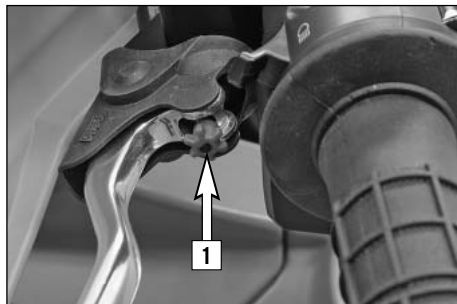


Para poder sangrar completamente el sistema de refrigeración es necesario levantar la motocicleta adelante aprox. 50 cm.

Ahora llene el líquido de refrigeración hasta que éste salga sin burbujas por el orificio de purga del aire y monte inmediatamente el tornillo para que ningún aire pueda entrar en el radiador.

Llene el radiador completamente con líquido refrigerante.

Conectar el cable de la luz intermitente y la ventilación del depósito de gasolina. Montar el revestimiento. Después de un breve viaje controlar de nuevo el nivel del líquido refrigerante.



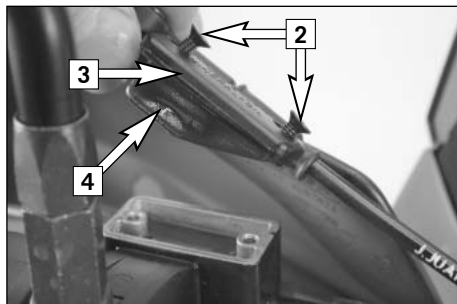
Cambiar la posición básica de la palanca del embrague

Con el tornillos de ajuste [1] se puede regular individualmente la posición de la palanca del embrague, lo que permite adaptar de forma ideal la posición de la palanca al tamaño personal de la mano.

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

! AVISO

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



Controlar el nivel de aceite del embrague hidráulico

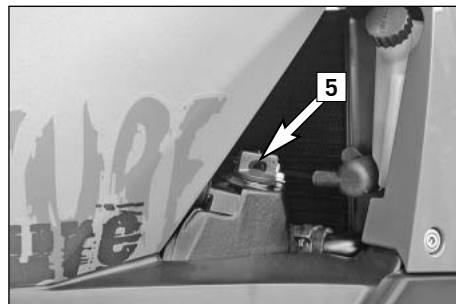
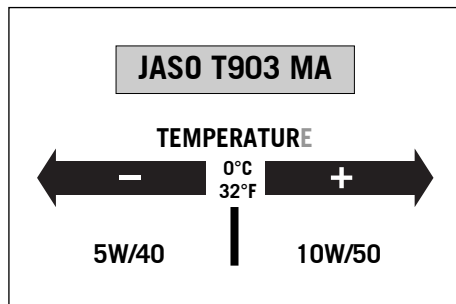
Para comprobar el nivel de aceite del cilindro maestro del embrague se tiene que quitar la tapa. Quitar para ello los tornillos [2] y la tapa [3] junto con la goma protectora [4]. El nivel del aceite debería estar, con el cilindro maestro horizontal, a 4 mm del borde superior.

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

! AVISO

KTM utiliza para el accionamiento del embrague hidráulico un aceite mineral hidráulico biodegradable. Este aceite no puede ser mezclado con ningún otro aceite hidráulico. Utilice siempre el aceite hidráulico KTM original (adquirible en su taller especializado KTM), solamente de esta manera puede ser garantizada una óptima función del accionamiento del embrague hidráulico.

De ningún modo llenar con líquido para frenos.



Aceite de motor

Antes fueron colocados aceites de motor para motocicletas de 4 tiempos del área de los automóviles, porque no existieron ningunas especificaciones propias para motocicleta. Diversos desarrollos técnicos exigieron una especificación propia para motocicletas – la norma JASO T903 MA. Si bien para los motores de automóviles son exigidos largos intervalos de cambio, para los motores de motocicleta está en primer plano el alto rendimiento con alto número de revoluciones. Para la mayoría de motores de motocicleta se lubrica también el cambio de marchas y el embrague con el mismo aceite. La norma JASO MA corresponde a esas exigencias especiales.

Utilice solamente aceites de motor totalmente sintéticos, cuyas exigencias de calidad cumplan la norma JASO MA (mire las descripciones en el recipiente)

KTM recomienda Motorex Power Synt 4T en las viscosidades 10W/50 (para temperaturas sobre 0°C) o bien 5W/40 (para temperaturas bajo 0°C).

Controlar el nivel de aceite del motor

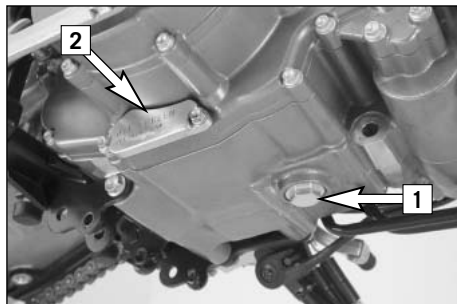
El nivel de aceite del motor se controla con el motor caliente (por lo menos 4 barras del indicador de temperatura alumbran). Dejar encendido el motor aprox. 1 minuto en ralentí y estacionar derecha la motocicleta sobre una superficie horizontal (no sobre el caballete lateral). Apagar el motor, desatornillar la varilla del nivel de aceite [5] hacia afuera y limpiarla con un pañuelo. **Atornillar** la varilla del nivel de aceite **totalmente** y desatornillarla de nuevo hacia afuera.

El nivel del aceite debe estar entre el extremo inferior de la varilla del nivel de aceite (MIN) y la marcación MAX.

La cantidad de aceite entre la marcación MIN y MAX asciende a 0,5 litros, en caso necesario llenar con aceite de motor y examinar la permeabilidad del motor.

! AVISO

- Una cantidad insuficiente de aceite o un aceite de mala calidad llevan a un desgaste prematuro del motor.
- No superar el nivel máximo de aceite
- El aceite debe quedar por debajo del nivel mínimo



Cambiar el aceite de motor y el filtro del aceite, limpiar el tamiz del aceite

! AVISO

El cambio del aceite del motor se puede realizar por sí mismo solamente después del vencimiento del tiempo de garantía. Si Usted lleva a cabo el cambio del aceite por sí mismo dentro del tiempo de garantía, la garantía expira.

ADVERTENCIA:

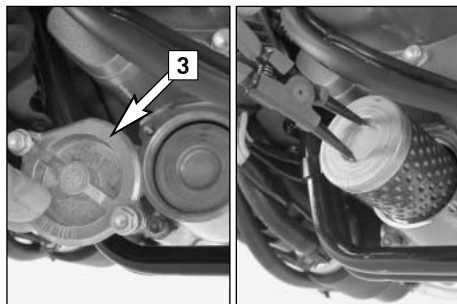
El motor LC8 tiene una lubricación por cárter seco. El aceite de motor es bombeado desde el cárter de aceite del cárter del motor en el depósito de aceite. En un cambio de aceite es consiguiente dejar escapar también el aceite de motor del depósito de aceite. Ya que para un cambio de aceite se deben desmontar muchas partes, recomendamos dejar realizar el cambio del aceite de motor en un taller especializado KTM.

En el período de garantía es preciso que el cambio de aceite sea efectuado por un taller autorizado KTM, de lo contrario se pierde el derecho de garantía.

Hay que efectuar el cambio de aceite con el motor caliente después del servicio.

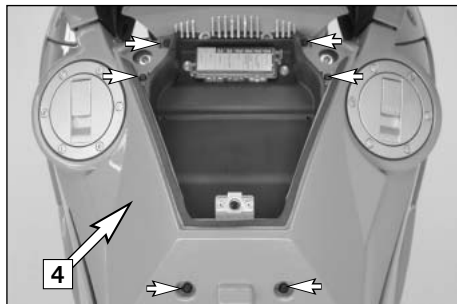
⚠ ATENCION

El motor después del servicio así como el aceite están muy calientes – eviten quemarse!

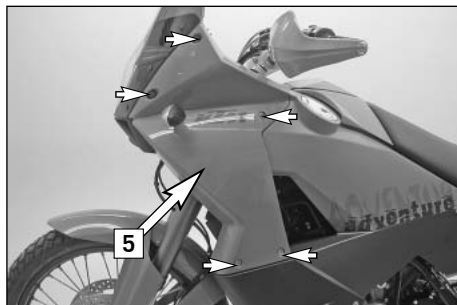


Estacionar la motocicleta derecha sobre una superficie horizontal. Retirar los 4 tornillos. Quitar la protección de marcha inferior y colocar un recipiente para el aceite viejo debajo del motor. Retirar el tornillo de vaciado del aceite [1]. Quitar la tapa de cierre [2] y sacar con un alicate el tamiz del aceite del cárter del motor.

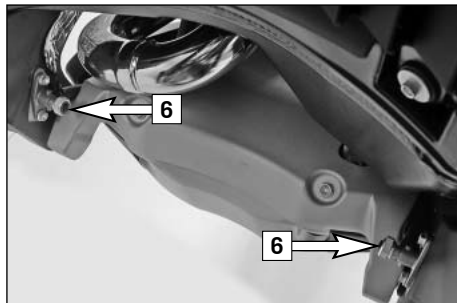
Retirar la tapa del filtro del aceite [3] y sacar el filtro del aceite con un alicate para anillo seeger (al revés) del cárter del motor.



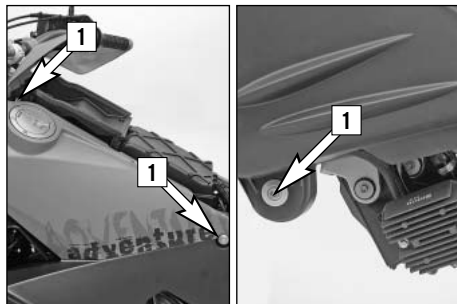
Retirar los 6 tornillos y quitar el revestimiento [4].



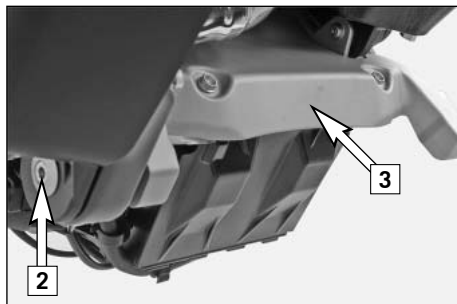
Retirar los 5 tornillos, quitar el revestimiento izquierdo [5] y desconectar el cable de la luz intermitente.



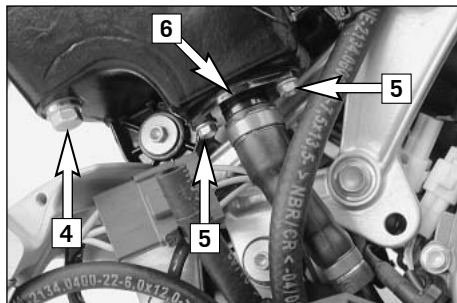
Cerrar ambos grifos de la gasolina [6] del conducto de conexión.



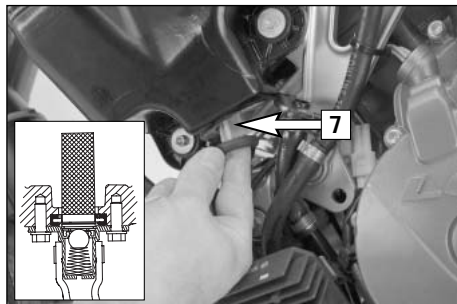
Retirar los 3 tornillos [1], elevar el depósito de gasolina aprox. 15 mm y virar arriba cuidadosamente hacia el lado. Desconectar los conductos del combustible, separar la terminal de la bomba de gasolina y del cable del transmisor (nivel de gasolina) y poner al lado el depósito de gasolina.



Retirar el tornillo inferior [2] del depósito de gasolina derecho. Retirar los tornillos hexagonales y quitar el revestimiento de la batería [3].

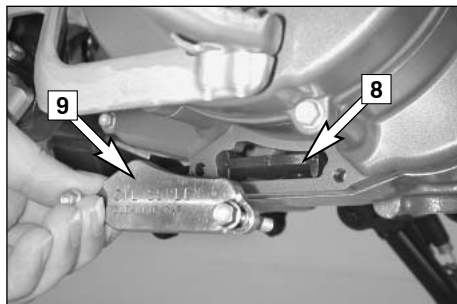


Retirar el tornillo de vaciado [4] en el depósito de aceite y dejar fluir el aceite en un recipiente. Retirar los tornillos [5] y virar hacia el lado la válvula de reflujo del aceite [6].



Sacar cuidadosamente del depósito de aceite el tamiz del aceite [7].

Limpiar minuciosamente los tornillos de vaciado, la tapa y ambos tamices del aceite. Limpiar todas las juntas de cobre elásticas y examinar posibles daños, en caso necesario renovarlas.



Montar el tornillo de vaciado del aceite con una nueva junta de cobre en el motor y apretar con 20 Nm.

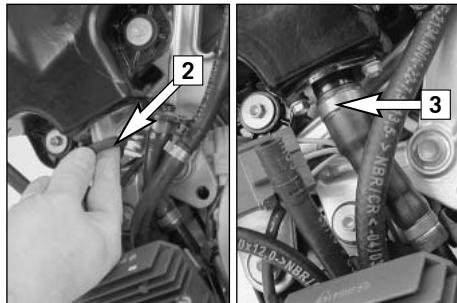
Empujar el tamiz del aceite [8] con la marcación TOP hacia arriba en el orificio de la carcasa de la bomba del aceite. Examinar la colocación correcta del anillo preformado y montar la tapa de cierre [9]. Apretar los tornillos con 10 Nm.



Meter un nuevo filtro del aceite [1] en el cárter del motor, engrasar el aro tórico y montar la tapa del filtro del aceite junto con el aro tórico. Apretar los tornillos con 6 Nm.

! AVISO

Utilice solamente filtros de aceite KTM originales, con el uso de otros filtros el motor puede sufrir daños.



Montar el tornillo de vaciado del aceite con una nueva junta de cobre en el depósito de aceite y apretar con 20 Nm.

Engrasar la junta de cobre [2] y empujar cuidadosamente el tamiz del aceite en el depósito de aceite. Posicionar la válvula de reflujo del aceite [3], montar los tornillos y apretarlos con 10 Nm.



Montar el revestimiento de la batería y apretar los tornillos con 25 Nm. Montar el tornillo inferior del depósito de gasolina derecho y apretarlo con 25 Nm.

Enganchar el depósito de gasolina izquierdo en la fijación superior. Conectar los conductos del combustible y de la terminal de la bomba de gasolina y del cable del transmisor (nivel de gasolina). Fijar el depósito de gasolina con 3 tornillos y apretar los tornillos con 25 Nm. Abrir ambos grifos de gasolina del conducto de conexión.



Llenar con 2,5 litros de aceite de motor totalmente sintético según la norma JASO MA (por ej. Motorex Power Synt 4T) y montar la varilla de nivel de aceite. Encender el motor, dejarlo calentar durante 4 minutos y apagar el motor. Retirar la varilla de nivel de aceite y llenar con aceite de motor hasta la marcación MAX (aprox. 0,5 litros).

Revisar pérdidas de aceite en el motor y el depósito de aceite.



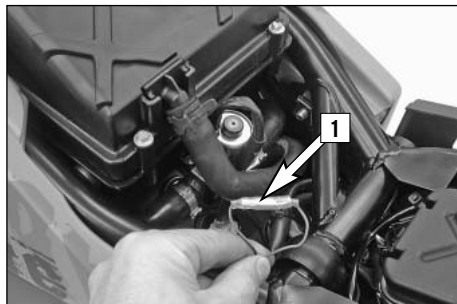
Aplicar Loctite 243 en las roscas de los 4 tornillos. Montar la protección de marcha inferior y apretar los tornillos con 25 Nm.



ATENCION

Los tornillos de la protección de marcha inferior en todo caso deben ser asegurados con loc-tite 243, para que así no se aflojen.

Conectar el cable de la luz intermitente y el tubo de purga del aire del depósito de gasolina y montar el revestimiento izquierdo. Montar el revestimiento del compartimiento del depósito.



Activar la curva de encendido para gasolina con bajo octanaje

Si Usted viaja con su motocicleta por países donde no puede obtener gasolina con por lo menos 95 octanos (ROZ), se puede activar de manera sencilla una curva de encendido adecuada. En el ámbito de la fijación del amortiguador superior se encuentra un enchufe de conexión [1] en un cable marrón-negro.

Si ambas terminales están conectadas la curva de encendido para gasolina con por lo menos 95 octanos (ROZ) se encuentra activada.

Si se separa este enchufe de conexión se activa la curva de encendido para gasolina con 80 – 94 octanos (ROZ). Con ello el motor pierde un poco en rendimiento pero se impide que por intermedio de una mala gasolina se produzcan igniciones incandescentes y se provoque un daño en el motor.

! AVISO

Si no hay a disposición gasolina con un mínimo de 95 octanos (roz) indispensablemente debe ser activada la curva de encendido para 80 – 94 octanos (roz) y así evitar un daño en el motor.

Si deja realizar en su motocicleta los trabajos de manutención prescritos, apenas se pueden esperar fallas. Si no obstante resulta una falla le aconsejamos proceder según la tabla de búsqueda de fallas para su localización.

No obstante señalamos que muchos trabajos no pueden ser realizados por uno mismo. En caso de dudas le rogamos consultar con un taller especializado autorizado por KTM.

FALLO	CAUSA	REMEDIO
El motor no pica al accionar el botón de arranque	Error de maniobra	Conectar el encendido, conmutar el cambio de marchas a neutro, conectar el interruptor de parada de emergencia, no acelerar durante la puesta en marcha
	Batería descargada	Cargar la batería y hacer constar la causa de la descarga, dirigirse a un taller especializado KTM.
	Fusible IGNITION fundida	Renovar el fusible IGNITION en la caja de fusibles
	Fusible general fundido	Quitar el revestimiento derecho del motor y renovar el fusible general
	Cerradura de encendido o interruptor de parada de emergencia defectuosos	Verificar la cerradura de encendido y el interruptor de parada de emergencia, dirigirse a un taller especializado KTM.
El motor gira sólo con la maneta de embrague apretada	Seguridad del sistema de arranque defectuosa	Diríjanse a un taller especializado KTM
	Una marcha está metida	Colocar el cambio de marchas en neutro
	Una marcha está metida y el cable lateral está desplegado	Colocar el cambio de marchas en neutro
El motor gira aunque una marcha esté puesta	Seguridad del sistema de arranque defectuosa	Diríjanse a un taller especializado KTM
	Seguridad del sistema de arranque defectuosa	Diríjanse a un taller especializado KTM
El motor gira, pero no arranca	Error de maniobra	Observen las indicaciones de arranque (véanse instrucciones de conducción)

FALLO	CAUSA	REMEDIO
El motor gira, pero no arranca	Fusible de la bomba de gasolina fundido	Renovar el fusible FUEL PUMP
	Embrague del conducto de gasolina no enchufado	Enchufar el embrague del conducto de gasolina
	Conector de clavijas del tramo de cables oxidado	Quitar el revestimiento del depósito de gasolina, limpiar el conector de clavijas y tratarlo con un spray anti-humedad
	Falla en el sistema de inyección	Consultar un taller especializado autorizado por KTM
	Una marcha está metida y el cable lateral está desplegado	Colocar el cambio de marchas en neutro
El motor no tiene bastante potencia	Filtro de aire/filtro de gasolina muy sucio	Dejar renovar el filtro de aire/filtro de gasolina en un taller especializado autorizado por KTM
	Falla en el sistema de inyección	Consultar un taller especializado autorizado por KTM
	Curva de encendido para 80 octanos está activada	Activar la curva de encendido para 95 octanos, condición previa - se utiliza gasolina con 95 octanos (ROZ)
El motor se calienta demasiado	No hay bastante líquido refrigerante en el sistema de refrigeración	Rellenar líquido refrigerante (véanse trabajos de mantenimiento), verificar la estanqueidad del sistema de refrigeración
	Las láminas del radiador están fuertemente ensuciadas	Limpiar las láminas del radiador con un chorro de agua
	Formación de espuma en el sistema de refrigeración	Cambiar el líquido refrigerante, utilizar un anti-congelante de marca
	Tubo del radiador doblado o dañado	Extender correctamente el tubo del radiador o bien renovarlo
	Fusible del ventilador fundido	Renovar el fusible FAN

FALLO	CAUSA	REMEDIO
El motor se calienta demasiado	Ventilador o termointerruptor para ventilador defectuoso Aire en el sistema de refrigeración Termóstato defectuoso	Diríjense a un taller especializado KTM Purgar el sistema de refrigeración (véase trabajos de manutención) Hacer examinar el termostato (temperatura de apertura 75°C) o bien renovarlo, buscar un taller especializado KTM
Lámpara FI parpadea/se ilumina	Falla en el sistema de inyección (véase código de luz intermitente)	Consultar un taller especializado autorizado por KTM.
Alumbra la lámpara de advertencia ABS	Situación de rodamiento con número de revoluciones de la rueda diferidas considerablemente Fusible fundido Sensores ABS sueltos o cable averiado Rueda del sensor ABS deformada Falla en el ABS	Detenerse, apagar el encendido, arrancar de nuevo Renovar los fusibles ABS (debajo del revestimiento derecho del motor) Renovar el fusible ABS OPTIONAL Fijar en su sitio los sensores ABS y/o examinar las averías del cable, visitar un taller especializado autorizado KTM Visitar un taller especializado autorizado KTM Visitar un taller especializado autorizado KTM
El motor se apaga durante el viaje	No hay gasolina Fusible de la bomba de gasolina fundido	Tanquear gasolina Renovar el fusible FUEL PUMP
Alto consumo de aceite	Nivel de aceite de motor demasiado alto Aceite de motor demasiado líquido (viscosidad)	Verificar el nivel de aceite de motor en el motor con temperatura de servicio y corregirlo si necesario Utilizar aceite más viscoso, observen también el capítulo „Aceite de motor“
Los faros y las luces de posición no se encienden	Lámpara fundida Fusible fundido	Sustituir la lámpara Renovar el fusible H/L BEAM POSITION

FALLO	CAUSA	REMEDIO
Luz de intermitente, luz de frenos y bocina no funcionan	Lámpara fundida Fusible fundido	Sustituir la lámpara Renovar el fusible HORN BRAKELIGHT SPEEDO
La hora no aparece más o no está correcta	Fusible fundido, con ello no existe provisión de corriente	Renovar el fusible ACC1 / CLOCK y ajustar la hora
Batería descargada	Encendido (toma de corriente) desconectado La batería no es cargada por el generador	Cargar la batería según prescrito Hacer controlar el regulador de la tensión y el generador en un taller especializado autorizado por KTM
No hay indicación en el display del velocímetro multifuncional digital	Fusible fundido	Renovar el fusible HORN BRAKELIGHT SPEEDO
No hay visualización en el indicador de velocidad del velocímetro digital multifuncional	Cable del transmisor dañado o contactos del enchufe de cable oxidados	Examinar daños en el cable del transmisor, consultar un taller especializado autorizado por KTM

El código intermitente (lámpara FI) indica cuál componente está afectado por una falla. Con ello se puede localizar el defecto si no hay a disposición un tool de diagnosis. De acuerdo al ritmo intermitente se puede determinar un número de dos cifras, el llamado código intermitente, por ej.: Código intermitente 34: FI destella 3 veces largo, 4 veces corto, pausa, Código intermitente 06: FI destella 6 veces corto, pausa.

CÓDIGO INTERMITENTE	SEÑAL/COMPONENTE	DESCRIPCIÓN DE LA FALLA	MOTOR
02	Generador de impulsos	Función defectuosa	se cala
06	Sensor de la tapa de reducción	Señal de salida demasiado baja / alta	continua
07	Sensor para la 2a tapa de reducción	Señal de salida demasiado baja / alta	continua
09	Sensor de la presión de aspiración cilindro posterior	Señal de salida demasiado baja / alta	continua
11	Sensor de la presión de aspiración cilindro anterior	Señal de salida demasiado baja / alta	continua

El código intermitente indica cuál componente está afectado por una falla. Con ello se puede localizar el defecto si no hay a disposición un tool de diagnosis.

CÓDIGO INTERMITENTE	SEÑAL/COMPONENTE	DESCRIPCIÓN DE LA FALLA	MOTOR
12	Sensor de la temperatura del refrigerante	Señal de salida demasiado baja / alta	continua
13	Sensor de la temperatura del aire	Señal de salida demasiado baja / alta	continua
14	Sensor de la presión del aire ambiental	Señal de salida demasiado baja / alta	continua
15	Sensor del ángulo de inclinación	Señal de salida demasiado baja / alta	continua
17	Sonda lambda cilindro posterior	Función defectuosa	continua
18	Sonda lambda cilindro anterior	Función defectuosa	continua
24	Dispositivo de control de la alimentación de tensión	Función defectuosa	continua
25	Interruptor del caballete lateral	Cortocircuito después de masa	continua
33	Tobera de inyección cilindro posterior	Función defectuosa	se cala
34	Tobera de inyección cilindro anterior	Función defectuosa	se cala
37	Bobina de encendido cilindro posterior	Función defectuosa	se cala
38	Bobina de encendido cilindro anterior	Función defectuosa	se cala
41	Relé de la bomba de gasolina	Cortocircuito después de masa/positivo	se cala
45	Calefacción de sonda lambda cilindro posterior	Cortocircuito después de masa/positivo	continua
46	Calefacción de sonda lambda cilindro anterior	Cortocircuito después de masa/positivo	continua
49	Motor de ajuste de ralentí	Función defectuosa	continua
53	Válvula de aspiración para el recipiente de carbón act.	Cortocircuito después de masa/positivo	continua
54	Válvula de aire secundario	Cortocircuito después de masa/positivo o interrupción	continua
65	Falla EEPROM	Función defectuosa	continua
68	Tubo de depresión cilindro anterior defectuoso	Función defectuosa	continua
69	Tubo de depresión cilindro posterior defectuoso	Función defectuosa	continua
72	Motor de paso para la 2a tapa de reducción	Función defectuosa	continua

La limpieza regular y el cuidado de la laca pertenecen al mantenimiento y aportan a la conservación del valor de su motocicleta.

! AVISO

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

- Antes del lavado, cerrar los orificios de los silenciadores.
- Utilice mejor agua caliente agregando un agente de limpieza de los que se encuentran en el mercado y una esponja. Suciedad gruesa puede ser removida antes con un chorro de agua blando. Partes fuertemente sucias pueden ser atomizadas con un limpiador para motocicletas (por ej. Motorex 900) y adicionalmente tratadas con un pincel.
- Después de haber utilizado un ligero chorro de agua para el aclarado de la motocicleta, debería ser secada con aire a presión y la ayuda de un trapo. Seguidamente de un breve paseo para que el motor alcance su temperatura normal de funcionamiento y accione los frenos. De este modo se conseguirá la total evaporación del agua en los rincones de difícil acceso.
- Saque los capuchones de goma protectores de los mandos para que pueda evaporarse el agua que haya podido introducirse en ellos.
- Después del enfriamiento de la motocicleta todos los puntos de articulación y apoyo deben ser aceitados o engrasados y la cadena tratada con spray para cadena. Tratar todos los puntos desnudos (con excepción de los discos de freno) con un agente anticorrosivo (por ej. Motorex Protect & Shine).
- Los tubos de escape pueden ser pulidos con un agente de limpieza para cromo. Los silenciadores son de acero inoxidable y deberían ser tratados con un agente de cuidado adecuado.
- Limpiar el escudo de viento con abundante agua y una esponja suave. Agentes limpiadores químicos atacan el material sintético.
- Para evitar fallos en el sistema eléctrico utilice spray anti-humedad en el contacto, el interruptor de cortocircuito, el botón de parada y mando de luces.
- Tratar todas las partes enlacadas con un agente suave de cuidado para laca.

CONSERVACIÓN PARA EL SERVIVIO DE INVIERNO »

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

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

! ATENCION

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

! AVISO

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

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

- Dejar los tanques lo más posiblemente vacíos para poder llenarlos en la puesta en funcionamiento con gasolina fresca.
- Limpie en profundidad la motocicleta (ver capítulo: LIMPIEZA)
- Cambiar el aceite de motor y el filtro del aceite (el aceite de motor viejo contiene suciedades agresivas).
- Controle el anticongelante y el nivel del líquido refrigerante.
- Compruebe la presión de los neumáticos.
- Desmonte la batería y cárguela. (ver capítulo: BATERIA)
- Colocar sobre tacos la motocicleta según las posibilidades, con ello las ruedas no tocan más el suelo.
- El lugar de almacenamiento debe ser seco y no estar sometido a grandes cambios de temperatura.
- Cubra la motocicleta con una lona o un toldo transpirable. No utilice para ello materiales impermeables que no dejarían escapar la humedad y provocarían la corrosión.

! AVISO

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

PUESTA EN MARCHA DESPUES DEL ALMACENAMIENTO

- Monte la batería cargada (preste atención a la polaridad), Asegurar los tornillos de la protección de marcha inferior con Loctite 243.
- Llene el depósito con gasolina nueva.
- Efectúe los controles anteriores a cada puesta en marcha (ver instrucciones para la conducción).
- Efectúe una breve salida de prueba.

INDICACIÓN: Antes de parar la motocicleta durante una temporada hay que verificar el funcionamiento y el desgaste de todas las piezas. Si se necesitan trabajos de servicio, reparaciones o modificaciones hay que efectuarlos durante el periodo del paro (los talleres tienen más tiempo). Así se pueden evitar mayores periodos de espera en los talleres al inicio de la temporada.

CHASIS	990 ADVENTURE / 990 ADVENTURE S
Bastidor	Bastidor de tubo enrejado, de tubos de acero de cromo molibdeno, recubierto de polvo
Horquilla	WP – Up Side Down 4860 MXMA (Multiadjuster)
Recorrido suspensión delantero	ADVENTURE = 210 mm / ADVENTURE S = 265 mm
Suspensión rueda trasera	Amortiguador WP Progressive Damping System con ajuste hidráulico de la precarga del muelle (Preload Adjuster)
Recorrido suspensión trasero	ADVENTURE = 210 mm / ADVENTURE S = 265 mm
Freno delantero	Freno de disco, 2 discos de freno perforados ø 300 mm, pinzas y discos montados de manera flotante
Freno trasero	Freno de disco, disco de freno perforado ø 240 mm, pinzas y discos montados de manera flotante
ABS (Sistema-Anti-Bloqueo)	ADVENTURE: Brembo/Bosch con dos círculos de frenado independientes el uno del otro / ADVENTURE S: –
Neumáticos delanteros autorizados *	Pirelli MT90 90/90 21 M/C 54V Hasta máx. 160 km/h: Continental TKC80 90/90-21 M/C 54S TT M+S
Presión aire delantera	carret. solo 2,4 bar carret. con acompañante 2,4 bar
Neumáticos traseros autorizados *	Pirelli MT90 150/70 18 M/C 70V Hasta máx. 160 km/h: Continental TKC80 150/70B18 M/C 70Q TT M+S
Presión aire trasera	carret. solo 2,6 bar carret. con acompañante 2,8 bar
Capacidad del depósito	19,5 litros, 4 litros de reserva
Multipliación rueda trasera	17:42
Cadena	525 HV (5/8 x 5/16”) aro X, 118 rodillos
Equipamiento de luces	Faro luz larga H3 12V 55W (Portalámpara PK22s) Faro luz corta H7 12V 55W (Portalámpara PX26d) USA: Faro luz larga + luz corta H4 12V 60/55 W (Portalámpara P43t) Luces de posición adelante + atrás 12V 5W (Portalámpara W2,1x9,5d) Luces de mando + luces de aviso LED Luz de freno 12V 21W (Portalámpara BA15s)

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

CHASIS	990 ADVENTURE / 990 ADVENTURE S
Equipamiento de luces	Luz intermitente 12V 10W (Portalámpara BA15s) Luz de la matrícula 12V 5W (Portalámpara W2,1x9,5d)
Batería	Batería sin mantenimiento 12V 11,2 Ah
Ángulo de dirección	63,4°
Distancia entre ejes	1570 mm
Altura del asiento sin carga	ADVENTURE: 860 mm / ADVENTURE S: 915 mm
Distancia del suelo sin carga	ADVENTURE: 261 mm / ADVENTURE S: 316 mm
Peso en seco	ADVENTURE: 209 kg / ADVENTURE S: 207 kg
Carga máx admisible sobre el eje del.	200 kg
Carga máx admisible sobre el eje tras.	250 kg
Peso total máximo admisible	430 kg

REGLAJE ESTANDAR HORQUILLA 990 ADVENTURE 990 ADVENTURE S	Comodidad del conductor	Ajuste estandar	Conductor deportivo	Carga útil completa
Ajuste compresión (clics)	20	15	10	10
Ajuste extensión (clics)	23	18	13	13
Precarga del muelle (rotaciones)	5	5	8	7

REGLAJE ESTANDAR AMORTIGUADOR 990 ADVENTURE	Comodidad del conductor	Ajuste estandar	Conductor deportivo	Carga útil completa
Ajuste compresión Low Speed (clics)	25	20	15	15
Ajuste compresión High Speed (rotaciones)	2	1,5	1	1
Ajuste extensión (clics)	20	15	10	10
Precarga del muelle (rotaciones)	6	6	10	18

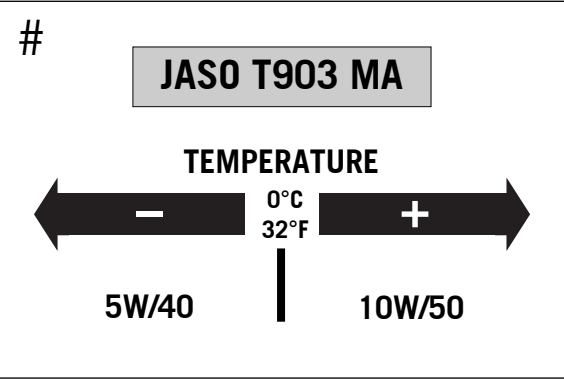
REGLAJE ESTANDAR AMORTIGUADOR 990 ADVENTURE S	Comodidad del conductor	Ajuste estandar	Conductor deportivo	Carga útil completa
Ajuste compresión Low Speed (clics)	25	20	15	15
Ajuste compresión High Speed (rotaciones)	2	1,5	1	1
Ajuste extensión (clics)	20	15	10	10
Precarga del muelle (rotaciones)	6	6	10	12

PARES DE APRIETE – CHASIS		
Tornillos de fijación de la tija arriba	M8	20 Nm
Sujetador de la tija de la horquilla	M8	20 Nm
Tornillos de fijación de la tija abajo	M8	15 Nm
Tornillo allen de la toma del manillar	M10	20 Nm
Tornillos collar de la brida del manillar	M8	20 Nm
Tornillos de fijación de los asientos del eje de la rueda	M8	15 Nm
Tuerca collar del eje de rueda adelante	M24x1,5	60 Nm
Tuerca collar del eje de rueda atrás	M25x1,5	90 Nm
Tuerca collar del eje basculante	M19x1,5	130 Nm
Amortiguador arriba	M14x1,5	80 Nm
Amortiguador abajo	M14x1,5	80 Nm
Tornillo allen de la guía del latiguillo de freno arriba	M6	Loctite 243 + 8 Nm
Tornillos de la pinza del freno adelante	M8	Loctite 243 + 25 Nm
Tornillos de cabeza hexagonal del cilindro del freno del pie	M6	Loctite 243 + 10 Nm
Tornillo collar del disco de freno adelante	M6	Loctite 243 + 14 Nm
Tornillo collar del disco de freno atrás	M6	Loctite 243 + 14 Nm
Tornillos de soporte allen del pedal de freno	M8	Loctite 243 + 25 Nm
Tornillos de cabeza hexagonal del peldaño del pedal de freno	M5	Loctite 243 + 6 Nm
Subchasis	M10x1,25	Loctite 243 + 45 Nm
Tornillos allen del soporte del reposapie atrás	M8	Loctite 243 + 25 Nm
Tornillos allen de la tapa del depósito de gasolina	M5	5 Nm
Tornillo de cabeza hexagonal del indicador del nivel de gasolina	M5	3 Nm
Tornillos allen de los grifos de gasolina	M6	6 Nm
Tornillos allen del afianzamiento del depósito de gasolina	M8	25 Nm

PARES DE APRIETE – CHASIS		
Tuercas del escape en el codo	M8	uniforme, no doblar la chapa
Tornillos de cabeza hexagonal de la suspensión del escape	M6	Loctite 243 + 12 Nm
Tuerca de radio	M5	5 Nm ± 1 Nm
Tornillos de la corona en tuerca	M10x1,25	Loctite 243 + 50 Nm
Tuerca de cabeza hexagonal del piñón de la cadena	M20x1,5	Loctite 243 + arandela grover + 100 Nm
Tornillo del soporte del motor	M10	45 Nm
Tornillos de cabeza hexagonal del soporte del caballete lateral - motor	M10	Loctite 243 + 45 Nm
Torn. de cabeza hex. de la toma del caballete lateral – soporte del caballete lateral	M10	Loctite 243 + 25 Nm
Tornillos de cabeza hexagonal del alojamiento del caballete lateral	M10	Loctite 243 + 35 Nm
Torn. de cabeza hexagonal del soporte del muelle del caballete lateral	M8	Loctite 243 + 25 Nm
Tornillo de cabeza hexagonal del interruptor del caballete lateral	M6	Loctite 243 + 10 Nm
Tornillos de cabeza hexagonal de la protección de marcha inferior	M8	Loctite 243 + 25 Nm
Tornillo de vaciado del depósito de aceite	M12x1,5	25 Nm
Tornillo collar hexagonal del sensor ABS adelante	M6	6 Nm
Tornillo especial del sensor ABS atrás	M6	Loctite 243 + 8 Nm
Tuerca para la caja de enchufe	M18x1	4 Nm
Tornillos restantes del chasis	M6	10 Nm
	M8	25 Nm
	M10	45 Nm
Tuercas collar restantes del chasis	M6	15 Nm
	M8	30 Nm
	M10	50 Nm

MOTOR	990 LC8
Tipo	Otto de 4 tiempos de 2 cilindros en disposición de 75°V con eje de balance, refrigeración líquida
Cilindrada	999 cm ³
Diámetro/carrera	101/62,4 mm
Compresión	11,5:1
Gasolina	Gasolina Super, sin plomo con índice de octano mínimo de 95 (ROZ 80 – 94 con otra curva de encendido)
Mando	4 válvulas controladas por empujador de taza y 2 árboles de levas, tracción del árbol de levas con engranajes/cadena
Diámetro de la válvula	Admisión: 38 mm Escape: 33 mm
Juego de la válvula en frío	Admisión: 0,10 - 0,15 mm Escape: 0,25 - 0,30 mm
Soporte del cigüeñal	Rodamientos de deslizamiento (2 rodamientos principales/1 rodamiento de apoyo)
Cojinete del pie de biela	Rodamiento de deslizamiento
Cojinete del bulón del pistón	Cojinete de dos materiales
Pistón	Metal ligero – forjado
Segmentos del pistón	1 segmento L, 1 segmento de cara cónica de narices, 1 segmento rascador de una pieza con muelle de tubo
Lubricación del motor	Cárter seco con 2 bombas trocoidales (bomba impelente y bomba aspirante)
Aceite de motor	SAE 10W-50 (p. ej. Motorex Power Synt 4T) #
Cantidad de aceite de motor	aprox. 3,0 litros durante cambio de aceite/filtro
Transmisión primaria	Ruedas dentadas con engranaje recto 35 : 67
Embrague	Embrague multidisco en baño de aceite
Cambio de marchas	6 cambios con accionamiento de garras
Desarrollo cambio	1er cambio 12:35 2o cambio 15:32 3er cambio 18:30 4o cambio 20:27 5o cambio 24:27 6o cambio 26:27

MOTOR	990 LC8
Preparación de la mezcla	Inyección electrónica de gasolina EFI (Electronic Fuel Injection)
Encendido	Encendido transistorizado electrónico maniobrado sin contacto con ajuste de encendido digital
Punto de encendido	definido por red de características a través de TPS
Generador	12V 450W a 6000 rev./min.
Bujía	NGK DCPR 8 E
Distancia entre electrodos	0,8 mm
Refrigeración	Refrigeración por líquido, circulación permanente del líquido de refrigeración mediante la bomba de agua
Líquido refrigerante	2,1 litros, relación de mezcla 50% anticongelante, 50% agua destilada, por lo menos -25°C
Ayuda de arranque	Arranque eléctrico 0,9 kW



Aceite de motor

Utilice solamente aceites de motor totalmente sintéticos, cuyas exigencias de calidad cumplan la norma JASO MA (mire las descripciones en el recipiente)
 KTM recomienda Motorex Power Synt 4T en las viscosidades 10W/50 (para temperaturas sobre 0°C) o bien 5W/40 (para temperaturas bajo 0°C).

Accesorios y carga	25	Cambiar las lámparas del faro	66
Aceite de motor	95	Cambio de marchas conduccion	29
Aceite de motor	75	Carburante, tanqueo	34
Activar la curva de encendido para gasolina con bajo octanaje	82	Cargar la batería	63
Advertencias generales y avisos para el arranque	24	Cerradura de encendido	15
Advertencias importantes	2	Cierre del asiento	17
Ajustar la distancia de luz del faro	68	Compartimiento de depósito	17
Ajustar la horquilla y el amortiguador	42	Comprobación del nivel del liquido del freno delantero	53
Ajustar la precarga del muelle de la horquilla	43	Conservación para el servicio de invierno	88
Ajustar la precarga del muelle del amortiguador	46	Control de las pastillas de freno delantero	53
Ajuste de la tension de la cadena	48	Control de las pastillas de freno traseras	54
Ajuste el libre de la maneta de freno	53	Controlar de la tension de los radios	60
Almacenamiento	89	Controlar el nivel de aceite del embrague hidráulico	74
Amortiguación del nivel de compresión del amortiguador	44	Controlar el nivel de aceite del motor	75
Amortiguación en la extensión de la horquilla	20	Controlar la tensión de la cadena	47
Amortiguación en la extensión del amortiguador	22	Cuenta revoluciones	15
Amortiguación en los niveles de compresión de la horquilla	20	Cuidado de la cadena	49
Amortiguación en los niveles de compresión del amortiguador	21	Datos tecnicos – chasis	90
Asas de soporte	23	Datos tecnicos – motor	94
Ayuda de arranque	63	Desconectar el ABS	31
Batería	61	Desmontaje y montaje de la rueda trasera	58
Botón ABS – Modelos con ABS (Sistema-Anti-Bloqueo)	14	Desmontar y montar la rueda delantera	56
Caballote central	19	Display	8
Caballote lateral	19	Dispositivo de alarma	23
Cambiar el aceite de motor y el filtro del aceite, limpiar el tamiz del aceite	76	Elementos de mando	7
Cambiar la lámpara del intermitente	69	Encender el motor	28
Cambiar la posición básica de la palanca del embrague	74	Examinar el desgaste de la cadena	49
Cambiar las lámparas de freno y luz trasera	68	Examinar el nivel del líquido de frenos atrás	54
		Examinar el nivel del líquido refrigerante en el depósito de compensación	71

Examinar el nivel del líquido refrigerante en el radiador	72
Fasquedad de errores	83
Frenado – Modelos con ABS (Sistema-Anti-Bloqueo)	30
Frenado – Modelos sin ABS (Sistema-Anti-Bloqueo)	30
Fusible general	64
Fusibles para ABS – Modelos con ABS (Sistema-Anti-Bloqueo) . .	64
Fusibles para consumidores de corriente individuales	65
Grifos de la gasolina	18
Herramienta de a bordo	41
Índice	4
Información general sobre los frenos de disco KTM	50
Instrucciones para la conducción	26
Instrucciones para la primera puesta en marcha	24
Interruptor de parada de emergencia, Botón de arranque	16
Lámpara de advertencia ABS – Modelos con ABS (Sistema-Anti-Bloqueo)	14
Lámparas de control	13
Limpiar los fuelles antipolvo de las horquillas telescópicas . .	47
Limpieza	88
Llave de luces	16
Maneta del ambrague	7
Maneta del freno delantero	7
Montar y desmontar la batería	62
Neumáticos, presión	59
Número del chasis	6
Número y tipo de motor	6
Parar y aparcar	32
Partida	29
Pedal de cambio	18
Pedal de freno	19

Placa del portaequipajes	22
Posibilidades de ajuste en el display	10
Posiciones de los números de serie	6
Precarga del muelle de la horquilla	20
Precarga del muelle del amortiguador	22
Presentación	1
Puesta en marcha después del almacenamiento	89
Reglaje de compresión de la horquilla	42
Reglaje de extensión de la horquilla	42
Reglaje de extensión del amortiguador	45
Reposapias	23
Retirar y montar el asiento	41
Rodaje del motor LC8	24
Sangrar el sistema de refrigeración	73
Sangrar los amortiguadores	46
Sistema de refrigeración	70
Tabla periódica de mantenimiento	36
Tapones de la gasolina	17
Trabajos de mantenimiento en chasis y motor	40
Velocímetro multifuncional digital	8
Verificaciones antes de cada puesta en marcha	26
Visualización de temperatura del líquido refrigerante	12



10/2006

FOTO: MITTERBAUER



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