

REPARAR MANUAL 1999-2008

125/144/200

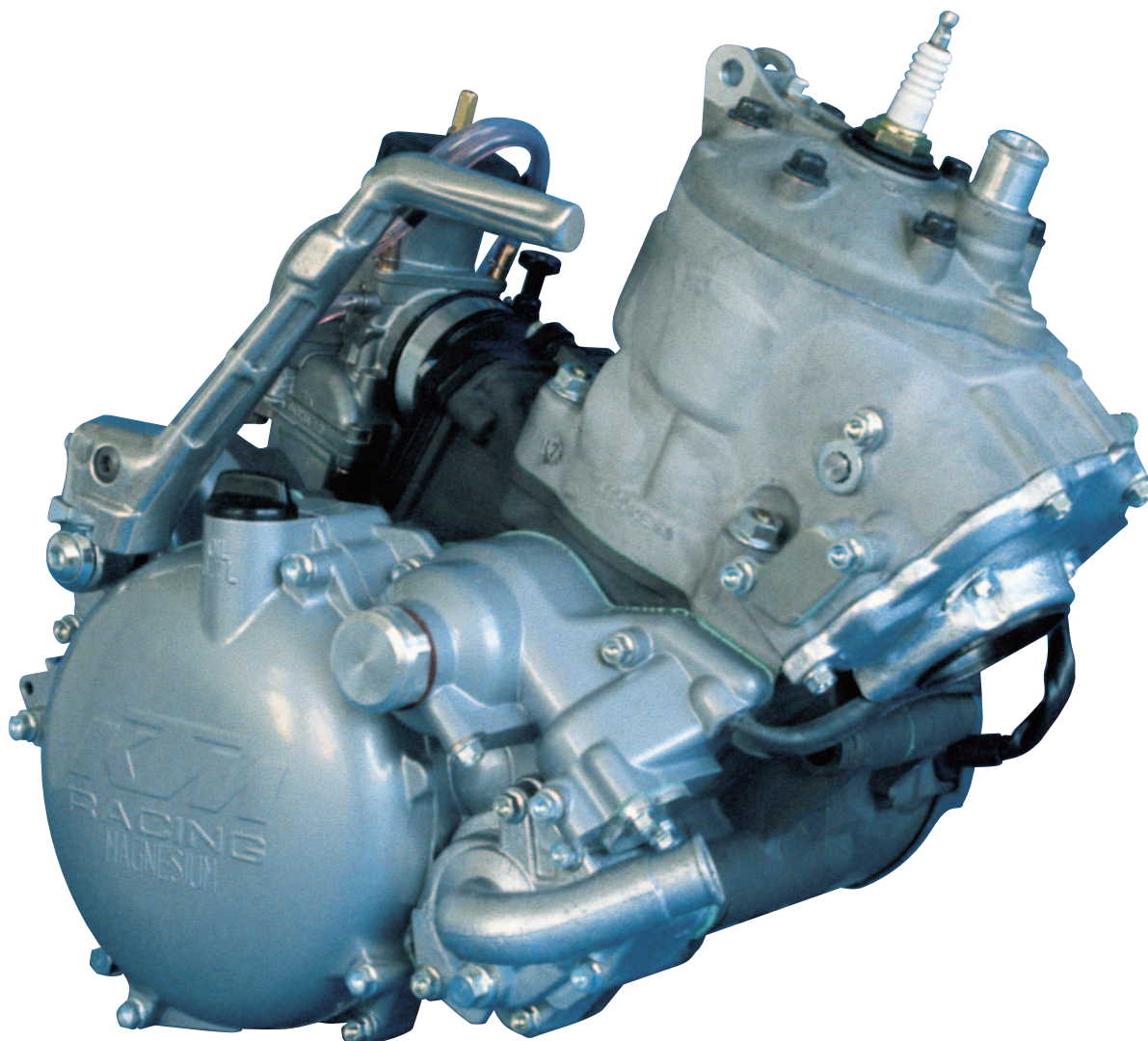
**SX, SXS, MXC, EGS, EXC,
EXC SEIS DÍAS, XC, XC-W**

REPARATURANLEITUNG

MANUALE DI RIPARAZIONE

MANUEL DE REPARACIÓN

MANUAL DE REPARACION



Art.NR. 3.206.050-E

KTM

REPARAR MANUAL 1999-2008

125/144/200

SX, SX5, MXC, EGS, EXC, EXC SEIS DÍAS, XC, XC-W



Socio de KTMGroup

KTM

1 INFORMACIÓN DE SERVICIO

2 INFORMACION GENERAL

3 DESMONTAJE Y REPOSICIÓN MOTOR

4 DESMONTAJE MOTOR

5 SERVICIO DE COMPONENTES INDIVIDUALES

6 MONTAJE DEL MOTOR

7 ELÉCTRICO

8 SISTEMA DE COMBUSTIBLE

9 SOLUCIÓN DE PROBLEMAS

10 ESPECIFICACIONES TÉCNICAS

11 PROGRAMA DE MANTENIMIENTO PERIÓDICO

12 DIAGRAMAS DE CABLEADO

13

14

15

¡IMPORTANTE INFORMACIÓN/ UINSTRUCCIONES DE PROGRAMACIÓN

Para poder seguir utilizando las instrucciones de reparación de hojas sueltas existentes, simplemente imprima el siguientes páginas e insértelas en las instrucciones de reparación existentes:

**7,9,25-27,32,36,41-44,52,55,58,61,69,70,86,96,
102,105,111,145-191,193,209-216,219,245-251**

Eliminar página (s))	Reemplazar por página (s)	Insertar página (s)	después de la página
3-2 a 3-4	3-2 a 3-4		
4-3	4-3		
4-7	4-7		
5-2 hasta 5-5	5-2 hasta 5-5		
5-13	5-13		
5-16	5-16		
5-19	5-19		
6-2	6-2		
6-10 hasta 6-11	6-10 hasta 6-11		
7-14	7-14		
8-3	8-3		
8-9	8-9		
9-1	9-1		
10-2	10-2		
10-35 hasta 10-61	10-35 hasta 10-81		
11-1	11-1		
		11-16 al 11-23	11-15
12-2	12-2		
		12-27 hasta 12-33	12-26

MANUAL DE REPARACIÓN DE KTM EN FORMA DE HOJAS SUELTAS

ALMACENAMIENTO DEL MANUAL DE REPARACIÓN EN LA CARPETA

- Ponga el índice en la carpeta.
- Introduzca la portada del manual de reparación (210x297 mm) en el bolsillo transparente provisto a tal efecto en el exterior del el aglutinante.
- Introduzca la etiqueta del lomo (170x45 mm) en el bolsillo transparente provisto a tal efecto en el lomo de la carpeta.
- Coloque la lista resumida de contenido (150x297 mm) en el bolsillo transparente provisto por esta propósito en el interior de la carpeta o inserte esta página al comienzo del manual.
- Luego inserte los capítulos individuales del manual entre las hojas del índice de acuerdo con el número de página impreso en la esquina inferior derecha de cada página.
Ejemplo: página no. 3-5 3 = capítulo 3 5 = página 5
Por ejemplo: Todas las páginas con un número de página que comience con el dígito 3, deben colocarse bajo el título de índice "Capítulo 3".
- Las hojas de índice que no se han marcado con un capítulo determinado son para su conveniencia personal. Los títulos respectivos se pueden ingresar en la lista de contenidos.



miXPLANATION - UPDATING

3.205.74-E	Manual de reparación 125/200 SX, MXC, EXC Versión básica Año de modelo 1999 (Número de motor con el primer dígito "9")	3/1999
3.205.88-E	Actualización del Rep.Manual 3.205.74-E Año modelo 2000/2001 (2000: número de motor con el primer dígito "0") (2001: número de motor con el primer dígito "1")	8/2000
3.210.27-E	Actualización del Rep.Manual 3.205.74-E Año modelo 2002 (Número de motor con el primer dígito "2")	7/2001
3.206.005-E	Actualización del Rep.Manual 3.205.74-E Año modelo 2003 (Número de motor con el primer dígito "3")	11/2002
3.206.017-E	Actualización del Rep.Manual 3.205.74-E Año modelo 2004 (Número de motor con el primer dígito "4")	10/2003
3.206.021-E	Actualización del Rep.Manual 3.205.74-E Año modelo 2005 (Número de motor con el primer dígito "5")	8/2004
3.206.031-E	Actualización del Rep.Manual 3.205.74-E Año modelo 2006 (Número de motor con el primer dígito "6")	9/2005
3.206.050-E	Actualización del Rep.Manual 3.205.74-E Año modelo 2007/8 (Número de motor con el primer dígito "7" y "8")	9/2007

Modificación / Actualización:

Detalles técnicos Modelo 2007/8, Especificaciones técnicas, pares de apriete, Programa de mantenimiento periódico

INTRODUCCIÓN

Este manual de reparación ofrece extensas instrucciones de reparación y es una versión actualizada que describe los últimos modelos de la serie. Sin embargo, el derecho a modificaciones en interés de mejoras técnicas está reservado sin actualizar la edición actual de este manual.

No se ha incluido una descripción de los procedimientos generales de trabajo habituales en los talleres. Tampoco se han enumerado las reglas de seguridad comunes en el taller. Damos por sentado que las reparaciones las realizan mecánicos calificados y capacitados profesionalmente.

Lea el manual de reparación antes de comenzar con el trabajo de reparación.

ADVERTENCIA

**EL CUMPLIMIENTO Estricto DE ESTAS INSTRUCCIONES ES ESENCIAL
PARA EVITAR PELIGROS DE VIDA Y EXTREMIDADES.**

!

PRECAUCIÓN

!

**EL INCUMPLIMIENTO DE ESTAS INSTRUCCIONES PUEDE CAUSAR
DAÑOS EN LOS COMPONENTES DE LA MOTOCICLETA O EN
MOTOCICLETAS RENDER INADECUADAS PARA LA CONDUCCIÓN.**

"NOTA" SEÑALA CONSEJOS ÚTILES.

Utilice únicamente REPUESTOS ORIGINALES KTM.

El motor de alto rendimiento de KTM solo puede satisfacer las expectativas del usuario si el trabajo de mantenimiento se realiza de forma regular y profesional.



REG.NO. 12 100 6061

De acuerdo con la norma internacional de gestión de calidad ISO 9001, KTM utiliza procesos de garantía de calidad que conducen a la máxima calidad de producto posible.

© 2006 por KTM-SPORTMOTORCYCLE AG, Mattighofen AUSTRIA; Reservados todos los derechos; Reimpresión, también en extractos, con autorización escrita de KTM-SPORTMOTORCYCLE AG, solo Mattighofen.

FAX DE RESPUESTA PARA MANUALES DE REPARACIÓN

Hemos hecho todo lo posible para que nuestros manuales de reparación sean lo más precisos posible, pero siempre es posible que se produzcan un error o dos.

Para seguir mejorando la calidad de nuestros manuales de reparación, solicitamos a los mecánicos y capataces que nos ayuden de la siguiente manera:

Si encuentra algún error o inexactitud en uno de nuestros manuales de reparación, ya sean errores técnicos, procedimientos de reparación incorrectos o poco claros, problemas de herramientas, datos técnicos o pares faltantes, traducciones o redacción inexactas o incorrectas, etc., ingrese el error (s) en la tabla a continuación y envíenos el formulario completo por fax al 0043/7742/6000/5349.

NOTA:

- Ingrese el número de artículo completo para el manual de reparación en la columna 1 (**por ejemplo: 3.206.050-E**). Encontrará el número en la portada o en el margen izquierdo de cada página derecha del manual.
- Ingrese el número de página correspondiente en el manual de reparación (**por ejemplo: 5-7e**) en la columna 2.
- Ingrese el texto actual (inexacto o incompleto) en la columna 3 citando o describiendo el pasaje respectivo del texto. Si su texto se desvía del texto contenido en el manual de reparación, escríbalo en alemán o inglés si es posible.
- Ingrese el texto correcto en la columna 4.

Sus correcciones serán revisadas e incorporadas en la próxima edición de nuestro manual de reparación.

Artículo No. del manual de reparaciones	Página	Texto actual	Texto correcto

Sugerencias, solicitudes o comentarios adicionales sobre nuestros manuales de reparación (en alemán o inglés):

Nombre mecánico / capataz de taller

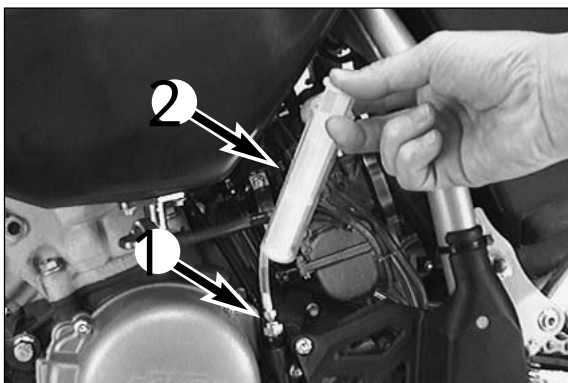
Empresa / taller

INFORMACIÓN GENERAL

2

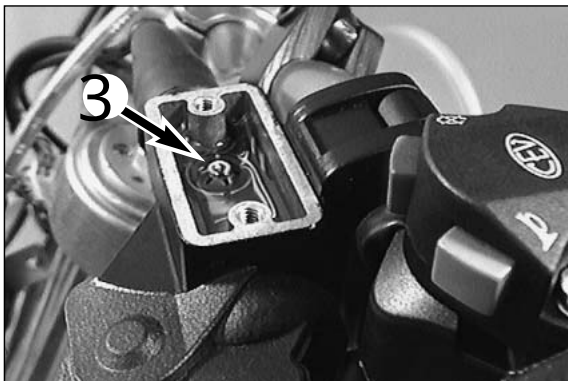
ÍNDICE

PURGA DEL EMBRAGUE HIDRÁULICO.....	2-2
AJUSTE DE LA BOMBA DE ACEITE (SÓLO CON LUBRICACIÓN SEPARADA).	2-3
COMPROBACIÓN DEL MANDO DE ESCAPE.	2-4
CAMBIO DEL LÍQUIDO DE FRENO DELANTERO.....	2-5
CAMBIO DEL LÍQUIDO DE FRENO TRASERO.....	2-6
COMPROBACIÓN DE LAS PASTILLAS Y DISCOS DE FRENO.....	2-6



Purga del embrague hidráulico

- Quitar tornillos y quitar la tapa junto con los fuelles de goma.
- En el cilindro esclavo del embrague, quitar la boquilla de purga 1. Monte la jeringa de purga 2 que se llena con aceite hidráulico biodegradable SAE 10 (ej. Motorex Kupplungs-Fluid 75).



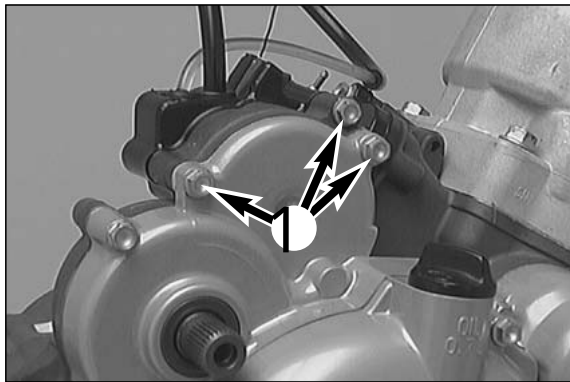
- Rellenar aceite, hasta que se descargue del orificio. 3 del maestro cilindro en un estado sin burbujas. Asegúrese de que el aceite no se derrame.

!

PRECAUCIÓN

!

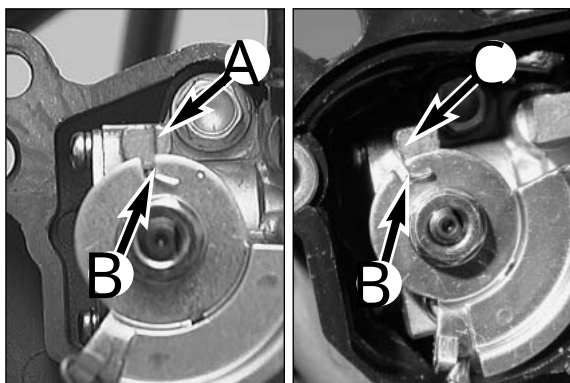
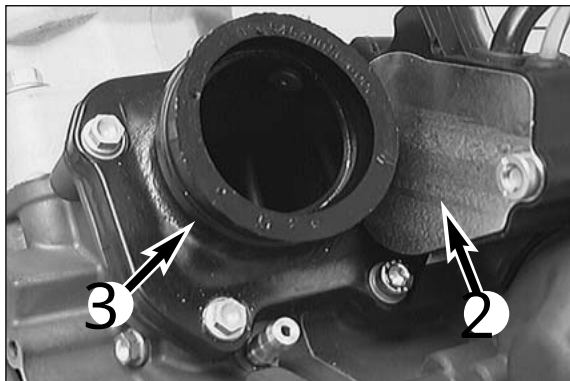
HAVISO COMPLETADO EL PROCEDIMIENTO DE SANGRADO, TIENE QUE VERIFICAR QUE EL NIVEL DE ACEITE EN EL CILINDRO MAESTRO ES CORRECTO. OÚNICO USO SAE 10 ACEITE HIDRÁULICO BIODEGRADABLE (EX. METROOTOREX KCOLGANTES-FLUID 75) AL LLENAR EL CILINDRO MAESTRO. NUNCA USE LÍQUIDO DE FRENOS NI MEZCLE ACEITES HIDRÁULICOS BIODEGRADABLES CON ACEITES MINERALES.



Ajuste de la bomba de aceite (solo con lubricación separada)

NOTA: Antes de ajustar la bomba de aceite, debe verificar y, si es necesario, ajustar la holgura del cable del acelerador.

- Aflojar los 3 tornillos 1 de la carcasa de la bomba de aceite y retire el aceite tapa de la bomba 2. Para facilitar el ajuste y el control, afloje los tornillos de la brida de admisión. 3, retire 4 de ellos y mueva las protecciones laterales de la brida.



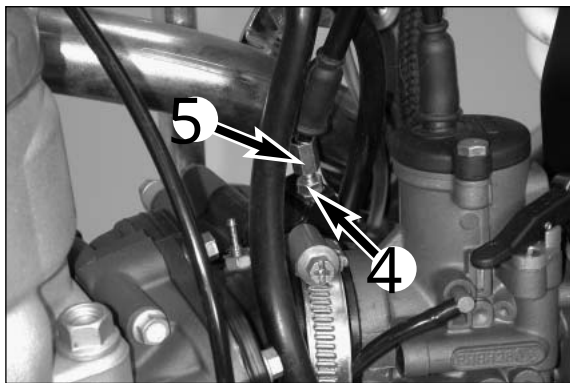
- Si la bomba de aceite se ha ajustado correctamente la marca A debe coincidir con la muesca B en la polea del cable (excepto 125 EXE y 125 Supermoto).
- En los modelos 125 EXE y 125 Supermoto, la muesca B debe coincidir con el borde C.

!

PRECAUCIÓN

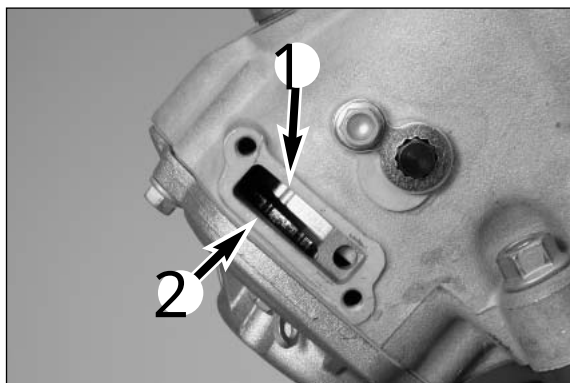
!

¡F EL AJUSTE DE LA BOMBA DE ACEITE NO ES CORRECTO, EL MOTOR NO ESTÁ SUMINISTRADO CON LA CANTIDAD CORRECTA DE ACEITE Y ESTO PUEDE RESULTAR EN DAÑOS AL MOTOR.



- Si es necesario, aflojar la contratuerca 4 y corregir el ajuste girando el tornillo de ajuste 5 según sea necesario.
- Después del procedimiento de ajuste, se debe volver a apretar la contratuerca.

- Cubierta de montaje 2 y brida 3, apriete los 2 tornillos.



Comprobación del control de escape (motor en marcha)

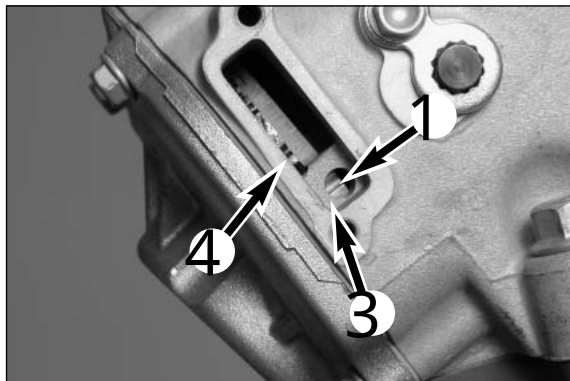
- Retire la tapa del lado izquierdo del cilindro.
- Arrancar el motor.
- Marcos 1 del segmento de control debe estar cerca de la marca 2 de la placa guía.

!

PRECAUCIÓN

!

LA POSICIÓN DEL ASE SE DEBE AJUSTAR CON UN MEDIDOR DE PROFUNDIDAD - SE MUESTRA EN EL CAPÍTULO 6-10 - DIMENSIÓN "Z".



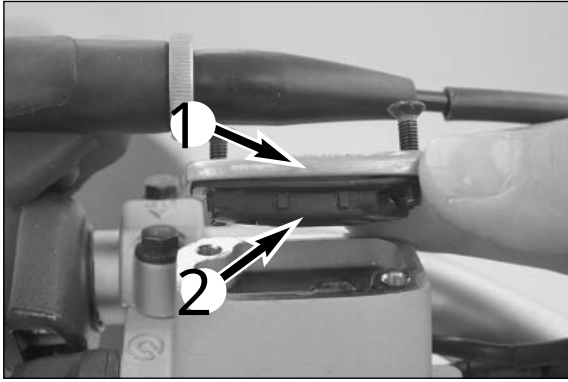
- Abrir la trampilla del acelerador, al aumentar las revoluciones, marcar 1 se mueve hacia abajo hasta el orificio en la carcasa 3.

! PRECAUCIÓN

!

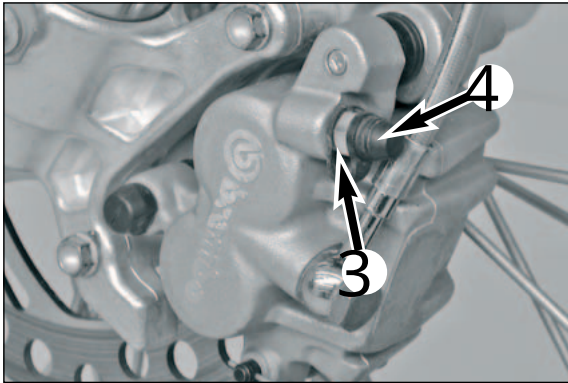
- Marcos 4 no se utiliza.
- Si marca 1 no alcanza el agujero 3 o no se mueve, se debe revisar el mecanismo de control de escape.

- Montar la tapa y apretar los tornillos.



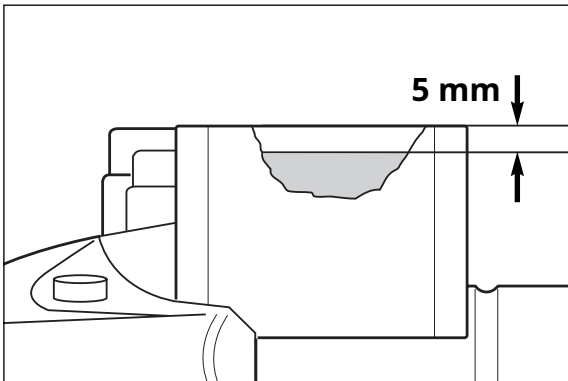
Cambio del líquido de freno delantero

- Mueva el cilindro del freno de mano a una posición horizontal.
- Desmontar la funda 1 junto con la bota de goma 2 del depósito de líquido de frenos.
- Utilice una jeringa para extraer el líquido de frenos usado y llénelo con DOT nuevo.
5.1 líquido de frenos (Motorex Brake Fluid DOT 5.1).



- Utilice un extractor comercial (equipo de taller) para extraer el líquido de frenos usado del sistema a través del tornillo de purga. 3 en la pinza de freno. Asegúrese de que el depósito de líquido de frenos siempre esté lleno con suficiente líquido de frenos nuevo.

- Apretar el tornillo de purga 3 y coloque la tapa antipolvo 4 de nuevo.



- Llene con líquido de frenos DOT 5.1 (Líquido de frenos Motorex DOT 5.1) hasta 5 mm por debajo del borde superior del depósito. Vuelva a montar la funda de goma, la tapa y los tornillos.

- Lavar con agua el líquido de frenos derramado o desbordado.

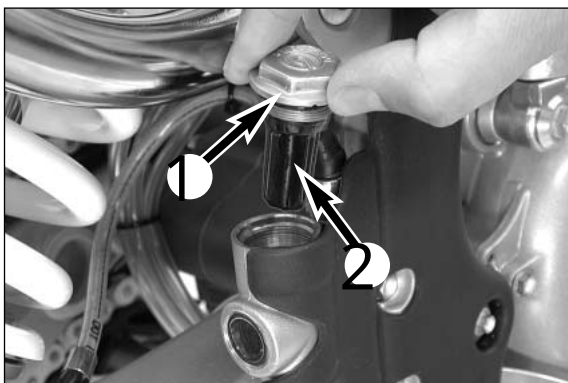
- Tirar de la maneta del freno de mano hasta sentir el punto de presión.

!

PRECAUCIÓN

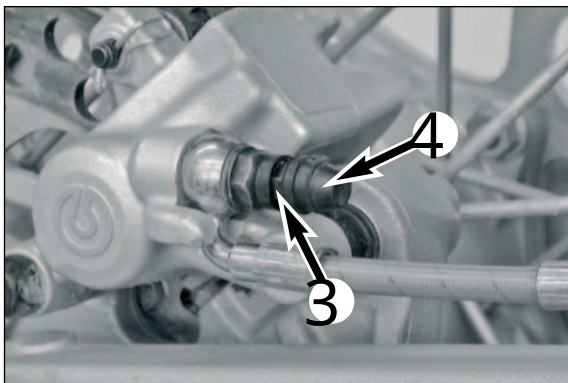
!

- NUNCA UTILIZAR PUNTO 5 LÍQUIDO DE LOS FRENOS. IT ESTÁ A BASE DE ACEITE DE SILICONA Y TEÑIDO MORADO. GRAMOLAS PEDIDAS Y LAS MANGUERAS DE FRENO SE DAÑARÁN SI PUNTO 5 SE UTILIZA LÍQUIDO DE FRENOS.
- EL LÍQUIDO DE RASTRILLO PUEDE CAUSAR IRRITACIONES EN LA PIEL. EVITE EL CONTACTO CON LA PIEL O LOS OJOS. IF EL LÍQUIDO DE FRENOS SALPICA A SUS OJOS, ENJUAGAR BIEN CON AGUA Y CONSULTAR CON UN MÉDICO.
- MASEGÚRESE DE QUE NINGÚN LÍQUIDO DE FRENOS ENTRE EN CONTACTO CON LAS PIEZAS PINTADAS, YA QUE EL LÍQUIDO DE FRENOS CORRODE LA PINTURA!
- UTILICE ÚNICAMENTE LIMPIO, NUEVO LÍQUIDO DE FRENOS DE CONTENEDORES SELLADOS HERMÉTICAMENTE.



Cambio del líquido de freno trasero

- Mueva el vehículo a una posición vertical.
- Desmontar el tapón de rosca 1 junto con la bota de goma 2 del depósito de líquido de frenos.
- Utilice una jeringa para extraer el líquido de frenos usado y llénelo con DOT nuevo.
5.1 líquido de frenos (Motorex Brake Fluid DOT 5.1).



- Utilice un extractor comercial (equipo de taller) para extraer el líquido de frenos usado del sistema a través del tornillo de purga. 3 en la pinza de freno. Asegúrese de que el depósito de líquido de frenos siempre esté lleno con suficiente líquido de frenos nuevo.
- Apretar el tornillo de purga 3 y coloque la tapa antipolvo 4 de nuevo.



- Llene con líquido de frenos DOT5.1 (Líquido de frenos Motorex DOT 5.1) hasta la marca A en el interior del depósito.
- Compruebe si la junta tórica del tapón de rosca está dañada, cámbiela si es necesario y vuelva a montar el tapón de rosca.
- Lavar con agua el líquido de frenos derramado o desbordado.
- Pise el pedal del freno hasta que sienta el punto de presión.

!

PRECAUCIÓN

!

- NUNCA UTILIZAR PUNTO 5 LÍQUIDO DE LOS FRENOS. IT ESTÁ A BASE DE ACEITE DE SILICONA Y TEÑIDO MORADO. GRAMOLAS PEDIDAS Y LAS MANGUERAS DE FRENO SE DAÑARÁN SI PUNTO 5 SE UTILIZA LÍQUIDO DE FRENOS.
- EL LÍQUIDO DE RASTRILLO PUEDE CAUSAR IRRITACIONES EN LA PIEL. EVITE EL CONTACTO CON LA PIEL O LOS OJOS. IF EL LÍQUIDO DE FRENOS SALPICA A SUS OJOS, ENJUAGAR BIEN CON AGUA Y CONSULTAR CON UN MÉDICO.
- MASEGÚRESE DE QUE NINGÚN LÍQUIDO DE FRENOS ENTRE EN CONTACTO CON LAS PIEZAS PINTADAS, YA QUE EL LÍQUIDO DE FRENOS CORRODE LA PINTURA!
- UTILICE ÚNICAMENTE LIMPIO, NUEVO LÍQUIDO DE FRENOS DE CONTENEDORES SELLADOS HERMÉTICAMENTE.

Comprobación de pastillas y discos de freno

- Consulte el manual del propietario

DESMONTAJE Y REPOSICIÓN MOTOR

3

ÍNDICE

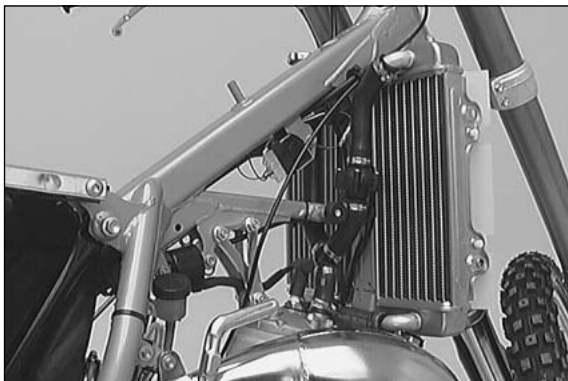
DESMONTAJE MOTOR.	3-2
INSTALACIÓN DEL MOTOR.	3-3



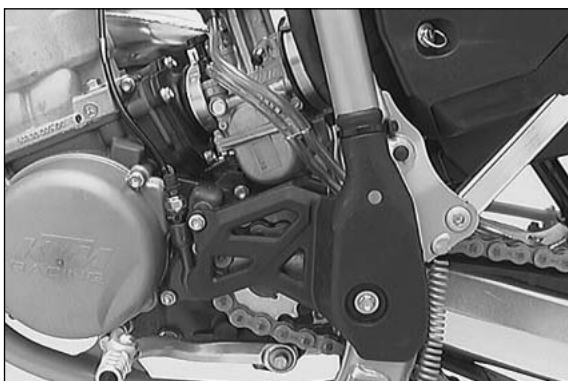
Desmontaje del motor

NOTA: La culata y el cilindro se pueden quitar sin quitar el motor. También es posible trabajar en el embrague, la transmisión primaria y el dispositivo de localización del tambor de cambio sin quitar el motor. La bomba de agua se puede quitar e instalar sin quitar la tapa del embrague.

- Limpiar a fondo la motocicleta.
- Utilice un dispositivo de soporte adecuado para levantar la motocicleta.
- Retirar el asiento y el depósito con los spoilers.



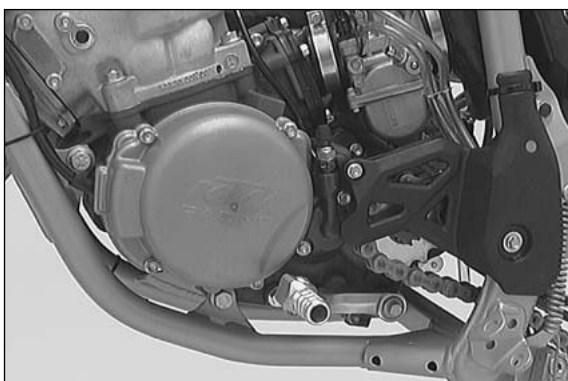
- Vacíe el líquido refrigerante.
- Desmontar el sistema de escape y la riostra del motor.
- Desconecte las mangueras del radiador en el motor.
- Retirar el carburador.



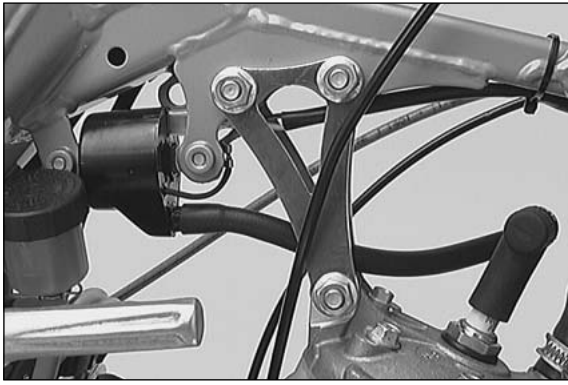
- Desmontar la tapa del cilindro de freno (no aplica para SX / SXS de modelo 2007).
- Retirar la tapa del piñón del motor y la cadena.
- Desconecte los cables eléctricos.



- Desatornille el cilindro maestro del embrague y vuelva a colocar la línea del embrague de manera que no se enrede cuando se levante el motor.
- Desenganche el muelle de retorno del pedal del freno de la tapa del embrague.

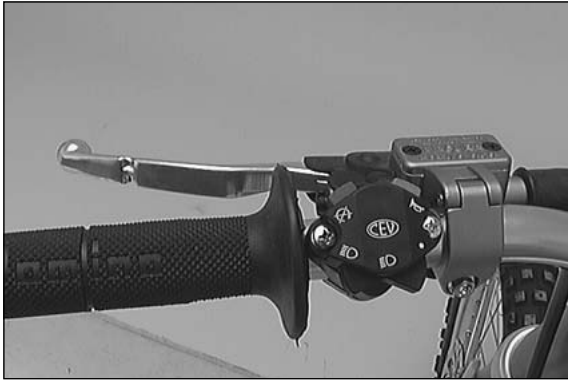


- Soltar los tornillos de fijación del motor.
- Quitar el pivote del basculante y tirar del basculante hacia atrás.
- Saque el motor del bastidor por el lado izquierdo.



Instalando el motor

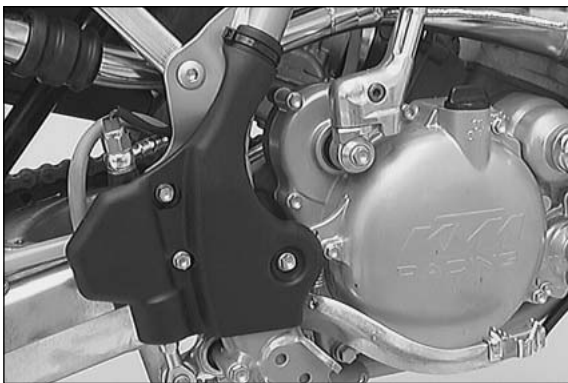
- Levantar el motor en el bastidor por el lado izquierdo, engrasar ligeramente y montar el pivote del basculante. Apriete la tuerca del collar con 100 Nm.
- Atornille los tornillos de fijación del motor.
- Montar la riostra del motor.



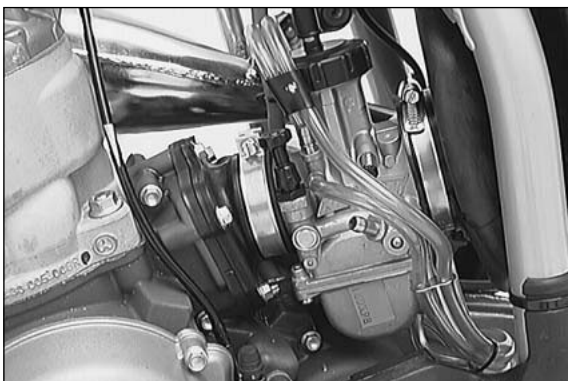
- Conecte los cables eléctricos.
- Colocar correctamente la línea del embrague y montar el cilindro maestro del embrague en el manillar.



- Montar la cadena y la tapa del piñón del motor.



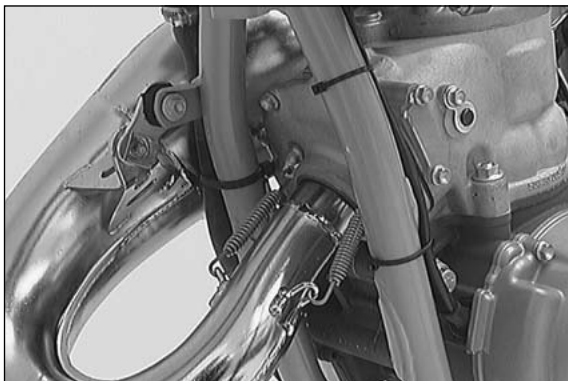
- Monte la tapa del cilindro de freno (no se aplica a SX / SXS de modelo 2007).



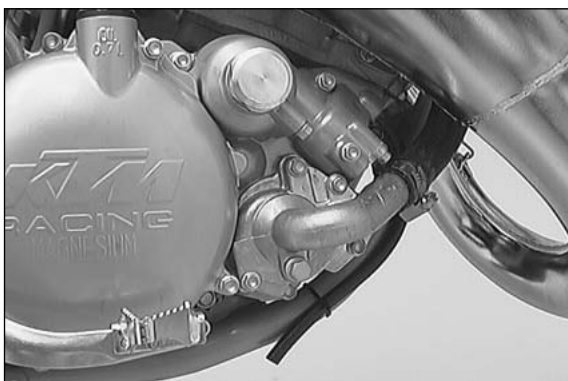
- Monte el carburador.



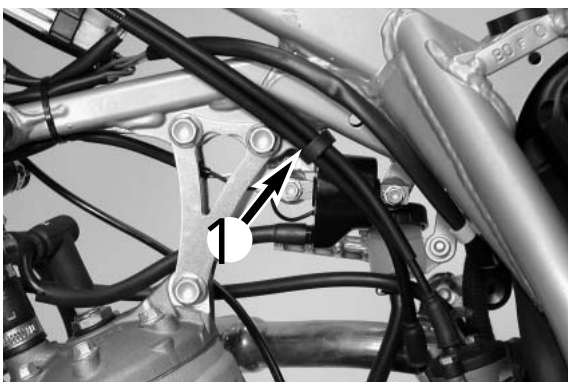
- Conectar las mangueras del radiador al motor y llenar el sistema de refrigeración con una mezcla de 40% de anticongelante y 60% de agua. Quite los tornillos de purga en la culata y en el radiador derecho (si está instalado). Vuelva a apretar los tornillos tan pronto como el líquido refrigerante que emerja esté libre de burbujas de aire.



- Monte el sistema de escape.
- Montar el tanque con los spoilers y el asiento.



- Fijar el tubo de ventilación al cuadro.
- Compruebe que el sistema eléctrico no funcione correctamente.
- Regular el carburador.
- Paseo de prueba.
- Después de la prueba de conducción, compruebe el motor, el sistema de refrigeración y el sistema de escape en busca de fugas.



Fijación de los cables al bastidor - Modelos con lubricación separada

! PRECAUCIÓN !

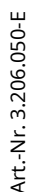
TO EVITAR QUE SE DESENGANCHE EL CABLE DEL ACELERADOR Y EL CABLE DE LA BOMBA DE ACEITE ES NECESARIO FIJAR 1 LOS CABLES SOBRE EL CARBURADOR AL MARCO.

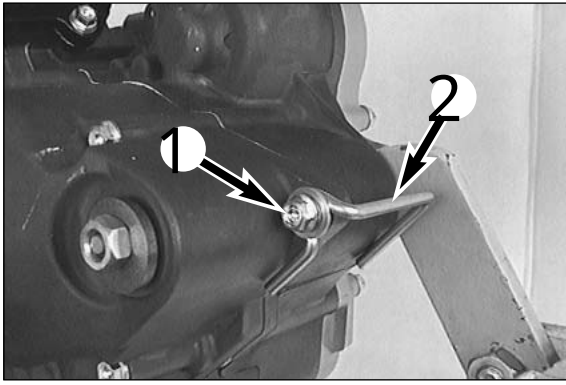
DESMONTAJE MOTOR

4

ÍNDICE

HERRAMIENTAS ESPECIALES - MOTOR 125/200.....	4-2
DRENAJE DEL ACEITE DE ENGRANAJES.....	4-3
DESMONTAJE DEL CILINDRO ESCLAVO DEL EMBRAGUE.....	4-3
CULATA, CILINDRO Y PISTÓN.....	4-3
ENCENDIDO.....	4-4
PIÑÓN DEL MOTOR.....	4-4
CARCASA DE LA VÁLVULA DE LÁMINA, BRIDA DE ADMISIÓN Y CUBIERTA DEL EMBRAGUE.....	4-5
CARCASA DE VÁLVULA DE REED, BRIDA DE ADMISIÓN Y BOMBA DE ACEITE - MODELOS CON LUBRICACIÓN SEPARADA.....	4-6
DESMONTAJE EMBRAGUE Y TRANSMISIÓN PRIMARIA.....	4-6
UBICACIÓN DEL TAMBOR DE CAMBIO, ARRANQUE INICIAL.....	4-7
DIVISIÓN DE LA CARCASA DEL MOTOR.....	4-8
EXTRACCIÓN DEL MECANISMO DE CAMBIO Y TRANSMISIÓN.....	4-9
DESMONTAJE DEL CIGÜEÑAL.....	4-9

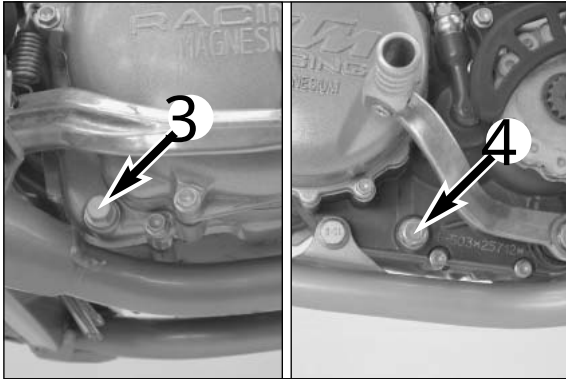
Manual de reparación KTM 125/144/200



- Limpiar a fondo el motor.
- Sujete el motor a la rejilla de montaje.
- Quitar el pedal de arranque y la palanca de cambios.

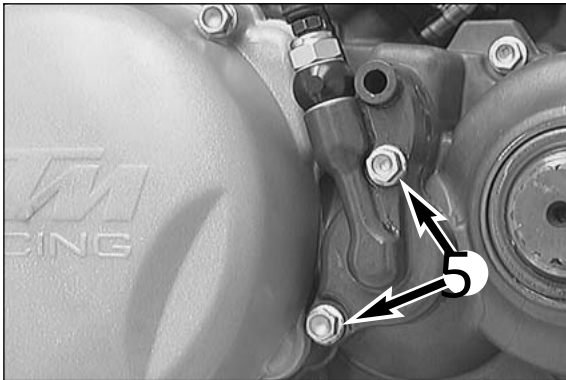
hasta el modelo 2002:

- Quitar el perno 1 y quitar la percha de alambre 2.



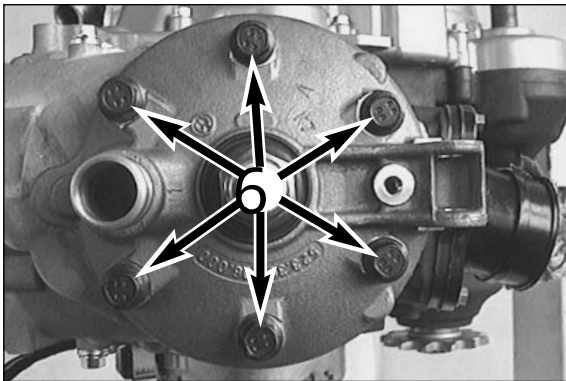
Drenaje del aceite de engranajes

- Retire los tapones de drenaje de aceite. 3 y 4 y drene el aceite usado en un recipiente apropiado.



Desmontaje del cilindro esclavo del embrague

- Retire los 2 tornillos 5 y retire el cilindro esclavo del embrague junto con la junta.
- Extraiga la varilla de empuje del eje de transmisión.

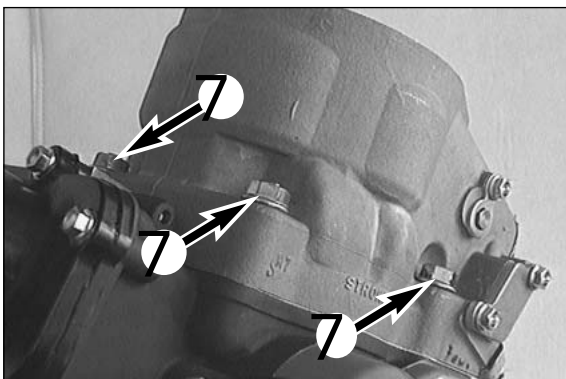


Culata, cilindro y pistón

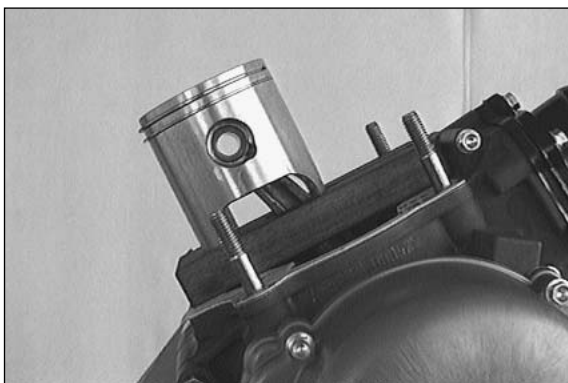
- Deshacer los 6 tornillos 6 y retire la culata junto con la junta.

NOTA: Se utiliza una junta tórica en lugar de la junta en los motores de 125 cc a partir del modelo 2002 en adelante y en los motores de 200 cc a partir del modelo 2003 en adelante.

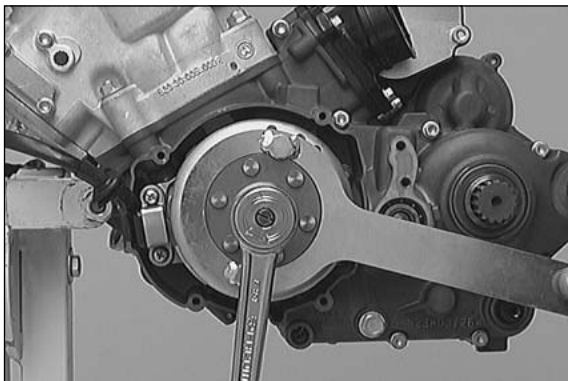
- Saque las juntas tóricas de la ranura del cilindro.



- Retire las 4 tuercas de collar. 7 en la base del cilindro y retire el cilindro.

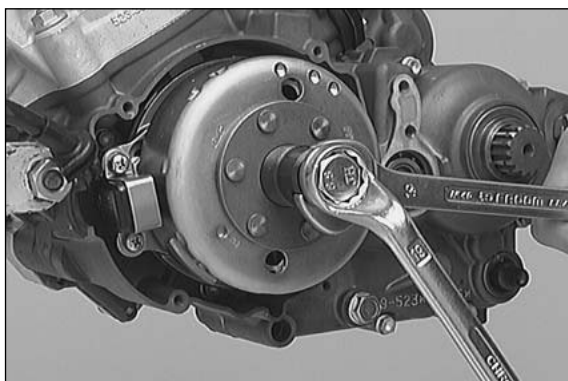


- Tapar el cárter.
- Coloque el pistón sobre un soporte de madera adecuado y retire ambos retenedores del pasador del pistón.
- Sacar el pasador del pistón del pistón sin aplicar una fuerza excesiva. Se puede usar un mandril apropiado si es necesario.
- Retirar el pistón y sacar el cojinete del pasador del pistón del ojo de la biela.
- Retirar las juntas de la base del cilindro.

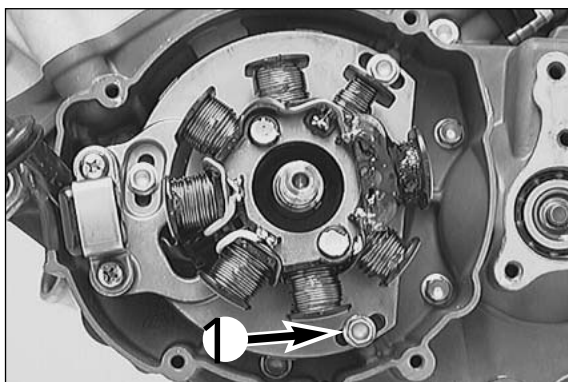


Encendido

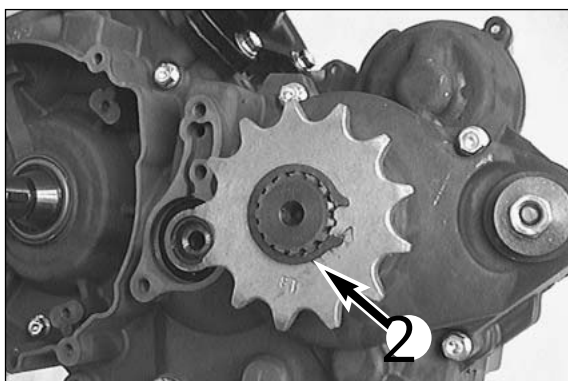
- Retirar los 4 tornillos y quitar la tapa del encendido junto con la junta.
- Sujete el rotor con la herramienta especial y suelte la tuerca hexagonal.
- Retirar la tuerca hexagonal y el anillo con filo de retención del cigüeñal.



- Gire el extractor de rotor en la rosca del rotor (rosca LH) y retire el rotor.

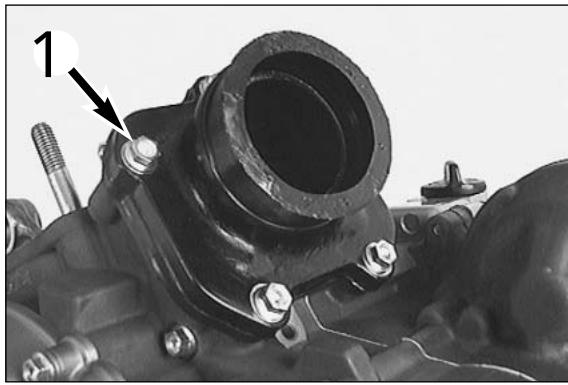


- Retire los 3 tornillos del collar. 1 y saque el estator de la carcasa.
- Saque la chaveta de madera del cigüeñal.



Piñón del motor

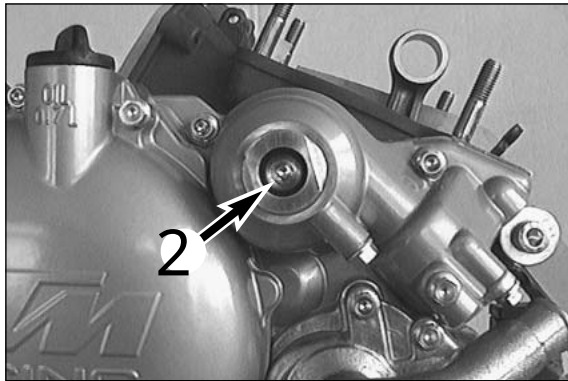
- Utilice un par de alicates para circlip para sujetar el circlip 2 fuera de la contraflecha.
- Retirar el piñón del motor, el casquillo distanciador y la junta tórica del contraeje.



Carcasa de válvula de láminas, brida de admisión y tapa de embrague

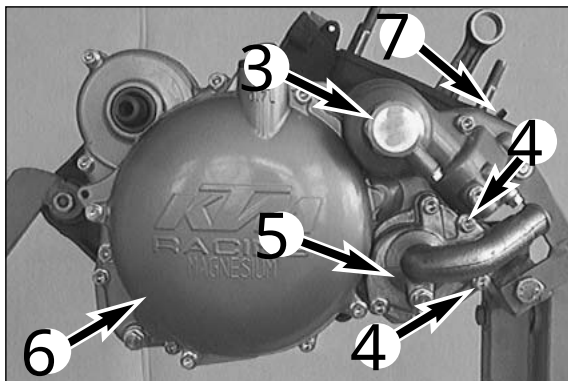
- Quite los 5 tornillos 1 junto con las arandelas onduladas, retire la brida de admisión y la carcasa de la válvula de lengüeta.

NOTA: Se utiliza una junta tórica en lugar de la junta en los motores de 125 cc a partir del modelo 2002 en adelante y en los motores de 200 cc a partir del modelo 2003 en adelante.



NOTA: No es necesario realizar el siguiente paso a menos que tenga la intención de sacar el temporizador centrífugo de la tapa del embrague.

- Retire la cubierta 3 del temporizador centrífugo junto con el anillo de sellado y el tornillo 2.



- Quitar todos los tornillos de la tapa del embrague y los 2 tornillos frontales 4 de la tapa de la bomba de agua, luego desmonte la tapa del embrague.

- Retirar la junta de la tapa del embrague y sacar los tacos de la carcasa.

- Toma la junta tórica 8 fuera del pozo de agua.

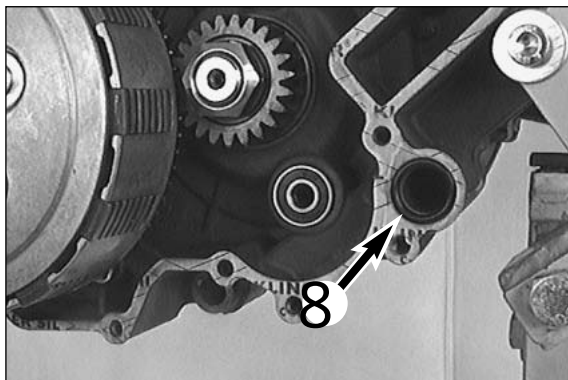
NOTA: La tapa de la bomba de agua 5, tapa exterior 6 y la tuerca de casquete hexagonal 3 no necesita ser removido. La bomba de agua y el temporizador centrífugo se dejan en la tapa del embrague.

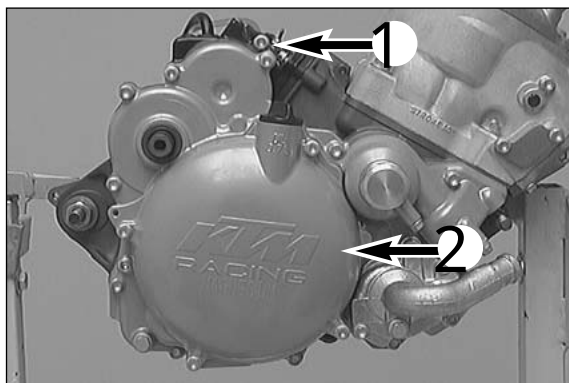
!

PRECAUCIÓN

!

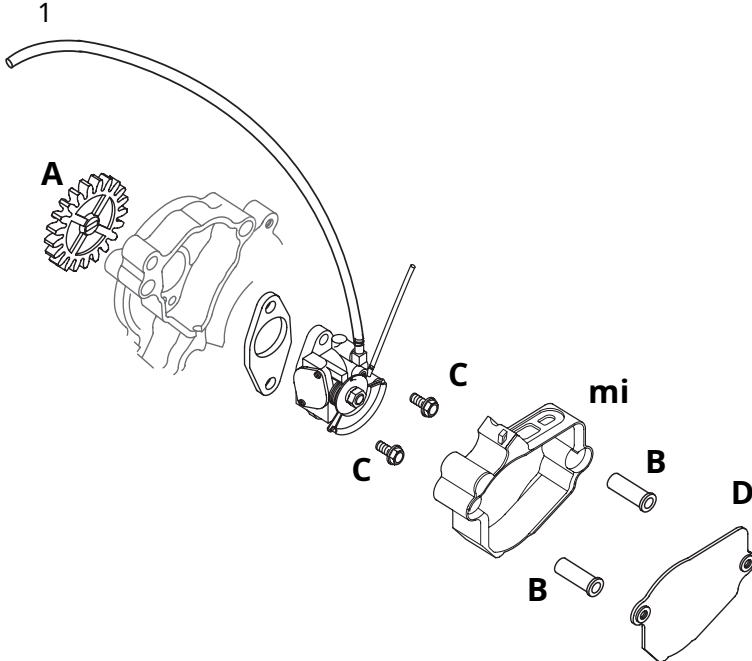
WCUANDO quite la cubierta del embrague asegúrese de que el balancín 7 del mando de escape no se atasca en la carcasa y no está dañado.



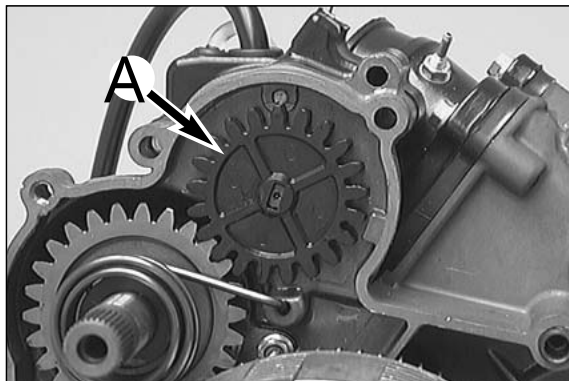


Carcasa de válvula de láminas, brida de admisión y bomba de aceite (lubricación separada)

- Al desmontar la tapa del embrague 2 adicionalmente quitar el perno 1

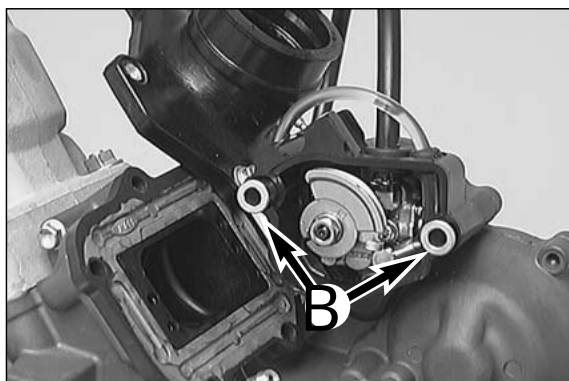


- Tirar de la rueda de la bomba de aceite A fuera de la bomba de aceite

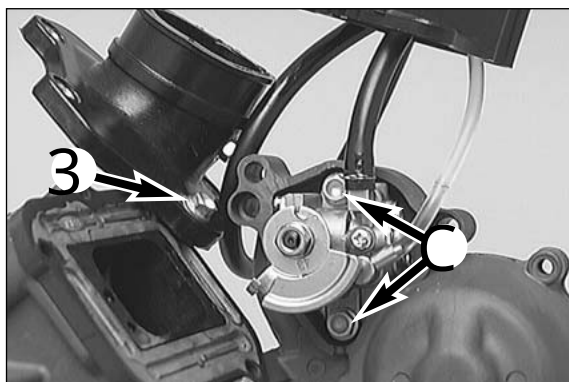


- Retire la cubierta D de la carcasa de la bomba de aceite.
- Retire los 4 tornillos de la brida de admisión y luego mueva la brida de admisión lateralmente como se muestra.
- Tirar de los 2 casquillos de espiga B fuera de la vivienda.

NOTA: Perno 3 en la brida de admisión solo se puede desenroscar cuando la carcasa de la bomba de aceite mi ha sido desmantelado.

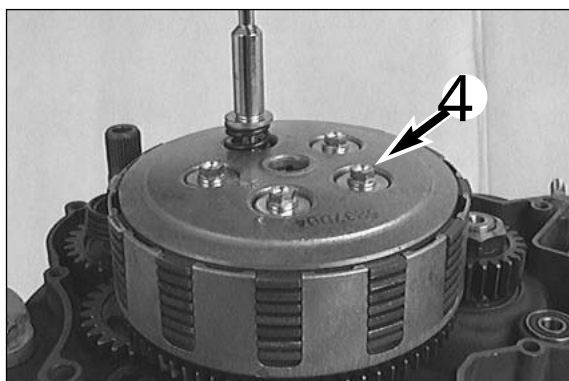


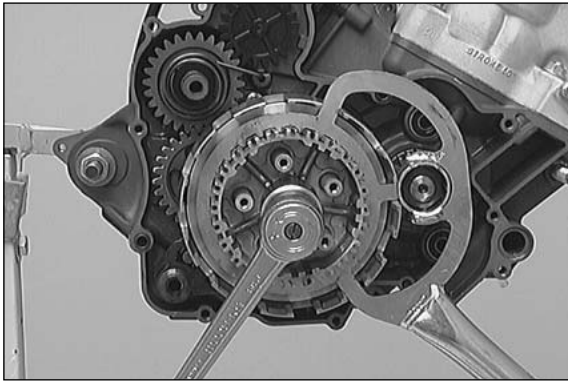
- Saque la carcasa de la bomba de aceite de la carcasa del motor y gírela hacia los lados (ver imagen).
- Retire los 2 tornillos C, y retire la bomba de aceite junto con la junta de la carcasa del motor.
- Quitar el perno 3 en la brida de admisión y desmonte la brida de admisión junto con la carcasa de la válvula de lengüeta.



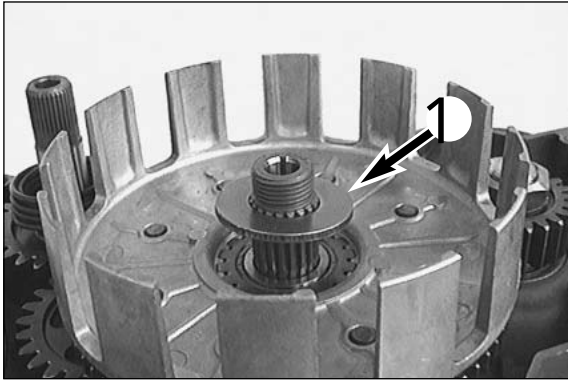
Extracción del embrague y la transmisión primaria

- Deshacer los 5 tornillos 4 en orden diagonal para evitar que los discos de embrague se atasquen cuando los resortes se relajan.
- Quitar tornillos, retenedores de resortes y resortes.
- Saque el tapón de presión y el paquete de discos del cubo exterior del embrague.
- Extraiga los cojinetes de empuje del eje principal.

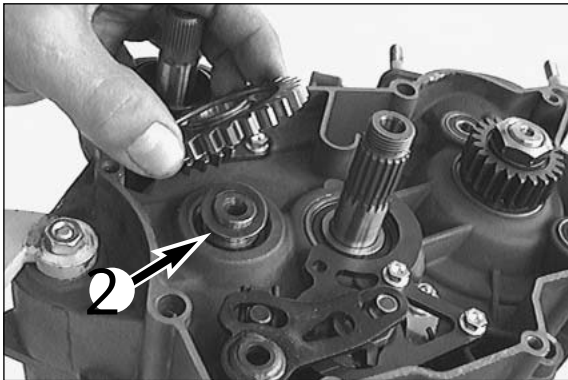




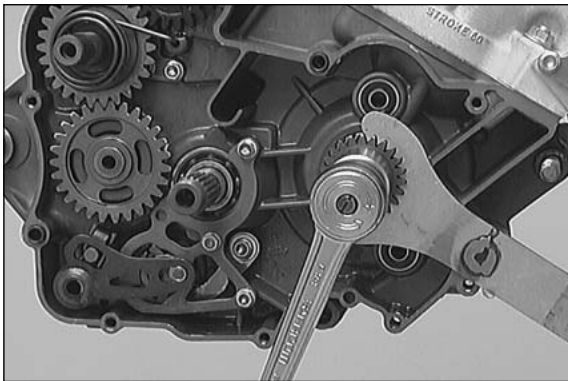
- Abra la arandela de seguridad del cubo interior del embrague.
- Montar el soporte del embrague en el cubo interior del embrague y soltar la tuerca hexagonal.
- Retirar el soporte del embrague.
- Retirar la tuerca hexagonal, la arandela de seguridad y el cubo interior del embrague del eje principal.



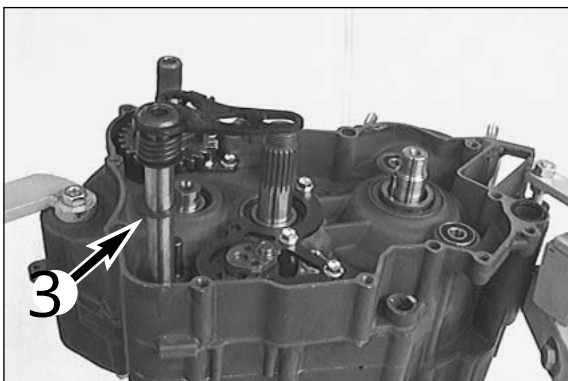
- Coge el disco de apoyo 1 y el cubo del embrague exterior junto con el cojinete del eje principal.



- Retirar el piñón de arranque intermedio y el disco de parada. 2.

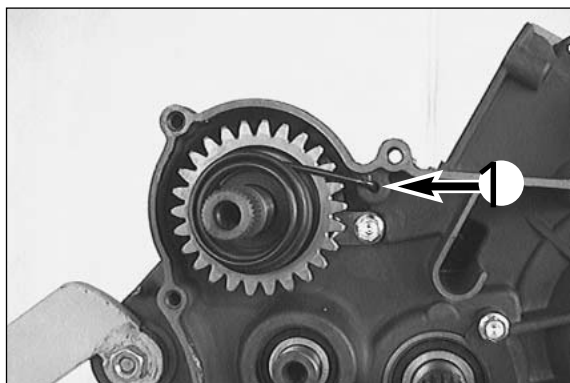


- Montar el porta engranajes primario y soltar la tuerca hexagonal (rosca LH).
- Retirar el soporte del engranaje primario.
- Retirar la tuerca hexagonal, el anillo dentado y el piñón primario del cigüeñal.
- Saque la chaveta de madera del cigüeñal.

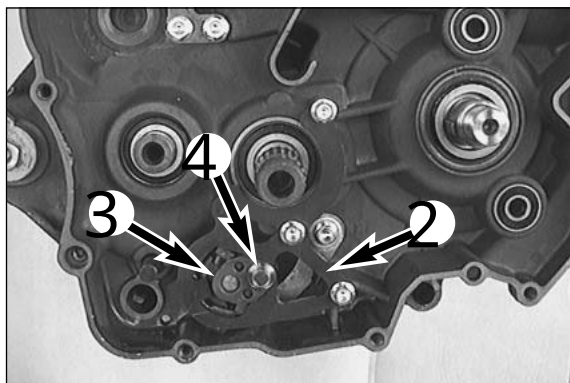


Posición del tambor de cambio, pedal de arranque

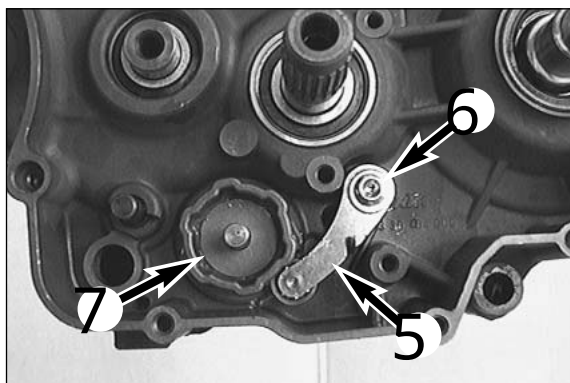
- Simplemente extraiga el eje de cambio de la carcasa. Tenga en cuenta el disco de parada3 (Se puede dejar en la carcasa).



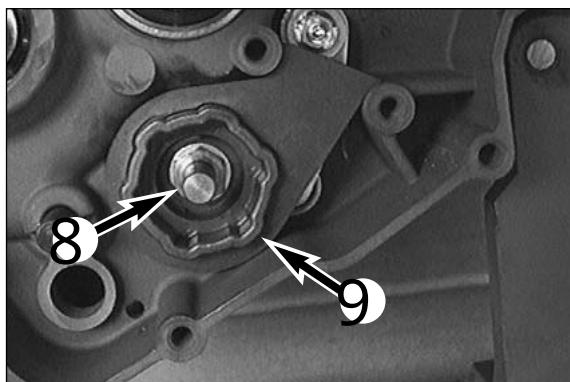
- Desenganche con cuidado el resorte del pedal de arranque del orificio 1, (resorte pretensado) y suéltelo.
- Gire el eje del pedal de arranque aproximadamente 1/4 de vuelta en sentido antihorario y extráigalo de la carcasa. ¡Tenga en cuenta el disco de parada que hay detrás!



- Soltar los 3 tornillos y quitar la compuerta de cambio de marchas. 2 junto con el portador de trinquete 3. Proceda con cuidado prestando atención al buje del collar. 4 en el portador de trinquete.



- La palanca de bloqueo 5 no es necesario quitarlo a menos que se cambie la carcasa del motor.
- Para hacer esto, deshaga el perno 6, luego retire la palanca de bloqueo junto con el resorte.
- Toma la lavadora 7 fuera del tambor de bloqueo.

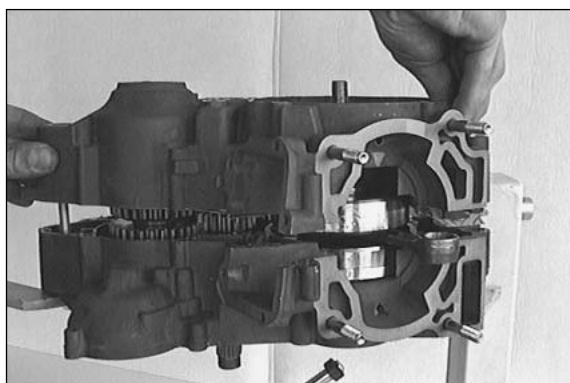


- Sostenga el tambor de bloqueo 9 con la herramienta especial, deshaga el perno 8 y retire el perno junto con la arandela.
- Extraiga el tambor de bloqueo del rodillo de cambio.

! PRECAUCIÓN

!

TEL TAMBOR DE BLOQUEO SE DEBE SUJETAR CON LA HERRAMIENTA ESPECIAL PARA EVITAR DAÑAR LOS BUJES DE LOS PASADORES DE CONDUCCIÓN DE LAS HORQUILLAS DE CAMBIO.



División de la carcasa del motor

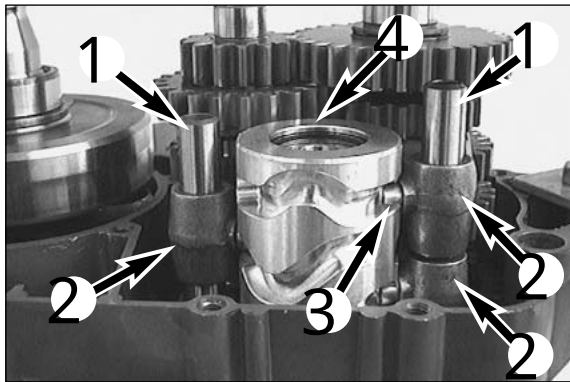
- Gire el lado de encendido hacia arriba y retire los 12 tornillos de la carcasa.
- Soltar el dispositivo de montaje del motor en el bastidor de montaje.
- Levante la mitad de la carcasa izquierda por los puntos de elevación de la carcasa, utilizando las herramientas adecuadas, o sepárela de la mitad de la carcasa derecha golpeando ligeramente el eje intermedio con un martillo de plástico.

! PRECAUCIÓN

!

TO EVITE DAÑAR LAS SUPERFICIES DE SELLADO, NO USE UN DESTORNILLADOR O UNA HERRAMIENTA SIMILAR PARA APALAR LAS MITADES DE LA CARCASA!

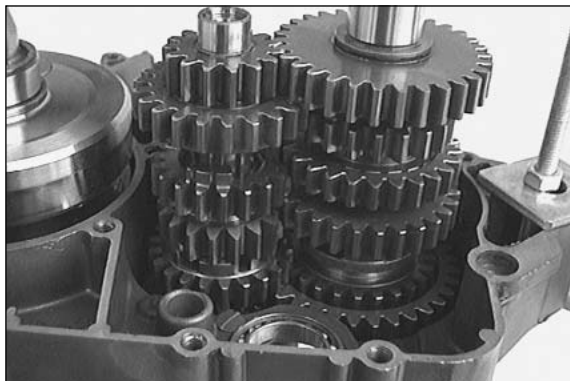
- Retirar la mitad de la carcasa y la junta.
- Tenga en cuenta el disco de tope del eje principal (puede adherirse al interior de la carcasa).



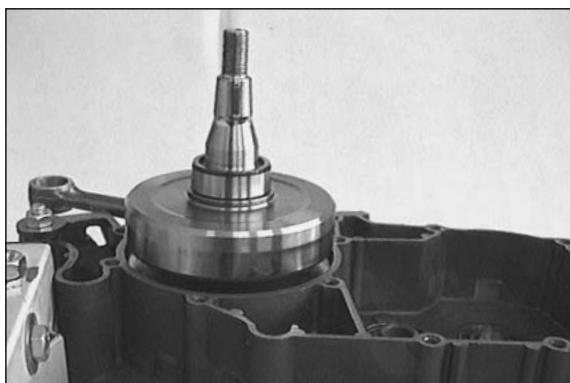
Extracción del mecanismo de cambio y la transmisión

- Saque los rieles de cambio 1 y balancea las horquillas de cambio 2 incluyendo los rodillos 3 oblicuo.
- Tirar del rodillo de cambio 4 fuera del rodamiento de bolas ranurado.
- Toma las horquillas de cambio 2 fuera de la vivienda.

NOTA: Al desmontar las horquillas de cambio, asegúrese de no perder los rodillos 3 en las horquillas de cambio.

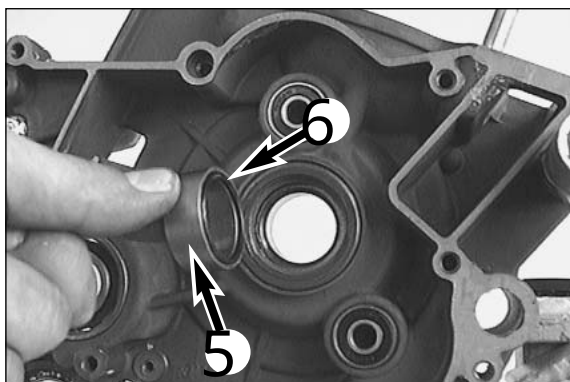


- Extraiga el eje principal completo y el eje intermedio juntos de los asientos de los cojinetes.



Extracción del cigüeñal

- Extraiga el cigüeñal del asiento del cojinete (si es necesario golpéelo ligeramente con un martillo de plástico).



- Toma el casquillo de distancia 5 y la junta tórica 6 del anillo de sello del cigüeñal derecho.

- Limpiar todas las piezas, comprobar el desgaste y cambiar los componentes desgastados.

NOTA: Todas las juntas, anillos de sello del eje, juntas tóricas y cojinetes deben cambiarse en cada revisión completa del motor.

SERVICIO DE COMPONENTES INDIVIDUALES

5

ÍNDICE

VIVIENDA DERECHA MEDIA.....	5-2 MITAD DE
VIVIENDA IZQUIERDA.....	5-3
CIGÜEÑAL.....	5-4 WEBS DEL
CIGÜEÑAL - MIDA LA DIMENSIÓN EXTERIOR.....	5-4
PISTÓN.....	5-4 ESPACIO
EXTREMO DEL ANILLO DEL PISTÓN.....	5-4
COMPROBACIÓN DEL DESGASTE DEL CILINDRO.....	5-5
RECUBRIMIENTO NIKASIL DE CILINDRO.....	5-5
DESMONTAJE Y CONTROL DEL SISTEMA DE CONTROL DE ESCAPE EN EL CILINDRO.....	5-6
PREMONTAJE DEL CILINDRO.....	5-7 DESMONTAJE DEL
SISTEMA DE CONTROL DE ESCAPE EN LA CUBIERTA DEL EMBRAGUE	
Y COMPROBAR EL DESGASTE DE LAS PIEZAS.....	5-10 PREARMADO DE LA TAPA DEL
EMBRAGUE.....	5-10 DESMONTAJE Y CONTROL BOMBA DE AGUA.....
BOMBA DE AGUA.....	5-11 PREMONTAJE DE LA
5-12 CARCASA DE VÁLVULA DE REED, BRIDA DE ADMISIÓN.....	5-13
KICKSTARTER.....	5-14 PREARMADO DEL EJE DE ARRANQUE.....
MECANISMO DE CAMBIO.....	5-16 PREARMADO DEL EJE DE CAMBIO.....
5-16 TRANSMISIÓN.....	5-17 MONTAJE DEL EJE
PRINCIPAL.....	5-17 MONTAJE DEL CONTRAEJE.....
BUJIA.....	5-19 COMPROBAR EL ESTATOR Y EL GENERADOR DE
IMPULSOS.....	5-19 5-17 MONTAJE DEL EJE PRINCIPAL.....
CONTRAEJE.....	5-18 ENCENDIDO, BUJIA.....
ESTATOR Y EL GENERADOR DE IMPULSOS.....	5-19 5-17 MONTAJE DEL EJE
PRINCIPAL.....	5-17 MONTAJE DEL CONTRAEJE.....
BUJIA.....	5-19 COMPROBAR EL ESTATOR Y EL GENERADOR DE
IMPULSOS.....	5-19

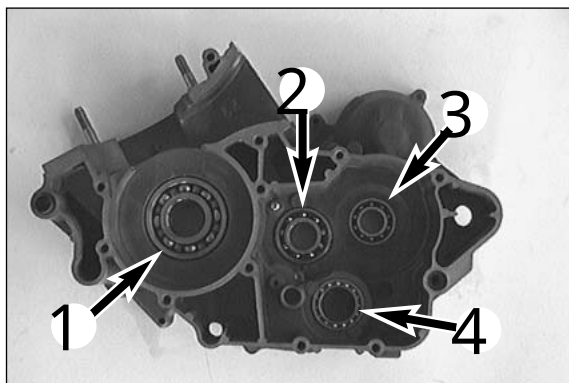
Carcasa del motor

Nota: Lea la siguiente sección antes de comenzar a trabajar. Luego, determine la secuencia de ensamblaje de modo que las mitades de la carcasa del motor solo necesiten calentarse una vez antes de reemplazar los cojinetes.

Una vez retirados los tacos, para expulsar los cojinetes o retirarlos con ligeros golpes de maza, las mitades de la carcasa deben colocarse sobre una superficie plana adecuadamente amplia, soportando toda la superficie de sellado sin dañarla. Lo mejor es utilizar un panel de madera como base.

Los cojinetes o los anillos de sellado del eje no deben martillarse en sus asientos. Si no dispone de una prensa adecuada, utilice un mandril adecuado y golpéelos con mucho cuidado. Los cojinetes fríos normalmente caerán en sus asientos a una temperatura de la carcasa del motor de aprox. 150 ° C.

Después del enfriamiento, si los cojinetes no se bloquean en el orificio, están obligados a girar después del calentamiento. En este caso, la carcasa debe reemplazarse.



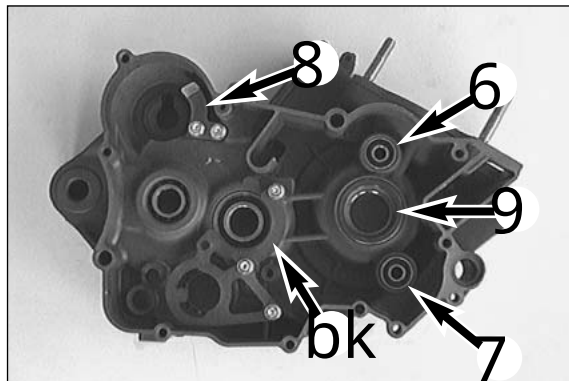
Mitad de vivienda derecha

Retire los anillos de sellado del eje y use una placa caliente para calentar la mitad de la carcasa a una temperatura de aproximadamente 150 ° C.

NOTA: A una temperatura de 150 ° C, normalmente es suficiente golpear la mitad de la carcasa contra una superficie plana de madera y los cojinetes simplemente saldrán de los asientos de los cojinetes. Sin embargo, en algunos casos es necesario presionar los cojinetes para sacarlos de sus asientos. Para evitar daños en los cojinetes, el dispositivo utilizado para presionar los cojinetes nuevos debe diseñarse de tal manera que toque solo el anillo exterior del cojinete.

Cojinete de bolas ranurado del cigüeñal 1

Presione el viejo rodamiento de bolas ranurado hacia adentro desde el exterior. Inserte un nuevo rodamiento de bolas ranurado desde el interior y presiónelo hasta el fondo en el asiento.



Rodamiento de bolas ranurado del eje principal 2

Aplique un mandril adecuado en el exterior para presionar el rodamiento de bolas ranurado hacia adentro.

Antes de presionar el nuevo rodamiento de bolas ranurado hacia adentro, monte la compuerta de cambio de marchas bk. Luego, el rodamiento de bolas ranurado se puede presionar desde el interior hasta el tope.

!

PRECAUCIÓN

!

AAPLIQUE SÓLO UNA LIGERA PRESIÓN AL PULSAR LA COMPUERTA DE CAMBIO DE MARCHAS. OTHERWISE, DAÑARÁS LA PUERTA DE CAMBIO.

Rodamiento de bolas ranurado del contraeje 3

Aplique un mandril adecuado en el exterior para presionar el viejo rodamiento de bolas ranurado hacia adentro. Inserte un nuevo rodamiento de bolas ranurado desde el interior y presiónelo hasta el fondo en el asiento.

Rodamiento de bolas ranurado del rodillo de cambio 4

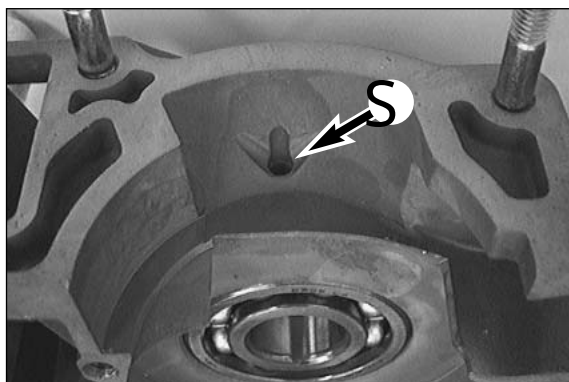
Aplique un mandril adecuado en el exterior para presionar el viejo rodamiento de bolas ranurado hacia adentro. Inserte un nuevo rodamiento de bolas ranurado desde el interior y presiónelo hasta el fondo en el asiento.

! PRECAUCIÓN

!

- MODEL 2000 A CONTINUACIÓN, EL RODAMIENTO DE BOLAS RANURADO ESTÁ SUJETADO CON UN TORNILLO licenciado en Derecho, ESTO SE DEBE QUITAR ANTES DE PRESIONAR EL COJINETE Y MONTARSE DESPUÉS DE PRESIONAR EL COJINETE. DUE A ESTE TORNILLO licenciado en Derecho EL RODILLO DE CAMBIO HA CAMBIADO. UN "VIEJO" EL RODILLO DE CAMBIO NO SE PUEDE MONTAR CON UN TORNILLO QUE ASEGURA EL COJINETE.

- DO NO APLIQUE FUERZA EXCESIVA CUANDO LOS PRESIONAR LA CARCASA DE BOLAS RODAMIENTOS ENJUAGEN CON EL CUELLO MUY RANURADA. TEL COLLAR PARED ES DELGADO Y PUEDEN DAÑARSE FÁCILMENTE!



Cojinete de agujas del eje de cambio 5 (desde el modelo 2002 en adelante)

Utilice un mandril adecuado para sacar el cojinete de agujas. Inserte el nuevo cojinete de agujas y presiónelo hasta el fondo.

Rodamiento de bolas ranurado del temporizador centrífugo 6

Utilice un extractor interior y un inserto de Ø 5-7 mm para sacar el rodamiento de bolas ranurado de la carcasa. Presione un nuevo rodamiento de bolas ranurado hasta el fondo del asiento.

Rodamiento de bolas ranurado del eje de la bomba de agua 7

Utilice un extractor interior y un inserto de Ø 5-7 mm para sacar el rodamiento de bolas ranurado de la carcasa. Presione un nuevo rodamiento de bolas ranurado hasta el fondo del asiento.

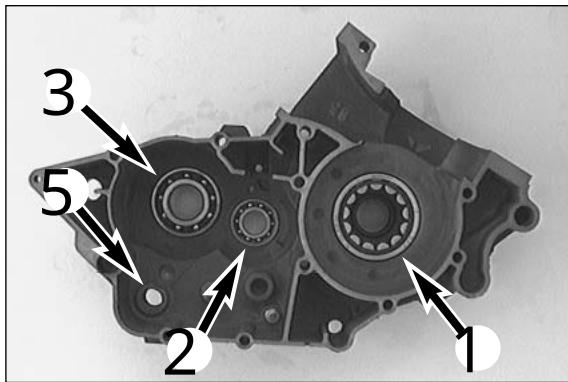
Placa de liberación Kickstarter 8

Al cambiar la placa de liberación, aplique Loctite 243 en ambos pernos.

Anillo de sello del eje del cigüeñal 9

Inserte un nuevo anillo de sello del eje desde el exterior y presiónelo al ras con el lado abierto hacia adentro.

A continuación, compruebe el orificio de lubricación del rodamiento de bolas ranurado. S del cigüeñal en busca de obstrucciones.



Mitad izquierda de la carcasa

Retire los anillos de sellado del eje y use una placa caliente para calentar la mitad de la carcasa a una temperatura de aproximadamente 150 ° C.

NOTA: A una temperatura de 150 ° C, normalmente es suficiente golpear la mitad de la carcasa contra una superficie plana de madera y los cojinetes simplemente saldrán de los asientos de los cojinetes. Sin embargo, en algunos casos es necesario presionar los cojinetes para sacarlos de sus asientos. Para evitar dañar los rodamientos, el dispositivo utilizado para presionar los nuevos rodamientos debe diseñarse de tal manera que toque solo el anillo exterior del rodamiento.

Cojinete de rodillos o cigüeñal 1

Aplique un mandril adecuado en el exterior para presionar el rodamiento de rodillos hacia adentro. Inserte un nuevo rodamiento de rodillos desde el interior y presiónelo hasta el fondo del asiento.

Rodamiento de bolas ranurado del eje principal 2

Aplique un mandril adecuado en el exterior para presionar el rodamiento de bolas ranurado hacia adentro. Inserte un nuevo rodamiento de bolas ranurado desde el interior y presiónelo hasta el fondo en el asiento.

! PRECAUCIÓN

!

TO EVITAR DAÑOS A LA VIVIENDA, NUNCA APLIQUE DEMASIADA FUERZA AL PRESIONAR LOS RODAMIENTOS DE BOLAS RANURADOS.

Rodamiento de bolas ranurado del contraeje 3

Aplique un mandril adecuado en el exterior para presionar el rodamiento de bolas ranurado hacia adentro. Inserte un nuevo rodamiento de bolas ranurado desde el interior y presiónelo hasta el fondo en el asiento.

Anillo de sello del eje del contraeje 4

Inserte un nuevo anillo de sello del eje desde el exterior y presiónelo hasta que quede al ras. No olvide el disco de tope (colóquelo en el rodamiento de bolas ranurado del contraeje antes del montaje).

Cojinete de agujas del eje de cambio 5 (desde el modelo 2002 en adelante)

Utilice un mandril adecuado para sacar el cojinete de agujas. Inserte el nuevo cojinete de agujas y presiónelo hasta el fondo.

Anillo de sello del eje del eje de cambio 6

Inserte un nuevo anillo de sello del eje desde el exterior y presiónelo hasta que quede al ras.

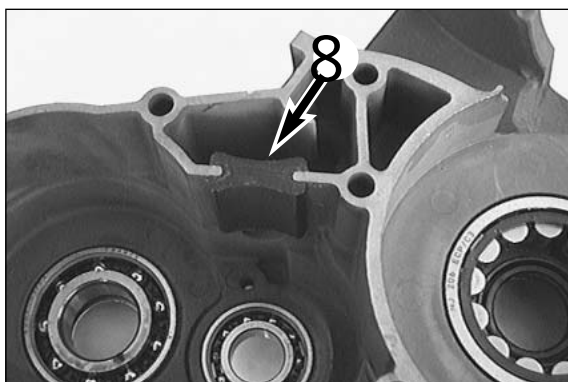
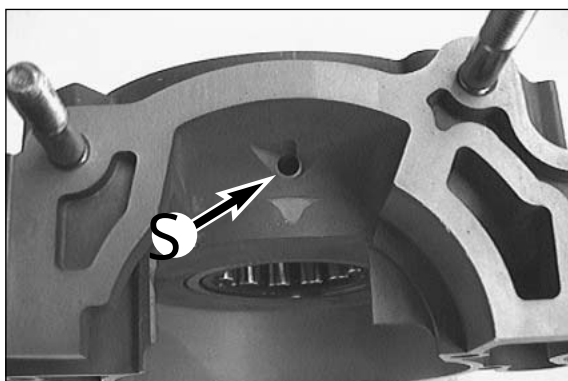
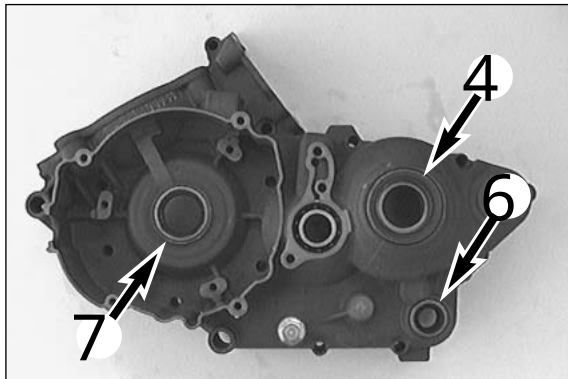
Anillo de sello del eje del cigüeñal 7

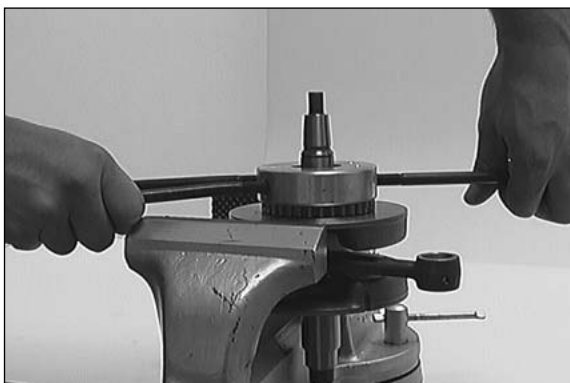
Inserte un nuevo anillo de sello del eje desde el exterior y presiónelo hasta que quede al ras.

Orificio de lubricación del cojinete de rodillos del cigüeñal S

Compruebe si hay obstrucciones y, si es necesario, limpie el orificio con aire comprimido.

Compruebe si la goma guía de aceite 8 de la mitad izquierda de la carcasa está correctamente montada (es decir, con el extremo más estrecho de las ranuras de guía hacia el interior) y aplique una pequeña cantidad de grasa para fijarla en la carcasa. Deben reemplazarse los tubos de guía de aceite duro o quebradizo.





Cigüeñal

- Al sustituir el rodamiento de rodillos, también se debe cambiar el anillo interior del cigüeñal.
- Caliente la herramienta especial 584.29.037.037 sobre una almohadilla térmica hasta aprox. 150 ° C y colóquelo en el anillo interior inmediatamente. Presione la herramienta especial con fuerza para obtener una buena transferencia de calor y extraiga el anillo interior del cigüeñal.
- Para montar el nuevo anillo interior, vuelva a calentar la herramienta especial a aprox. 150 ° C, enganche el anillo interior y deslícelo sobre el muñón del cigüeñal inmediatamente.

!

PRECAUCIÓN

!

nortENUNCA SUJETE EL CIGÜEÑAL CON UN PERNO O WEB EN EL VICE, Y NUNCA INTENTE LIBERAR EL ANILLO INTERIOR DEL RODAMIENTO. TLAS REDES DEL CIGÜEÑAL PUEDEN ESTAR COMPRIMIDAS Y EL CON-EL TAPÓN DE LA VARILLA Y EL COJINETE PUEDEN DAÑARSE, POR ESO HACIENDO EL CIGÜEÑAL INUTILIZABLE.

NOTA: No es necesario ajustar la distancia de los cojinetes principales.

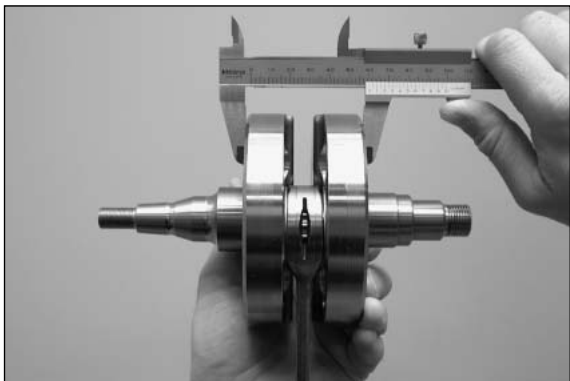
- Coloque el cigüeñal sobre un bloque de rodillos o similar y con un calibre de prueba, pruebe los muñones del cigüeñal en sus extremos exteriores.

quedarse sin muñones del cigüeñal: máx. 0,02 mm (0,0008 pulg.)

Alma del cigüeñal: medir la dimensión exterior

- Alma del cigüeñal: mida la dimensión exterior con un calibre deslizante como se muestra en la ilustración.

Alma del cigüeñal - dimensión exterior = 55 mm $\pm$ 0,05 mm



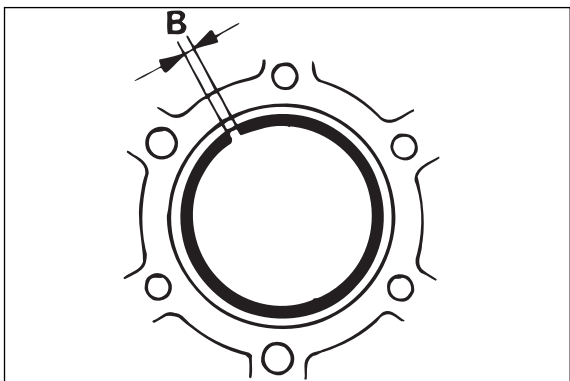
Pistón

Si un pistón usado va a permanecer en servicio, se debe verificar lo siguiente:

1. Superficie de rodadura del pistón: Compruebe si hay marcas de presión (marcas de agarrotamiento). Las pequeñas marcas de fricción se pueden eliminar con una barra abrasiva fina.
2. Ranuras de los segmentos de pistón: Los segmentos de pistón no deben quedar atascados en las ranuras. Para limpiar las ranuras, use un anillo de pistón viejo.
3. Los pasadores de posicionamiento del anillo del pistón deben estar firmemente asentados en el pistón y no deben estar desgastados.
4. Compruebe el desgaste de los anillos del pistón y compruebe el espacio del extremo.

- El pistón se mide en el faldón del pistón, transversal al pasador del pistón a 10 mm del borde inferior, como se muestra en la ilustración.
- El diámetro del cilindro más pequeño menos el diámetro del pistón más grande determina la holgura de ajuste del pistón.

Holgura de montaje del
pistón 125/144: 0,06 mm
200: 0,055 mm

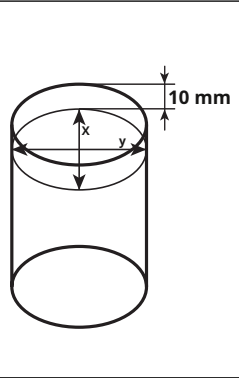


Espacio del extremo del anillo de pistón

- Inserte el segmento del pistón en el cilindro y ajústelo. El segmento del pistón debe tener aprox. 10 mm (0,5 in) desde la parte superior del cilindro.
- La brecha final B Ahora se puede comprobar cuál es una galga de espesores.

Espacio final máx. 0,40 mm (0,015 pulgadas)

NOTA: Si el espacio entre los extremos es mayor, verifique si el pistón y el cilindro están desgastados. Si el desgaste del pistón y del cilindro está dentro de los límites de tolerancia permitidos, reemplace el anillo del pistón.



Comprobación del desgaste del cilindro

Mida el diámetro del cilindro aprox. 10 mm (0,5 in) por debajo de la parte superior del borde del cilindro. Verifique el diámetro en varios lugares correspondientes para ver si el cilindro se ha desgastado ovalado.

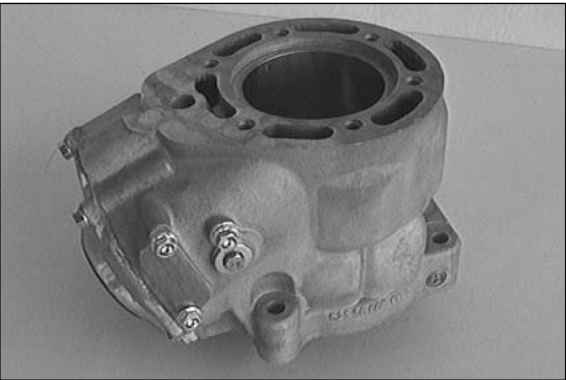
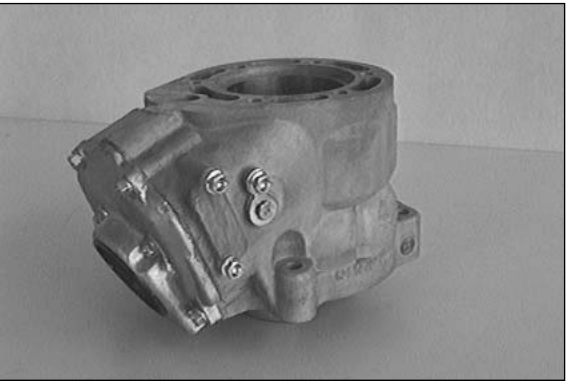
Diámetro del cilindro 125 cm ³	Tamaño del pistón
hasta el modelo 2000	
54.250 - 54.262 mm.	1
54.263 - 54.275 mm.	2

Diámetro del cilindro 125 cm ³	Tamaño del pistón
desde el modelo 2001	
54.000 - 54.012 mm.	1
54.013 - 54.025 mm.	2

Diámetro del cilindro 144 cm ³	Tamaño del pistón
56.000 - 56.012 mm.	1
56.013 - 56.025 mm.	2

Diámetro del cilindro 200 cm ³	Tamaño del pistón
64.000 - 64.012 mm.	1
64.013 - 64.025 mm.	2

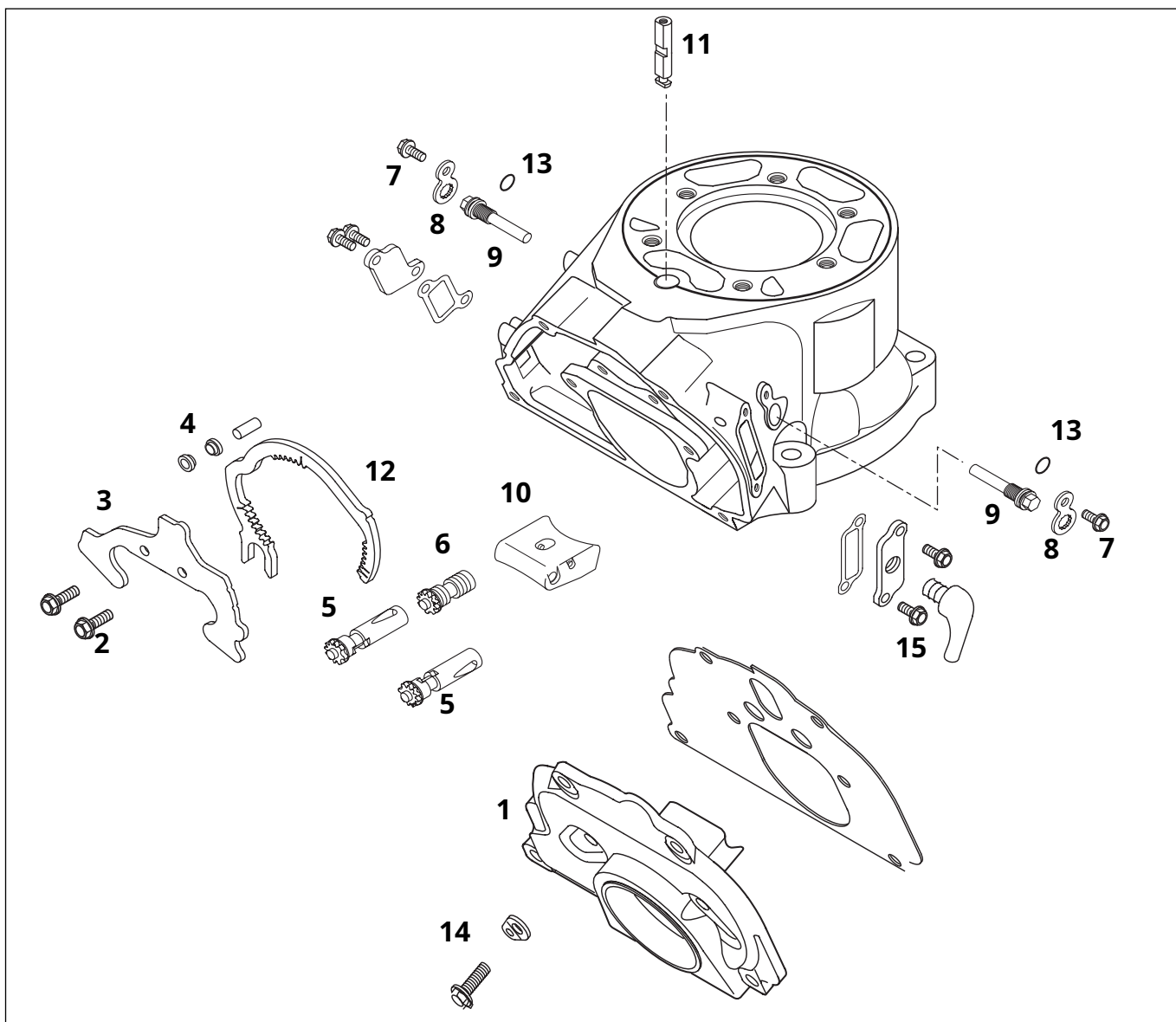
Si el diámetro del cilindro es mayor que el máximo, se debe reemplazar el cilindro.



Recubrimiento Nikasil de cilindro

Nikasil es la marca para un proceso de recubrimiento de cilindros, desarrollado por el fabricante de pistones Mahle. El nombre se deriva de los dos materiales utilizados en este proceso: una capa de níquel en la que está incrustado el carburo de silicio particularmente duro.

- Las principales ventajas del recubrimiento Nikasil son:
- excelente disipación de calor y, por tanto, mejor potencia de salida
 - poco desgaste
 - bajo peso del cilindro.



Desmontaje y control del sistema de control de escape en el cilindro

- Retire los 6 tornillos b0 y quitar la brida de escape 1 junto con la junta.
- Deshacer los 2 tornillos 2 y toma la placa guía 3 fuera del cilindro.
- Retirar los 3 casquillos de collar, 4 y el segmento de control bm. Para evitar un atasco posterior del control de escape, no dañe las superficies de los cojinetes de los casquillos del collar y el segmento de control. bm.
- Coge las tres guías de rodillos 4 detrás fuera del cilindro.
- Tirar de los dos rodillos de control 5 y el eje excéntrico 6 fuera de los orificios en el cilindro.
- Deshacer los tornillos 7 hacia la izquierda y hacia la derecha y retírelos junto con las placas de bloqueo 8.
- Desatornille los ejes de la trampilla de control izquierdo y derecho 9.
- Empuje ligeramente la trampilla de control bk hacia arriba a través del puerto de escape. Gire el perno de elevación/licenciado en Derecho de la trampilla de control un cuarto de vuelta completa (se recomienda atornillar un perno M5x40 en la rosca del perno de elevación) y tirar de él hacia arriba fuera del cilindro. Ahora se puede sacar la trampilla de control del cilindro.
- Limpiar todas las piezas del control de escape y comprobar si están desgastadas o dañadas.

Guías de rodillos 4

Compruebe si hay ranuras en la superficie de contacto entre las guías de los rodillos y el segmento del rodillo de control y cámbielos si es necesario.

Rodillos de control 5

Compruebe el juego del cojinete.

Compruebe si los dientes de los rodillos de control están desgastados.

Ejes de aletas de control 9

Compruebe si los ejes de las trampillas de control están desgastados (especialmente en los pasadores).

NOTA: Para evitar que la trampilla de control se pegue bk (Modelos 125 EXE / 125 Supermoto), hay ejes de aletas de control nitrogenadas 9 (superficie brillante) disponibles que suceden a los ejes montados originales (superficie oscura).

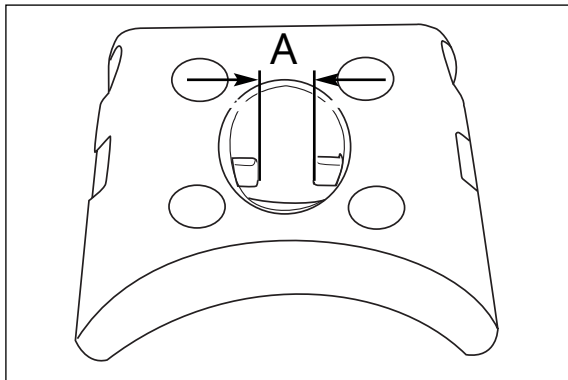
Segmento de control bm

Compruebe si hay ranuras en la superficie de contacto entre el segmento de control y las guías de los rodillos y cámbielas si es necesario.

Juntas tóricas bn

Compruebe si las juntas tóricas de los ejes de las trampillas de control están desgastadas y si están frágiles y cámbielas si es necesario.

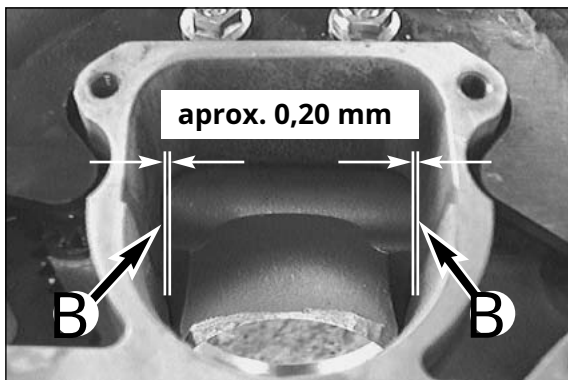
NOTA: A partir del modelo 2002, la cubierta lateral izquierda pb está perforado para la ventilación del cárter.



Aleta de control bk

Limpie la aleta de control y compruebe que los pasadores del interior estén bien ajustados. Medir la distancia A entre los dos pines (ver ilustración). Cuando está montada, la trampilla de control no debe raspar contra el puerto de escape.

Distancia A: min. 5,5 mm (0,22 pulgadas) / máx. 5,8 mm (0,23 pulgadas)

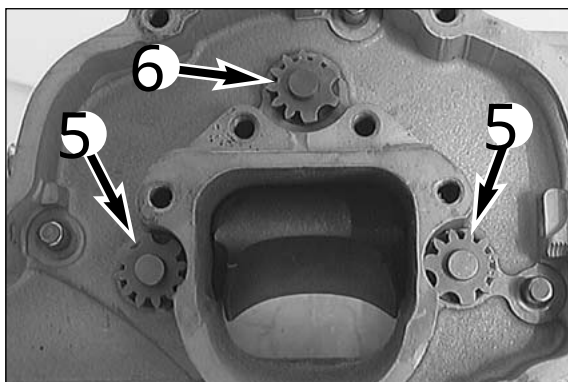


Premontaje del cilindro

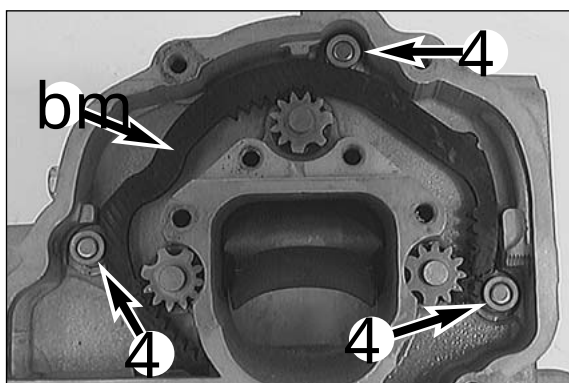
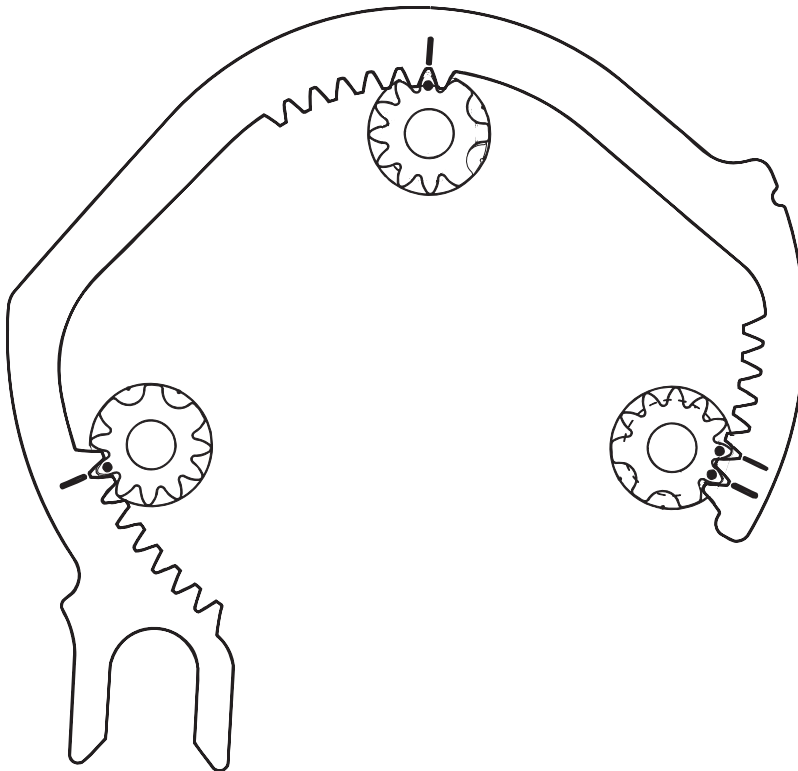
- Engrase las juntas tóricas bn y controle los ejes de las aletas 9 (especialmente en los pines).
- Deslice la trampilla de control bk a través del conducto de escape en el cilindro y colóquelo de manera que los ejes de la trampilla de control puedan enganchar los 2 huecos de la trampilla de control.
- Montar los ejes de las trampillas de mando izquierda y derecha 9 sin apretarlos todavía.
- Insertar dos galgas de espesor idéntico (aprox. 0,20 mm / 0.008 in) entre la trampilla de control y la pared del cilindro en puntos B. Esta distancia debe ser igual en ambos lados.
- Girar los ejes de las trampillas de control 9 todo el camino hacia adentro y luego 1/8 de vuelta completa nuevamente.
- Aplicar Loctite 243 a los dos tornillos. 7 y utilícelos para fijar las dos placas de bloqueo 8, teniendo cuidado de girar los ejes de las trampillas de control 9 tan poco como sea posible.
- Retire las dos galgas de espesores y compruebe la trampilla de control para facilitar la operación.
- Una vez instalada, la trampilla de control no debe tocar el conducto de escape.



- Engrase bien el perno de elevación licenciado en Derecho e insértelo desde arriba en el orificio del cilindro. Inserte el perno de elevación hasta que encaje en la trampilla de controlbk. Luego, gírelo un cuarto de vuelta completa para que la sección plana sea perpendicular a la dirección de desplazamiento y mire hacia adelante (en la dirección del puerto de escape).

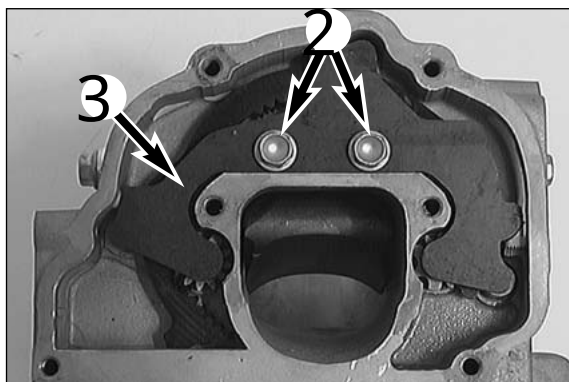


- Engrase bien los rodillos de control 5 e insértelos en los orificios del cilindro. Inserte el rodillo de control con una marca a la izquierda y el rodillo de control con 2 marcas a la derecha.
- Engrasar bien el eje excéntrico 6 de la trampilla de control y montarlo en el cilindro. Mueva la trampilla de control hacia arriba y hacia abajo. El eje excéntrico debe moverse con la trampilla de control.

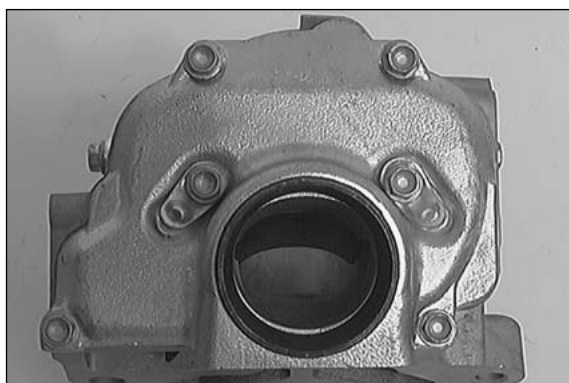


- Engrase los pasadores del cilindro y monte las 3 guías de rodillos 4 con el collar grande mirando hacia el cilindro.
- Girar los rodillos de control y el rodillo de ajuste de la trampilla de control de modo que las marcas queden en el exterior (frente al segmento de control).
- Monte el segmento de control bm de tal forma que las marcas de los rodillos de control coincidan con las del segmento de control (ver ilustración).

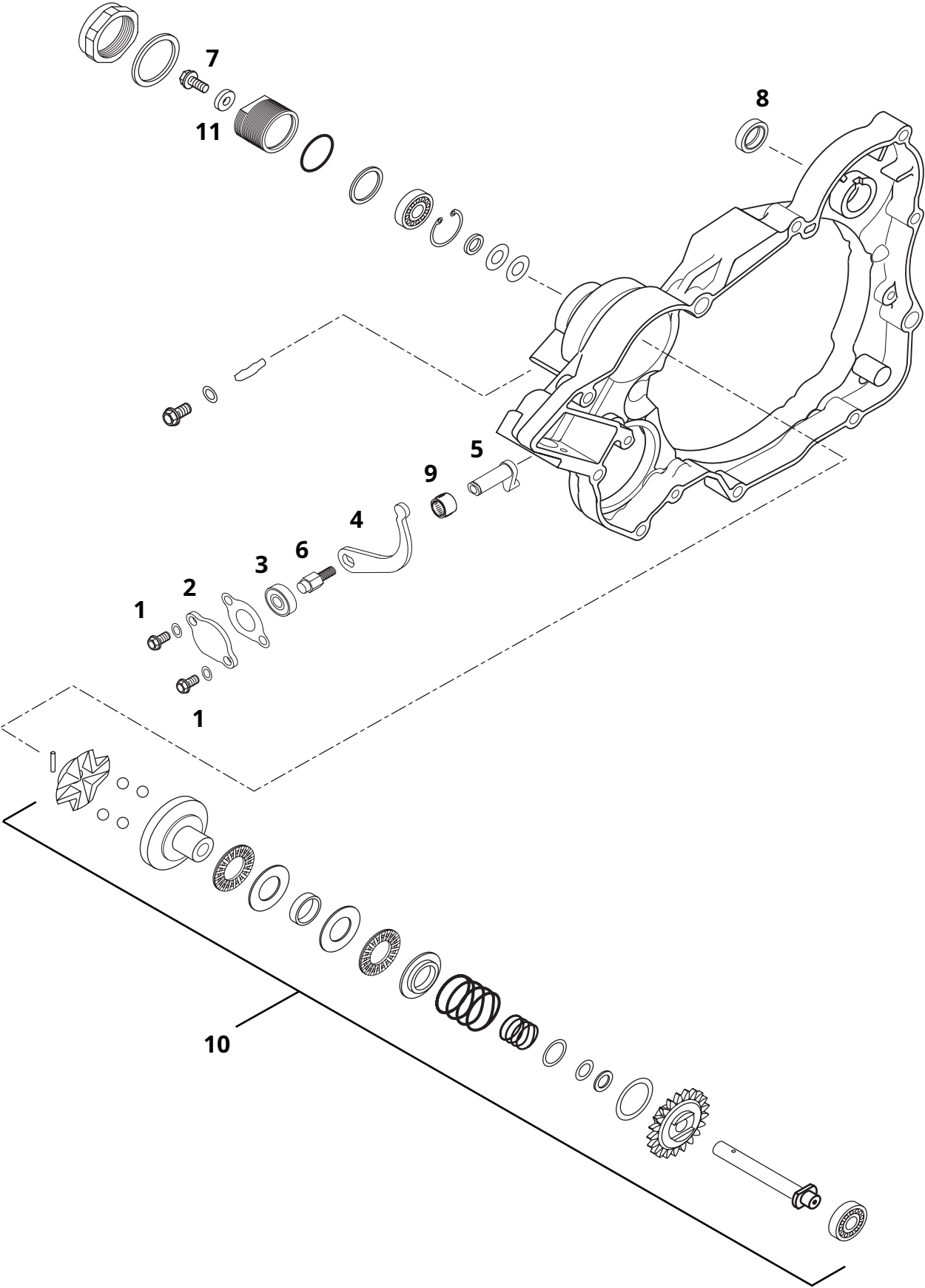
NOTA: Cuando todas las marcas estén alineadas, la trampilla de control debe estar en la posición inferior y los orificios de los rodillos de control deben estar completamente cerrados.

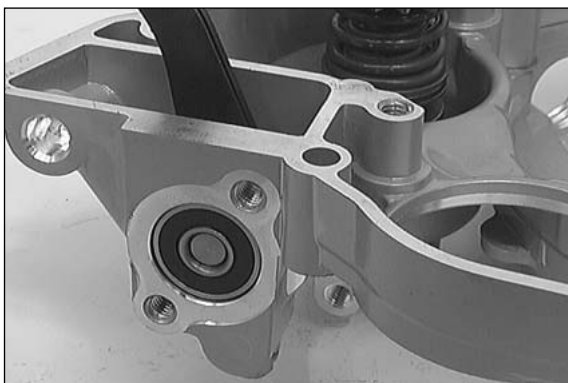


- Montar las tres guías de rodillos 4 con el collar pequeño mirando hacia el cilindro.
- Monte la placa guía 3, aplique Loctite 243 a los dos tornillos 2 y utilícelos para fijar la placa guía en el cilindro.
- Gire el segmento de control en el sentido de las agujas del reloj. La trampilla de control debe abrirse y los orificios de los rodillos de control deben estar abiertos.



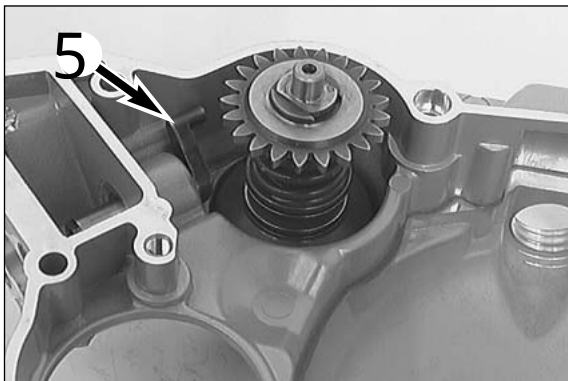
- Monte una junta nueva.
- Fije la tapa con los seis tornillos. No olvide los 2 soportes para los resortes de escape.
- Finalmente, verifique el sistema de control de escape para una fácil operabilidad





Desmontar el sistema de control de escape en la tapa del embrague y comprobar el desgaste de las piezas

- Deshacer los 2 tornillos 1 y quitar la tapa de cierre 2 junto con la junta y los anillos de sellado de cobre.
- Presione el rodamiento de bolas ranurado 3 debajo de la tapa del embrague. Para hacer esto, empuje el balancín 4 del temporizador centrífugo hacia adelante (en la dirección del rodamiento de bolas ranurado).



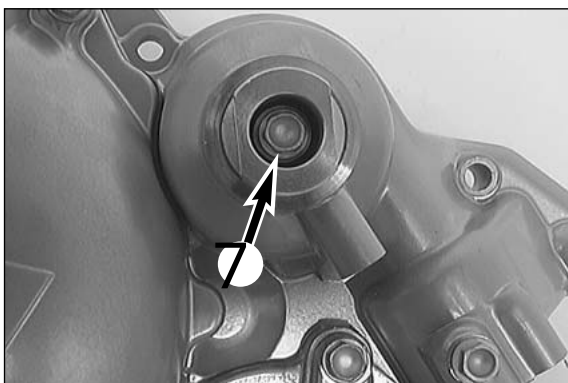
- Gire la palanca de ajuste 5 de modo que descansa contra la tapa del embrague (vea la ilustración).
- Deshacer el cerrojo 6 y tira del balancín 4 fuera de la palanca de ajuste 5.
- Deshacer el perno del collar. 7 del temporizador centrífugo bk y tire del temporizador centrífugo hacia adentro para sacarlo de la tapa del embrague.
- Tirar de la palanca de ajuste 5 fuera de la tapa del embrague.
- Limpiar todas las piezas y comprobar el desgaste.

Ajuste de la palanca 5

Compruebe si los pasadores de la palanca de ajuste están desgastados. Compruebe si hay desgaste en la superficie del cojinete entre la palanca de ajuste y el buje de agujas.

Rodamiento ranurado 3

Compruebe el desgaste.



Casquillo de agujas de la palanca de ajuste 9

El casquillo del cojinete de la palanca de ajuste normalmente no muestra signos de desgaste. Si, no obstante, este es el caso, se recomienda reemplazar toda la tapa del embrague.

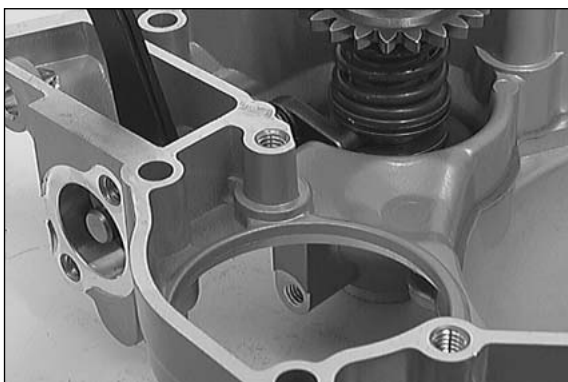
Anillo de sello del eje del pedal de arranque 8

Saque el anillo de sello del eje usado de la tapa del embrague con un destornillador.

Engrase el nuevo anillo de sello del eje e insértelo con el lado abierto hacia adentro. Presiónelo al ras.

Temporizador centrífugo bk

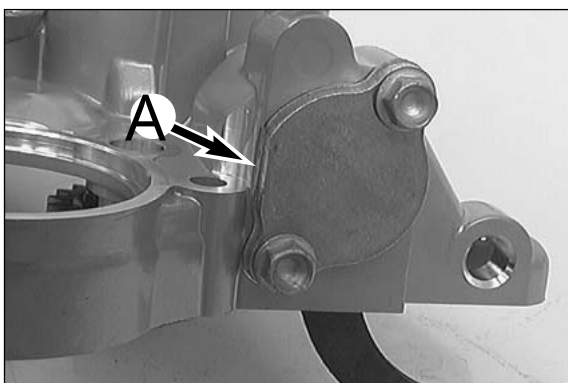
El dispositivo de avance centrífugo viene preajustado de fábrica y no debe desmontarse.



Montaje previo de la tapa del embrague

- Engrasar el cojinete 9 de la palanca de ajuste, inserte la palanca de ajuste 5 en la tapa del embrague y déjela descansar contra la tapa del embrague (vea la ilustración).
- Fijar el temporizador centrífugo con el perno en la tapa del embrague. Asegure el perno con Loctite 243.

NOTA: El perno 7 se aprieta después de montar la tapa del embrague.

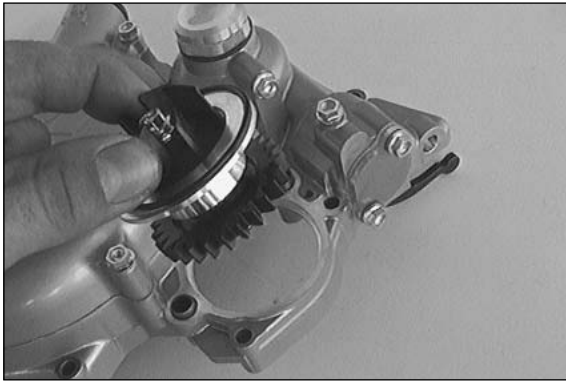


- Enganche los pasadores de la palanca de ajuste 5 en la pista del temporizador centrífugo.
- Monte el balancín 4 en la palanca de ajuste 6 y fíjelo con el perno.

- Inserte el rodamiento de bolas ranurado con el lado abierto de la jaula hacia adentro en la tapa del embrague.
- Monte la tapa 2 con una junta nueva y juntas de cobre nuevas.

! PRECAUCIÓN !

CUANDO MONTA LA CUBIERTA 2, ASEGÚRESE DE QUE LA SECCIÓN PLANA A ESTÁ CORRECTAMENTE ALINEADO PARA EVITAR DAÑAR LA TAPA DEL EMBRAGUE.



Desmontaje y control de la bomba de agua

- Quitar los 2 tornillos de la tapa de la bomba de agua y quitar la tapa.
- Saque la bomba de agua y la junta tórica de la tapa del embrague.
- Sujete la bomba de agua con la rueda de la bomba de agua hacia arriba en el tornillo de banco (use mordazas protectoras).

! PRECAUCIÓN

!

TO EVITE DAÑAR EL VOLANTE DE LA BOMBA DE AGUA, NUNCA SUJETE LA RUEDA EN EL TORNILLO.

- Retire el perno del collar 1 junto con la lavadora.

- Tire de la rueda de la bomba de agua 2 hacia arriba fuera del eje de la bomba de agua 3.
- Saque el eje de la bomba de agua del tornillo de banco y extraiga el eje de la bomba de agua de la carcasa 4.

Anillo de sello del eje del eje de la bomba de agua 5

Utilice un destornillador para sacar el anillo de sello del eje de la carcasa de la bomba de agua.

Aplique Loctite 648 en la parte exterior del nuevo anillo de sello del eje y presiónelo en la carcasa con la etiqueta hacia adentro.

Rodamiento de bolas ranurado del eje de la bomba de agua 6

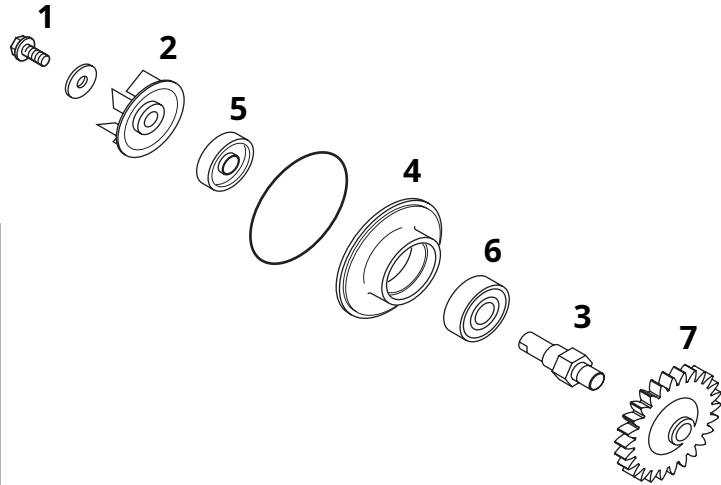
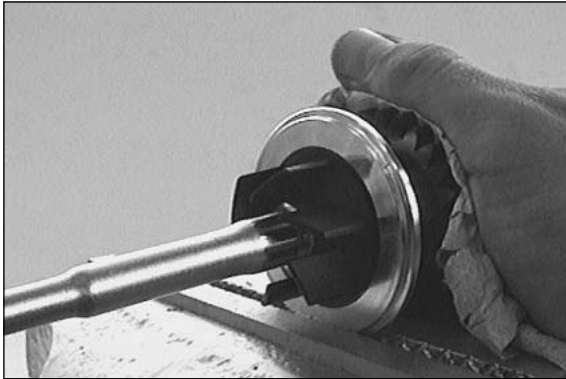
El anillo de sello del eje 5 debe retirarse para cambiar el rodamiento de bolas ranurado. Utilice un mandril adecuado para sacar el rodamiento de bolas ranurado de la carcasa de la bomba de agua.4.

Presione un nuevo rodamiento de bolas ranurado hasta el fondo del asiento. Aplique Loctite 648 en el exterior de un nuevo anillo de sello del eje de la bomba de agua e insértelo con la etiqueta hacia adentro.

Rueda motriz de bomba de agua 7

La rueda motriz de la bomba de agua no debe girar sobre el eje de la bomba de agua.

Compruebe si los dientes de la rueda motriz de la bomba de agua están desgastados.



Premontaje de la bomba de agua

- Engrase el anillo de cierre del eje 5 y el rodamiento de bolas ranurado 6 del eje de la bomba de agua e inserte el eje de la bomba de agua en la carcasa de la bomba de agua 4.
- Sujete el eje de la bomba de agua en el tornillo de banco (use mordazas protectoras).

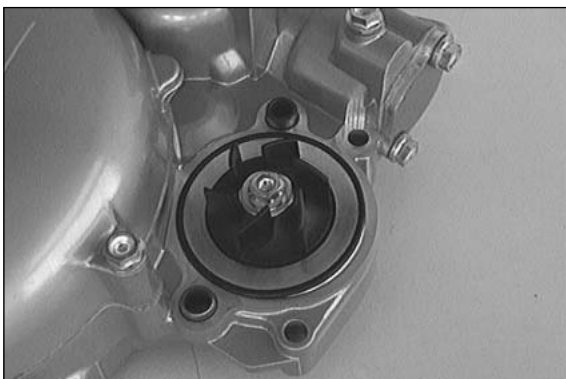
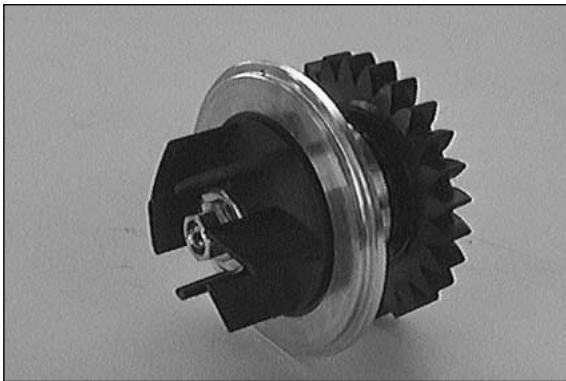
! PRECAUCIÓN !

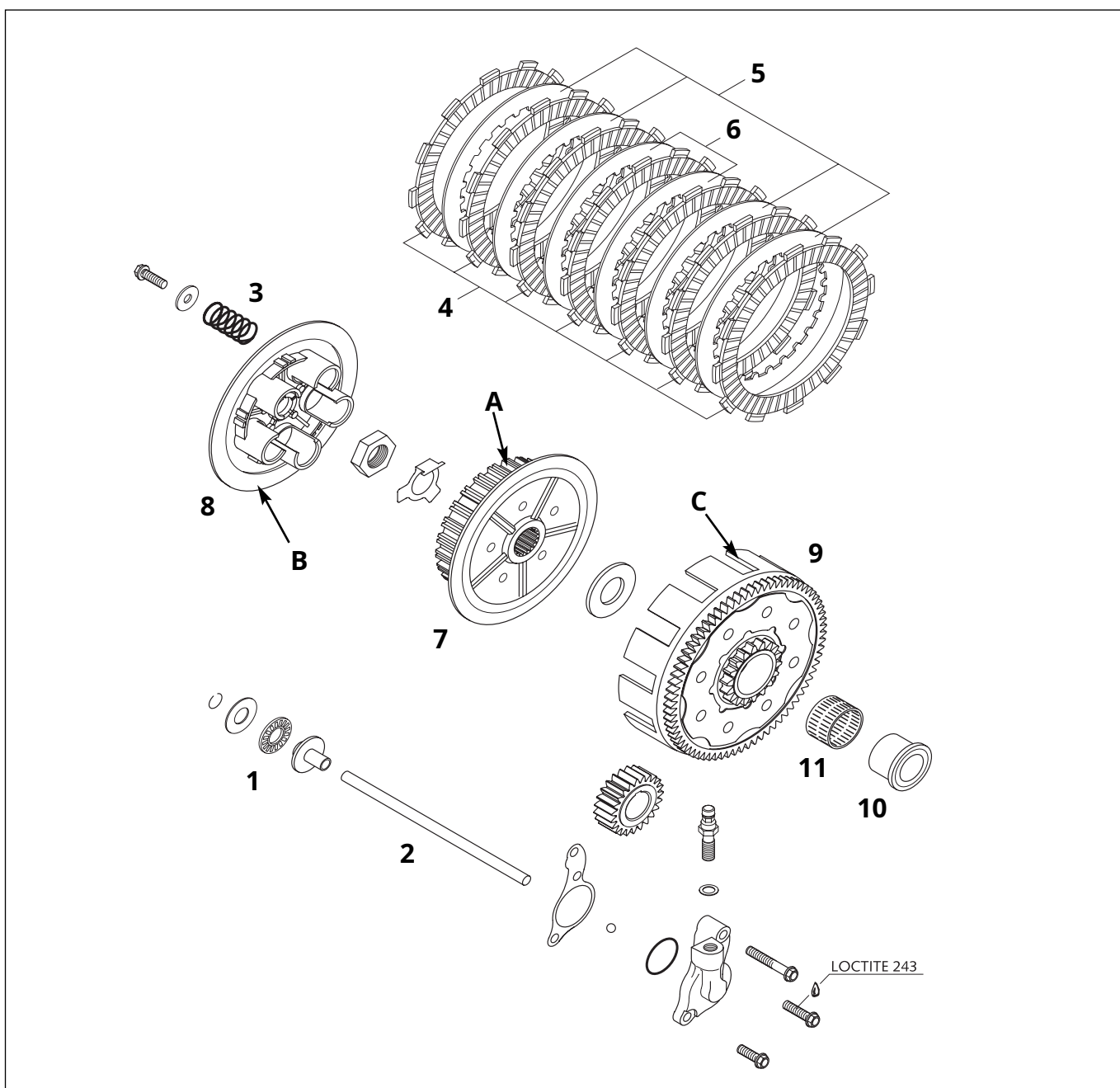
TO EVITE DAÑAR EL VOLANTE DE LA BOMBA DE AGUA, NUNCA SUJETE LA RUEDA EN EL TORNILLO.

- Pon la rueda de la bomba de agua 2 en el eje, aplique Loctite 243 al perno 1 y monte el perno y la arandela.

- Coloque la bomba de agua premontada y la junta tórica nueva en la tapa del embrague.

- Fije la tapa de la bomba de agua con 2 pernos cortos.





Comprobación del desgaste del embrague

Cojinete de empuje 1 - compruébelo para ver si tiene marcas de puntuación y facilidad de uso.

Varilla de empuje 2 - colóquelo sobre una superficie plana y compruebe que no haya dobleces.

Resortes de embrague 3 longitud mínima: 38 mm hasta el modelo 2005 (nueva longitud 39 mm); si es necesario, cambie los 5 resortes.
39 mm a partir del modelo 2006 (nueva longitud 40 mm); si es necesario, cambie los 5 resortes.

7 discos de revestimiento 4 - espesor mínimo: 2,9 mm (nuevo 3,0 mm). Los discos deben ser planos.

4 discos de embrague - aluminio 5 - los discos deben ser planos; compruebe si hay daños mecánicos.

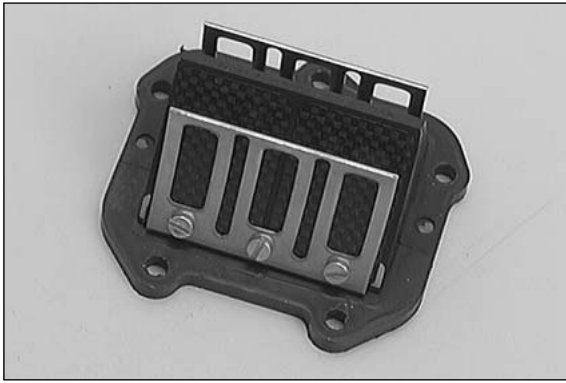
2 discos de embrague - acero 6 - los discos deben ser planos; compruebe si hay daños mecánicos.

Buje de embrague interior 7 - Compruebe si la superficie de apoyo del disco de revestimiento está dañada. Compruebe las superficies de los cojinetes A de los discos de acero en el cubo del embrague interior. Si las ranuras tienen más de 0,5 mm de profundidad, sustituya el cubo del embrague interior.

Tapón de presión 8 - comprobar la superficie del cojinete B del disco de revestimiento por daños.

Buje de embrague exterior 9 - comprobar las caras de parada C de los discos de revestimiento por desgaste. El cubo del embrague exterior debe sustituirse si las ranuras tienen más de 0,5 mm de profundidad (ver más abajo).

Monte el anillo interior bk y la jaula de agujas licenciado en Derecho, comprobar si hay juego.



Carcasa de válvula de láminas, brida de admisión

NOTA: Las paletas de caña 1 + 6 pierden lentamente su tensión durante el funcionamiento, reduciendo así el rendimiento general. Por lo tanto, las paletas de lengüeta dañadas o gastadas deben reemplazarse.
Se debe cambiar todo el alojamiento de la válvula de lengüeta si las superficies de sellado del alojamiento de la válvula de lengüeta 2 también están dañados.

! PRECAUCIÓN

!

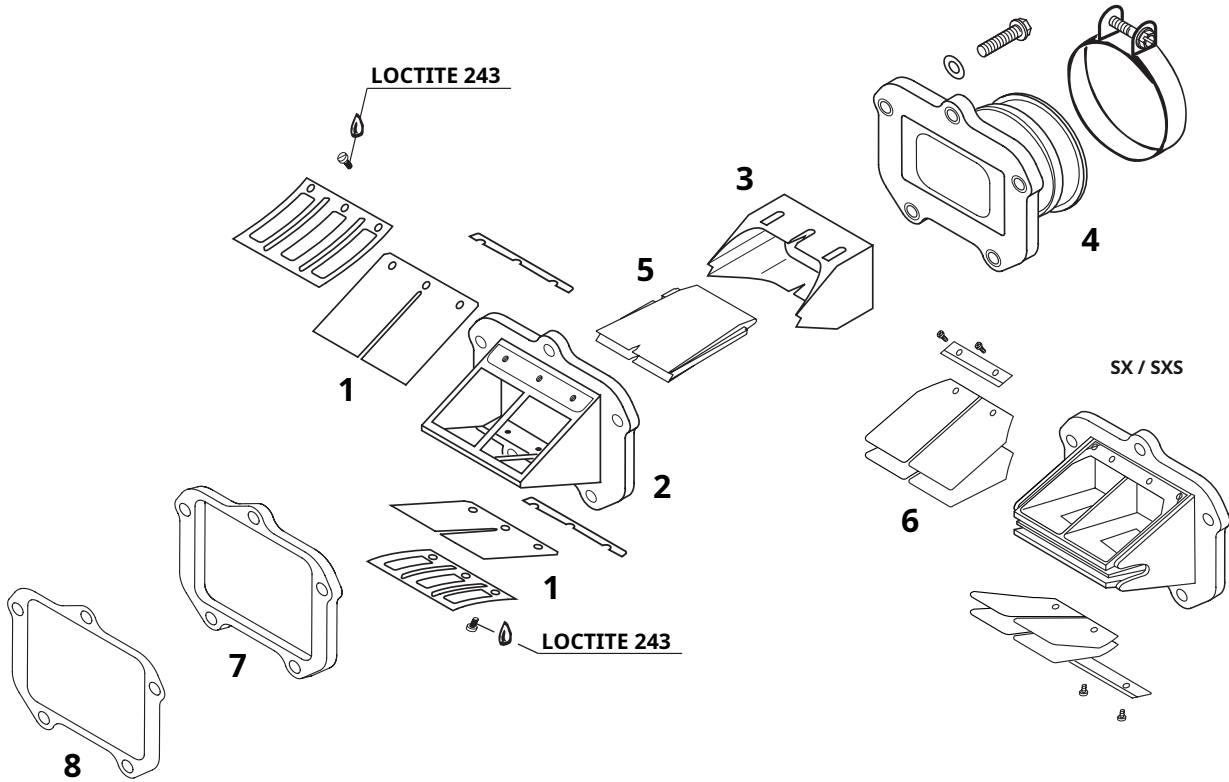
WCUANDO MONTE LA CARCASA DE LA VÁLVULA REED, ASEGÚRESE DE APLICAR LOCTITE 243 A TODOS LOS PERNOS.

Inserto de velocidad 3

Compruebe si está bien ajustado y si está dañado.

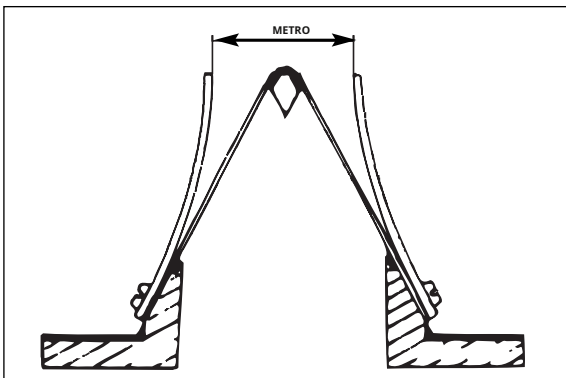
Brida de admisión 4

Compruebe si hay grietas y otros daños.



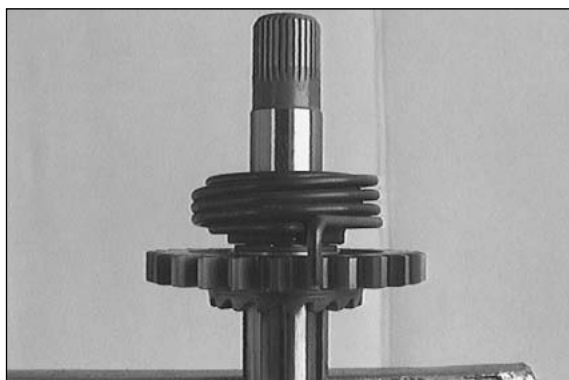
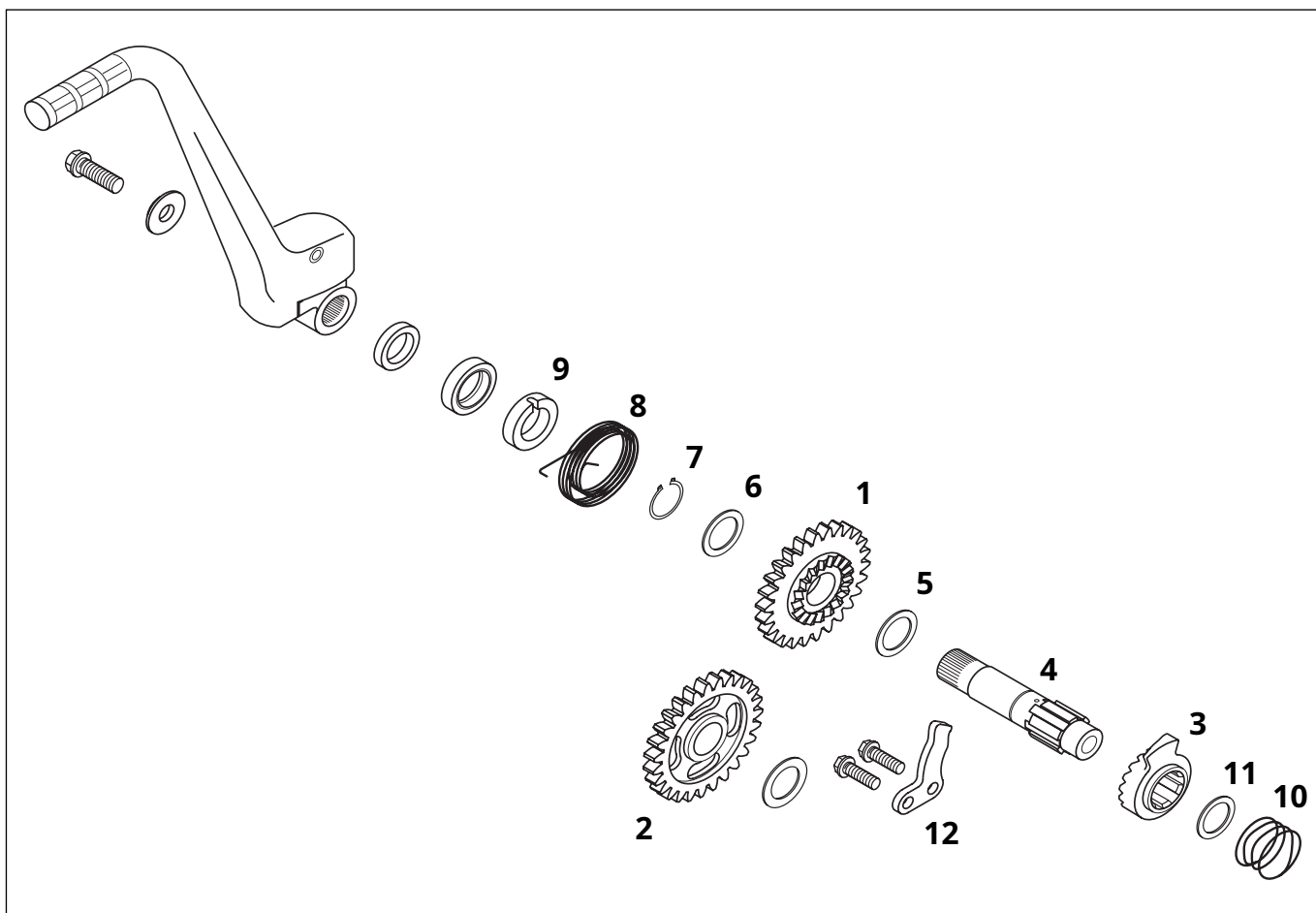
NOTA:

- Modelo 2000 en adelante inserto de velocidad 3 y ala 5 solo está disponible como una pieza.
- No hay componentes disponibles para los modelos SX / SXS a partir de 2004, excepto las paletas de lengüeta. 6.
- Una placa de válvula de láminas 7 está instalado entre la junta 8 y carcasa de la válvula de lengüeta 2 en motores de 200 cc a partir del modelo 2006 en adelante.



- Medir la distancia METRO entre las placas de tope con tope deslizante (no aplicable a SX / SXS a partir del modelo 2004 en adelante).

Distancia M = 28 mm



Pedal de arranque

Quite todos los componentes del eje del pedal de arranque y límpielos.

Engranaje de arranque a pedal 1

Compruebe el juego y las ranuras del rodamiento.

Engranaje de arranque intermedio 2

Compruebe el juego y las ranuras del rodamiento.

Trinquete de bloqueo 3

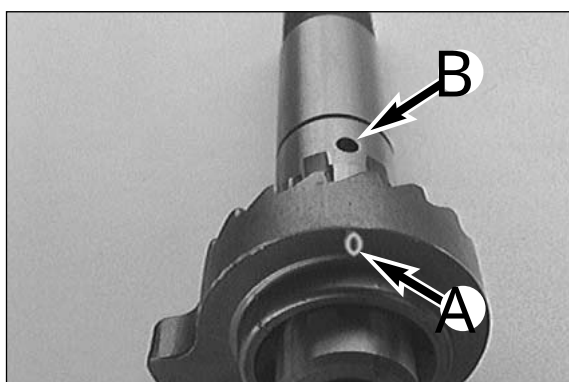
Compruebe si hay desgaste y daños.

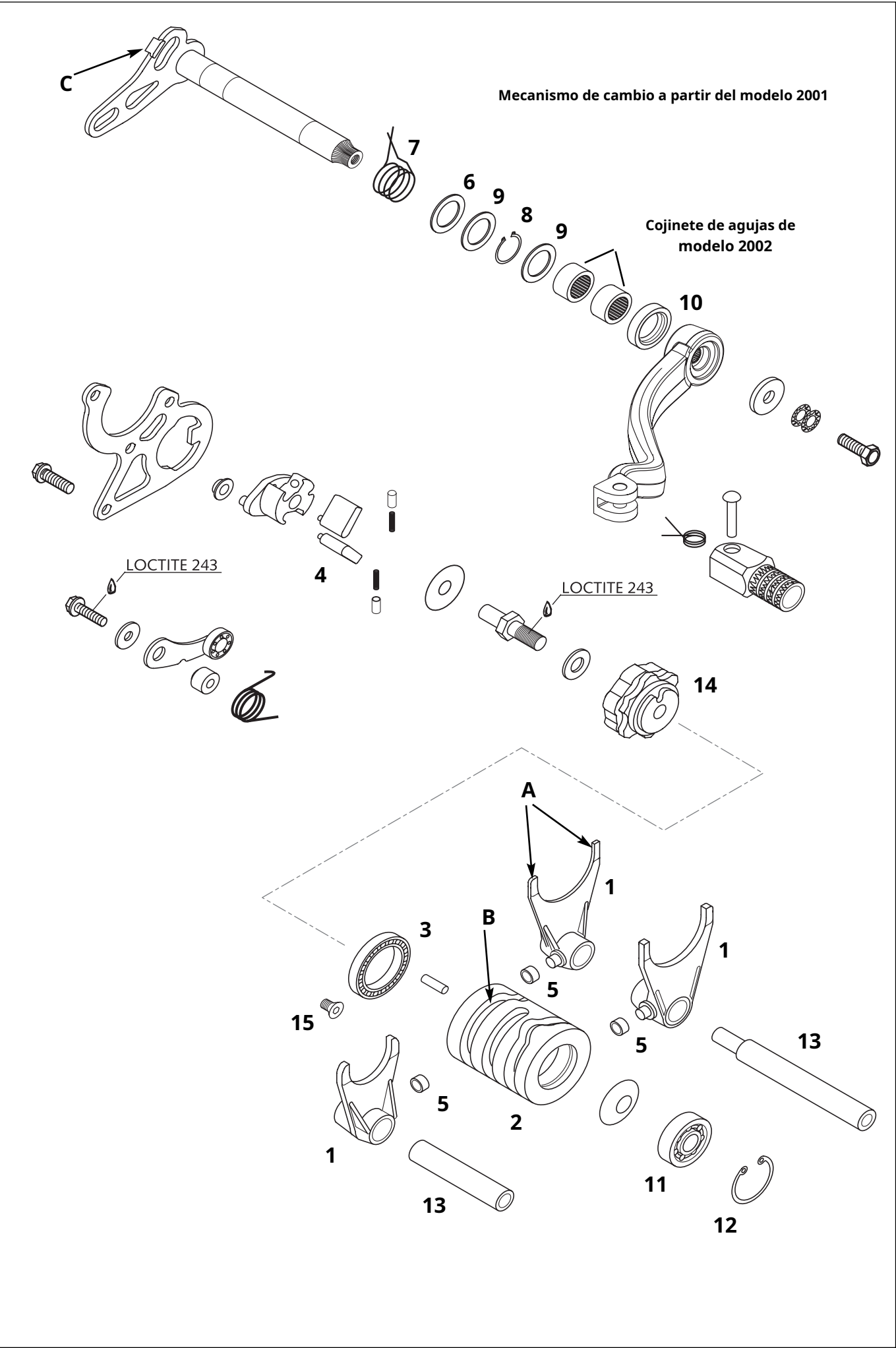
Eje de pedal de arranque 4

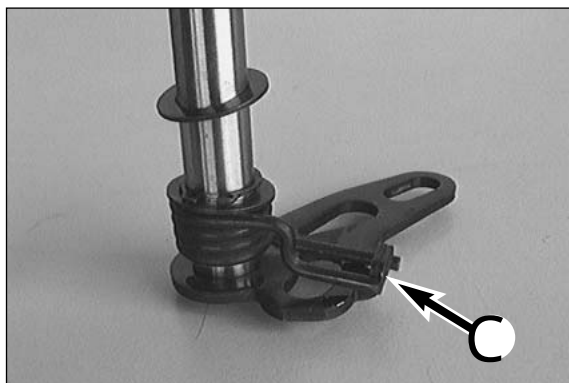
Compruebe el desgaste y los daños, prestando especial atención a los puntos de pivote y los dientes. Compruebe que los orificios de lubricación tengan paso libre.

Montaje previo del eje del pedal de arranque

- Monte el trinquete de bloqueo en el eje del pedal de arranque. Asegúrese de que la marca A en el trinquete de bloqueo coincide con el orificio B en el eje del pedal de arranque.
- Sujete el eje del pedal de arranque 4 en el tornillo de banco (use mordazas protectoras) con el extremo dentado hacia arriba.
- Monte el disco de tope 5 (17x24x1 mm) y el engranaje de arranque 1 con los dientes del trinquete hacia abajo.
- Pon el disco de parada 6 (17x24x1 mm) en el eje.
- Monte el circlip 7 con el borde afilado hacia arriba.
- Monte el resorte del pedal de arranque 8; Inserte el extremo interior del resorte del pedal de arranque en el orificio del eje del pedal de arranque.
- Monte el cubo de conducción 9; la ranura debe colocarse sobre el extremo interior del resorte del pedal de arranque.
- Saque el eje del pedal de arranque del tornillo de banco.
- Monte el engranaje de trinquete bk y el disco de parada licenciado en Derecho en el eje del pedal de arranque.







Mecanismo de cambio

Horquillas de cambio 1

Revise la hoja A para usar.

Rodillo de cambio 2

Verifique las ranuras de cambio B para usar.

Asegúrese de que el rodillo de cambio descansa correctamente en el rodamiento de bolas ranurado. 3. Compruebe el rodamiento de bolas ranurado licenciado en Derecho en el rodillo de cambio por desgaste. Para reemplazarlo, retire el anillo de seguridad Seegerbm y extraiga el rodamiento de bolas ranurado del rodillo de cambio (asiento deslizante). Monte el anillo de seguridad Seeger con el borde afilado apuntando hacia el exterior.

Trinquete de cambio 4

Revise la superficie de contacto hacia la compuerta de cambio de marchas para ver si está desgastada. Los trinquetes de cambio no deben atascarse cuando estén montados.

Rodamiento ranurado 3

Verifique el buen funcionamiento.

Mangas 5 hasta el modelo 2002

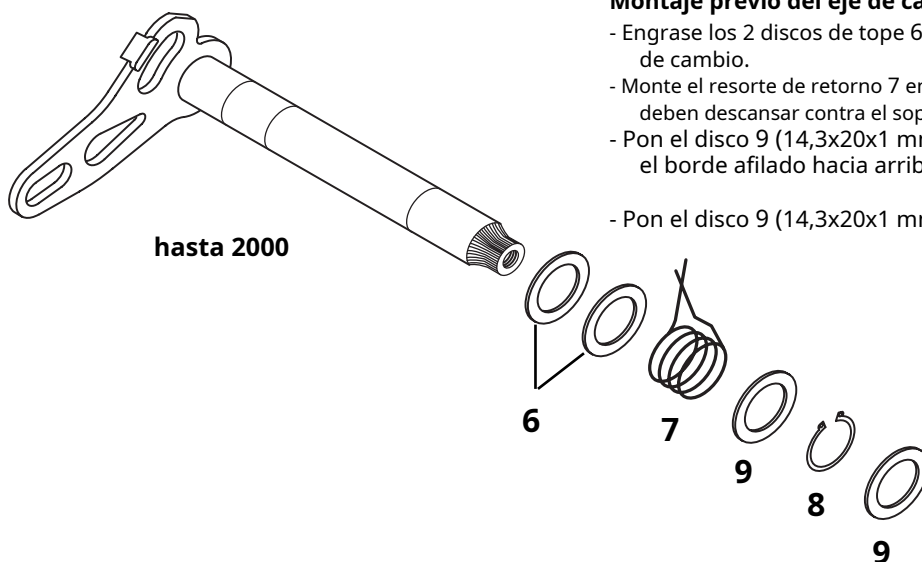
El pasador de arrastre del eje de cambio no debe tener marcas de presión.

Rieles de cambio bn

Pruebe el impacto de los rieles de cambio en una superficie plana. Revise los rieles de cambio para ver si hay rayaduras y marcas de agarrotamiento. Debe garantizarse la facilidad de manejo de las horquillas de cambio en los rieles de cambio.

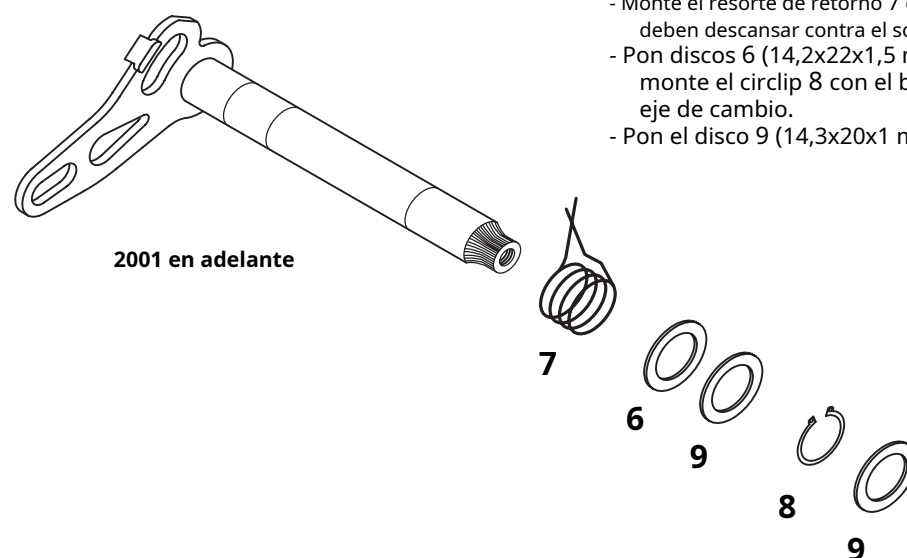
Montaje previo del eje de cambio (hasta modelo 2000)

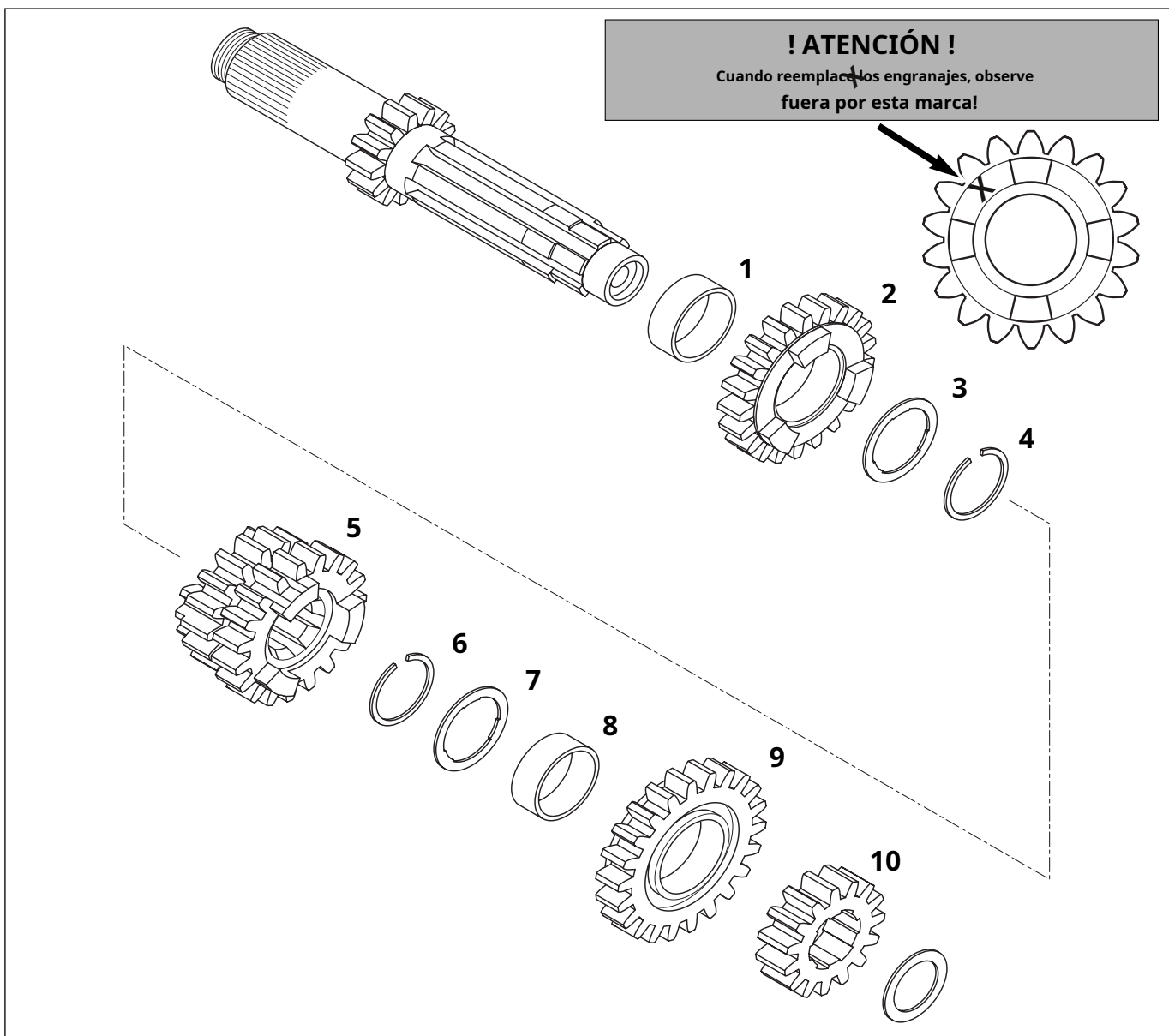
- Engrase los 2 discos de tope 6 (14,3x20x1 mm) y deslícelos sobre el eje de cambio.
- Monte el resorte de retorno 7 en el eje de cambio; las dos patas del resorte deben descansar contra el soporteC del eje de cambio.
- Pon el disco 9 (14,3x20x1 mm) en el eje, luego monte el circlip 8 con el borde afilado hacia arriba en la ranura del eje de cambio.
- Pon el disco 9 (14,3x20x1 mm).



Premontaje del eje de cambio (modelo 2001 en adelante)

- Monte el resorte de retorno 7 en el eje de cambio; las dos patas del resorte deben descansar contra el soporteC del eje de cambio.
- Pon discos 6 (14,2x22x1,5 mm) y 9 (14,3x20x1 mm) en el eje, luego monte el circlip 8 con el borde afilado hacia arriba en la ranura del eje de cambio.
- Pon el disco 9 (14,3x20x1 mm).





Transmisión

Sujete el eje principal o el eje opuesto, respectivamente, en el tornillo de banco (use mordazas protectoras). Retire las piezas por desgaste y ranuras:

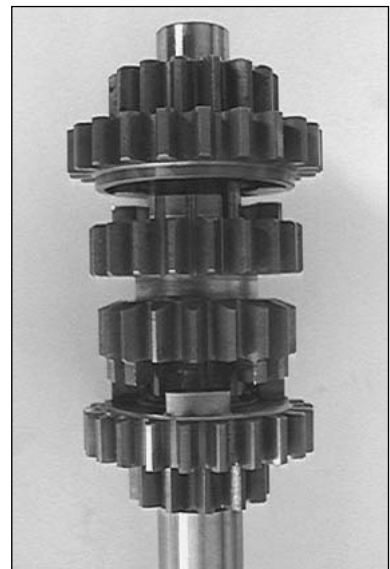
- Mangas de cojinetes
- Puntos de pivote del eje principal y contraeje y puntos de pivote de los engranajes intermedios
- Perros de cambio de marchas
- Caras de dientes de todos los engranajes
- Perfiles dentados del eje principal y contraeje así como de los correspondientes engranajes
- Verifique los perfiles de todos los engranajes de control para un funcionamiento suave

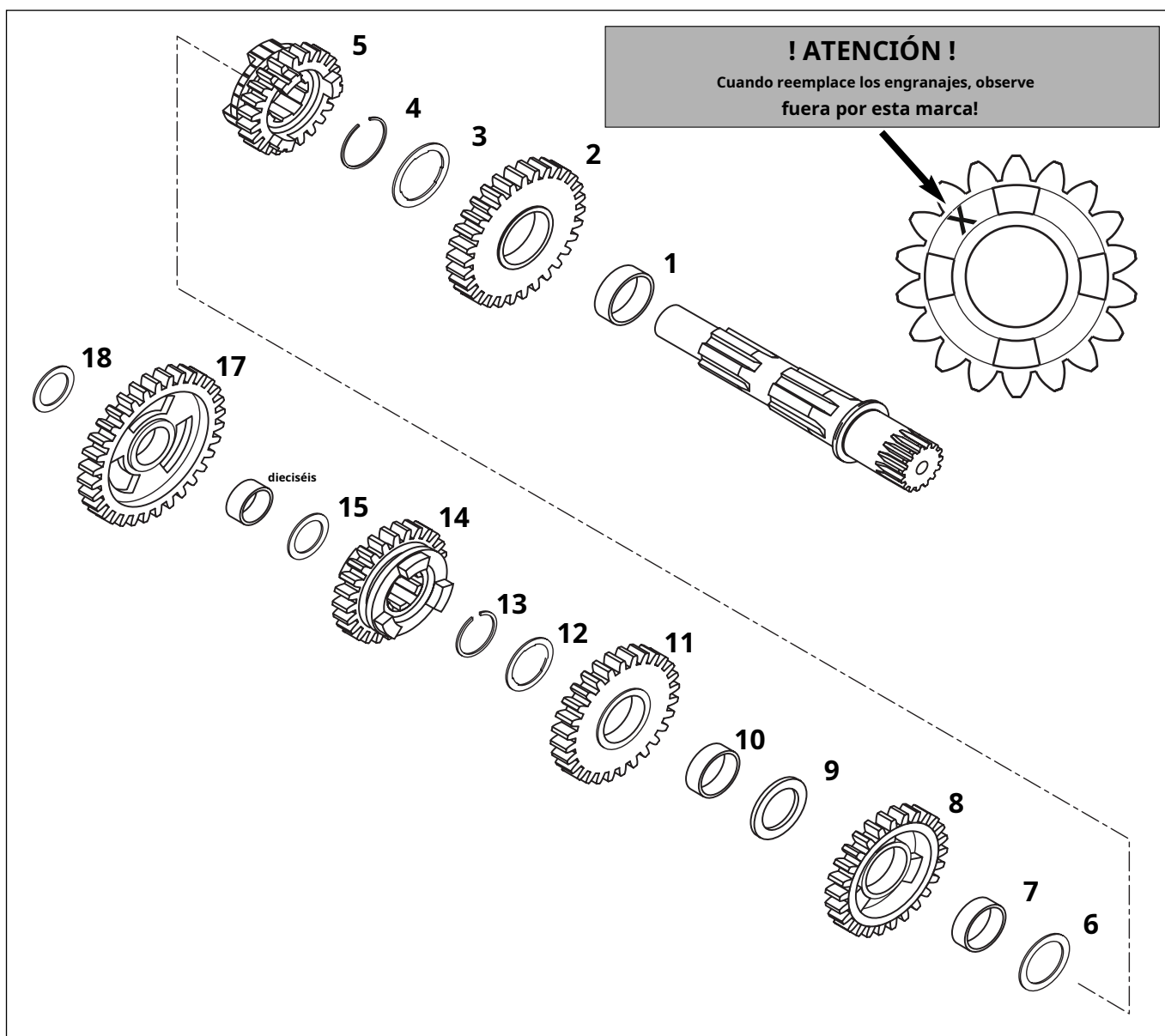
Limpie a fondo todas las piezas y cambie los componentes dañados. Se deben montar nuevos elementos de sujeción axial siempre que se realicen trabajos de reparación.

Montaje del eje principal

- Sujete el eje principal en un tornillo de banco (use mordazas protectoras) con el extremo dentado hacia abajo.
- Engrase cuidadosamente todas las piezas antes de montarlas.
- Monte el casquillo del cojinete 1 (22x25x11,1 mm) en el eje principal. Luego pon el 5th engranaje loco 2 en el eje con las garras móviles hacia arriba.
- Pon el disco de parada 3 (22,2x27,8x1 mm) sobre el eje y monte el elemento de fijación axial 4.
- Monte el 3rd/ 4th engranaje deslizante 5 con el engranaje pequeño hacia abajo y monte el elemento de fijación axial 6.
- Pon el disco de parada 7 (22,2x27,8x1 mm) sobre el eje.
- Monte el casquillo del cojinete 8 (22x25x11,1 mm) y el 6th engranaje loco 9 con el hueco para las garras móviles hacia abajo.
- Monte el 2^{da} del Norte engranaje fijo bk y el disco de parada bl (17,2x26x1 mm).

- A continuación, compruebe que todos los engranajes funcionen correctamente.





Transmisión

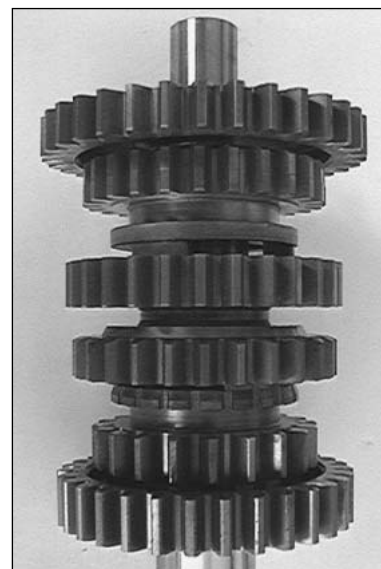
Sujete el eje principal o el eje opuesto, respectivamente, en el tornillo de banco (use mordazas protectoras). Retire las piezas por desgaste y ranuras:

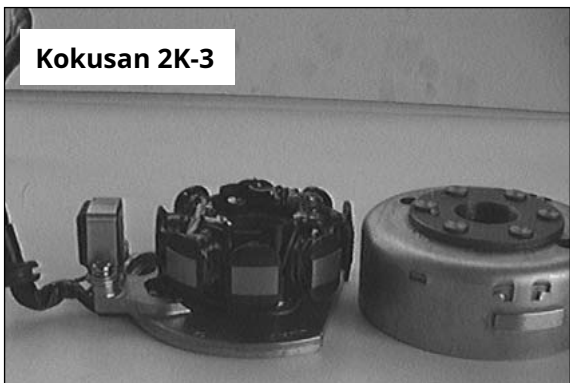
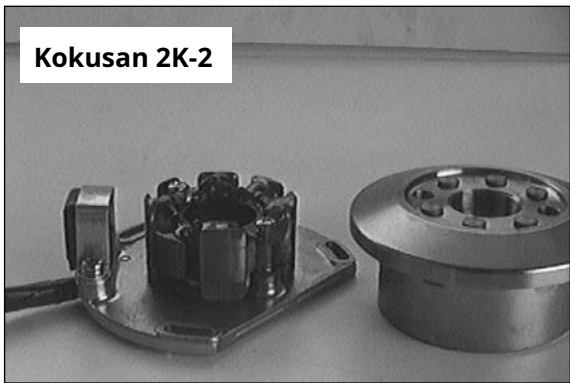
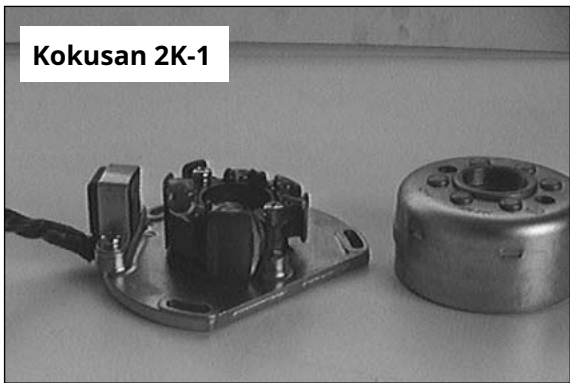
- Mangas de cojinetes
- Puntos de pivote del eje principal y contraeje y puntos de pivote de los engranajes intermedios
- Perros de cambio de marchas
- Caras de dientes de todos los engranajes
- Perfiles dentados del eje principal y contraeje así como de los correspondientes engranajes
- Verifique los perfiles de todos los engranajes de control para un funcionamiento suave

Limpie a fondo todas las piezas y cambie los componentes dañados. Se deben montar nuevos elementos de sujeción axial siempre que se realicen trabajos de reparación.

Montaje del contraeje

- Fije el eje intermedio en el tornillo de banco (¡use mordazas protectoras!) Con el extremo dentado hacia abajo.
- Todas las piezas deben engrasarse cuidadosamente antes del montaje.
- Monte el casquillo del cojinete 1 (25x28x9,7 mm) y el 2º engranaje loco 2 con el hueco para las garras móviles hacia arriba.
- Monte el disco de tope 3 (25,2x32x1 mm) y el elemento de fijación axial 4 en la contraflecha.
- Monte el 6º engranaje loco 5 con la ranura de cambio hacia arriba, luego monte el disco de tope 6 (22,2x28x1 mm).
- Monte el casquillo del cojinete 7 (22x25x8,1 mm), el 4º engranaje loco 8 y el disco de parada 9 (22,2x30x2,5 mm).
- Monte el casquillo del cojinete bk22x25x8,1 mm), el 3º engranaje loco licenciado en Derecho, el disco de parada bm (22,2x27,8x1 mm) con dentado interior y elemento de fijación axial bn.
- Monte el 5º engranaje deslizante bo con la ranura de cambio hacia abajo y el disco de tope bp17,2x26x1 mm).
- Monte el casquillo del cojinete bq17x20x9,7 mm), el 1º engranaje loco br con el collar hacia arriba y el disco de tope bs17,2x26x1 mm).



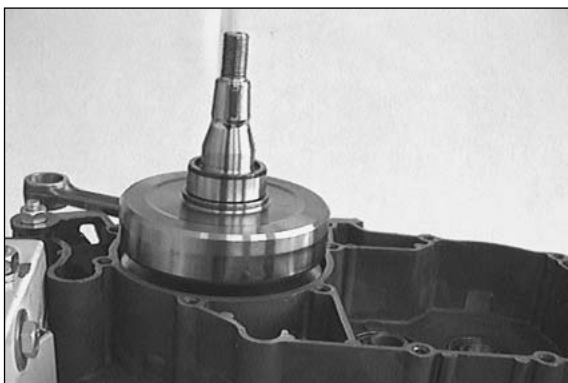


MONTAJE DEL MOTOR

6

ÍNDICE

MONTAJE DEL CIGÜEÑAL.....	6-2 MECANISMO
DE TRANSMISIÓN Y CAMBIOS.....	6-2 MONTAJE DE LA
CARCASA DEL MOTOR.....	6-3 PIÑÓN DEL
MOTOR.....	6-3 SISTEMA DE
ENCENDIDO.....	6-3 DISPOSITIVO DE
LOCALIZACIÓN DEL TAMBOR DE CAMBIO.....	6-4
KICKSTARTER.....	6-5
ACCIONAMIENTO Y EMBRAGUE PRIMARIO.....	
6-5 DISCOS DE EMBRAGUE Y TAPA DE PRESION.....	
.6-6 BOMBA DE ACEITE, CARCASA DE VÁLVULA DE REED Y BRIDA DE ADMISIÓN	
(LUBRICACIÓN SEPARADA).....	6-7 TAPA
EMBRAGUE.....	6-8 CARCASA DE
VÁLVULA DE REED Y BRIDA DE ADMISIÓN.....	6-8 PISTÓN Y
CILINDRO.....	6-9 AJUSTE DE LA
DIMENSIÓN "X".....	6-9 AJUSTE DE LA
PLATAFORMA DE CONTROL (DIMENSIÓN "Z").....	6-10 CULATA
DE CILINDRO.....	6-10 TAPA DE
ENCENDIDO.....	6-11 MEDICIÓN DE
LA DIMENSIÓN "Y".....	6-11 MONTAJE DEL
CILINDRO ESCLAVO DEL EMBRAGUE.....	6-12 LLENADO DEL
ACEITE DE ENGRANAJES.....	6-12



- Sujete la mitad derecha de la carcasa al bastidor de montaje.

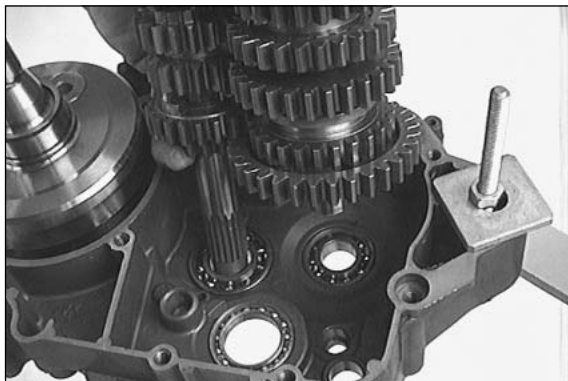
Montaje del cigüeñal

- Engrasar el cojinete de bolas ranurado del cigüeñal.
- Inserte el cigüeñal en el rodamiento de bolas ranurado desde arriba y empújelo con cuidado hasta el tope.

! PRECAUCIÓN

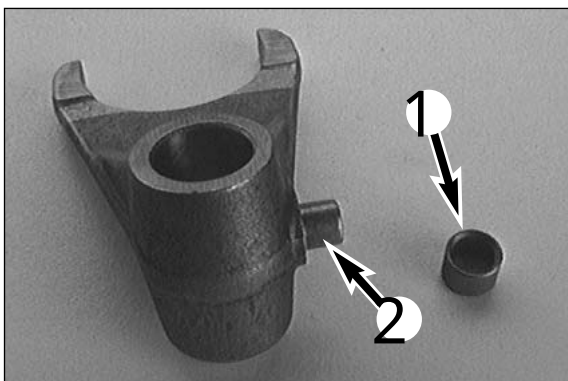
!

TEL CONROD DEBE ESTAR DIRIGIDO HACIA EL CILINDRO CUANDO ESTÁ INSERTADO EL CIGÜEÑAL!



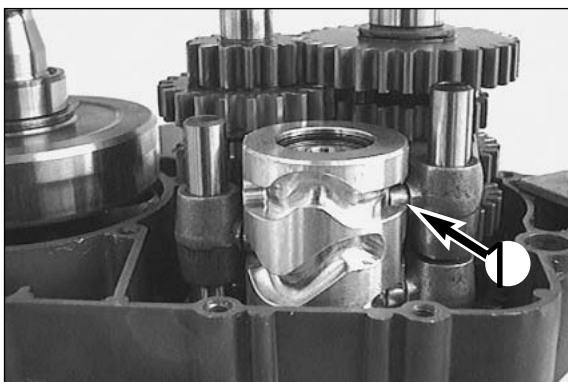
Mecanismo de transmisión y cambio

- Montar el disco de tope en la parte inferior del eje intermedio y fijarlo con grasa para evitar que se salga del eje.
- Alinee los dientes del eje principal y el contraeje e inserte ambos ejes juntos en los asientos de los cojinetes.

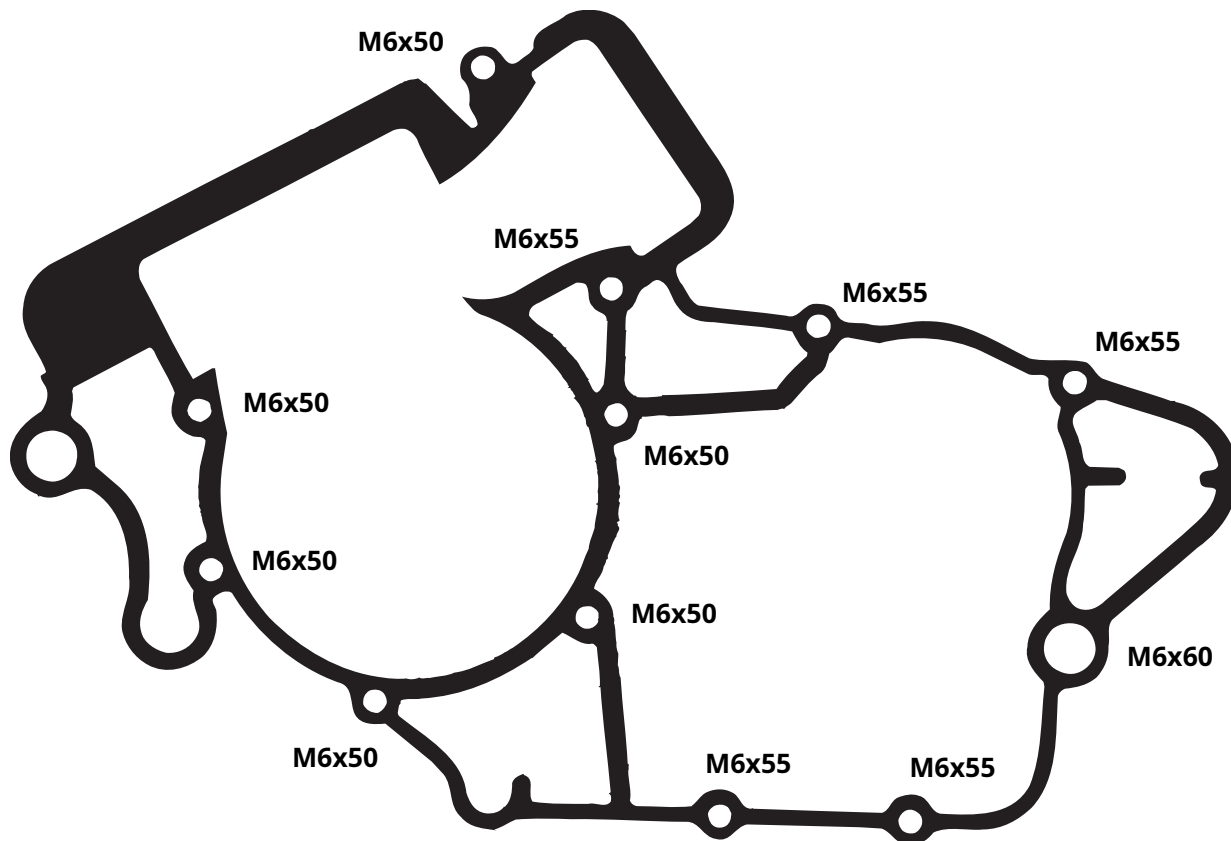


hasta el modelo 2002:

- Engrase los pasadores de arrastre 2 de las horquillas de cambio y montar los rodillos 1.

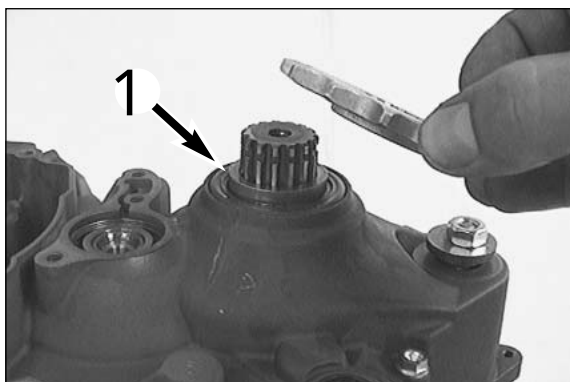


- Engrase las cuchillas de las horquillas de cambio y engánchelas en los engranajes deslizantes.
- Inserte el rodillo de cambio en el asiento del cojinete y enganche las horquillas de cambio en el rodillo de cambio.
- Engrase los rieles de cambio e insértelos en las horquillas de cambio (riel corto orientado hacia el eje principal).



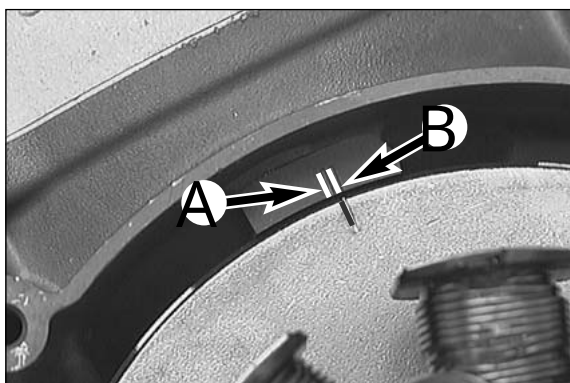
Montaje de la carcasa del motor

- Retire el soporte del motor en el bastidor de montaje.
- Asegúrese de que ambas clavijas estén colocadas correctamente en la mitad derecha de la carcasa.
- Engrase ligeramente la superficie de sellado de la carcasa y monte una nueva junta.
- Asegúrese de que la goma esté correctamente insertada en la mitad izquierda de la carcasa y que los manguitos no se hayan salido de los pasadores de arrastre de las horquillas de cambio.
- Engrase los anillos de sellado del eje de la mitad de la carcasa izquierda y coloque en la mitad de la carcasa izquierda.
- Compruebe que la junta de la carcasa encaje correctamente.
- Engrase las secciones roscadas y las superficies de contacto en las cabezas de los tornillos de la carcasa. Inserte los pernos y ensamble la carcasa (las longitudes de los pernos se indican en la ilustración).
- Compruebe que todos los ejes funcionen con facilidad antes y después de apretar los pernos de la carcasa.
- Fije el motor en la rejilla de montaje.
- Cortar la junta que sobresale limpiamente en las superficies de sellado de la base del cilindro y la carcasa de la válvula de lengüeta.



Piñón del motor

- Engrasar la junta tórica y colocarla en el eje intermedio.
- Monte el casquillo distanciador 1 de tal manera que la junta tórica quede ubicada en el chafán.
- Coloque el piñón de la cadena en el contraeje con el collar hacia adentro y fíjelo con el circlip (borde afilado hacia afuera).
- Golpee ligeramente el piñón de la cadena con un mandril hueco o una herramienta similar para pretensar ligeramente la junta tórica y presionar el circlip en la ranura.

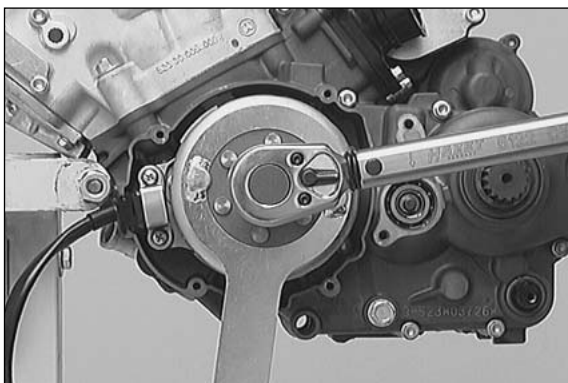


Sistema de encendido

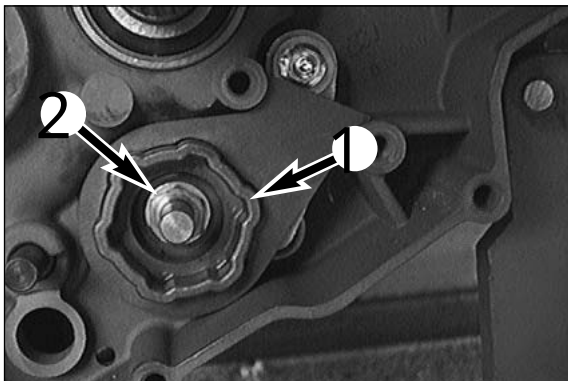
- Inserte la chaveta de madera en el cigüeñal.
- Aplicar Loctite 243 en la rosca del perno y fijar el estator en la carcasa con los 3 pernos sin apretarlos aún.
- Girar el estator de modo que la marca del estator coincida con la marca del medio de la carcasa. Luego apriete los tres tornillos del estator.

NOTA: La marca de la izquierda A en la carcasa está destinado a los sistemas de encendido 2K-1 y 2K-2. La marca de la derecha B en la carcasa está destinado al sistema de encendido 2K-3.

- Inserte la guía del cable en la carcasa.



- Monte el rotor.
- Montar el anillo con filo de retención y la tuerca.
- Sujete el rotor con la llave de sujeción y apriete la tuerca hexagonal con 60 Nm / 44 ft.lb.).



Dispositivo de localización del tambor de cambio

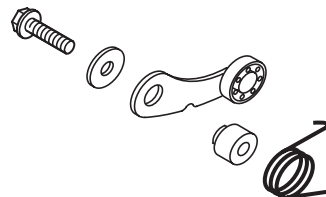
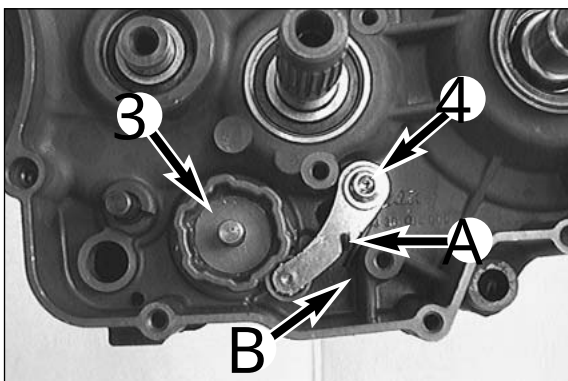
- Monte el tambor de bloqueo 1 en el rodillo de cambio. Tenga en cuenta que el pasador del rodillo de cambio debe encajar en el rebaje correspondiente del tambor de bloqueo.
- Deslice la arandela sobre el perno 2, aplique Loctite 243 en su rosca y monte el perno. Bloquee el tambor de bloqueo con una herramienta especial (vea la imagen) y apriete el perno.

! PRECAUCIÓN

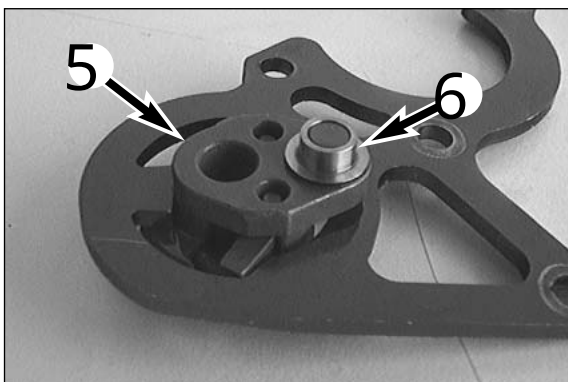
!

TEL TAMBOR DE BLOQUEO SE DEBE SUJETAR CON LA HERRAMIENTA ESPECIAL PARA EVITAR DAÑAR LOS BUJES DE LOS PASADORES DE CONDUCCIÓN DE LAS HORQUILLAS DE CAMBIO.

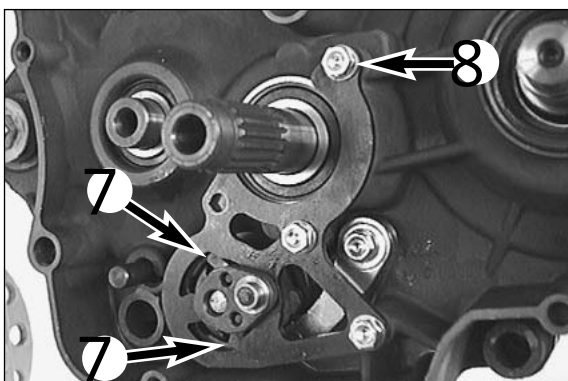
NOTA: Si no se ha quitado la palanca de bloqueo, empujela hacia los lados contra la resistencia del resorte cuando monte el tambor de bloqueo.



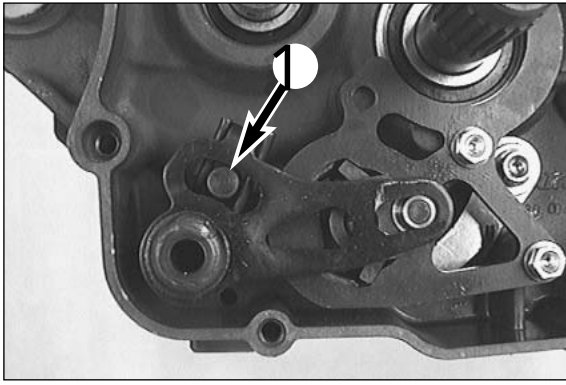
- Arandela de montaje 3.
- Alinee la arandela, la palanca de bloqueo, el buje del collar (el collar pequeño que mira hacia la cabeza del perno) y el resorte de bloqueo en el perno 4. Engancha el final A del resorte de bloqueo en la palanca de bloqueo.
- Aplique Loctite 243 al perno 4 y utilícelo para fijar la palanca de bloqueo. Asegúrese de que el otro extremo del resorte de bloqueo descansa contra el soporte de la carcasa B.



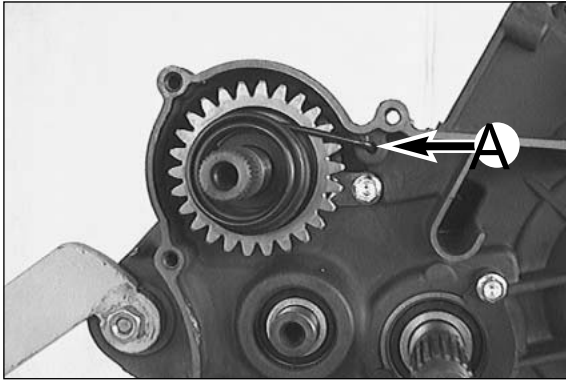
- Inserte el portador de trinquete 5 en la compuerta de cambio de marchas como se muestra en la ilustración.
- Utilice una pequeña cantidad de grasa para fijar el casquillo del collar. 6 en el portador de trinquete.



- Montar el soporte de trinquete junto con la compuerta de cambio de marchas en la carcasa. Los trinquetes 7 debe apretarse ligeramente para insertar el portador de trinquete en el tambor de bloqueo.
- Fijar la compuerta de cambio de marchas con 3 tornillos. 8 en la vivienda.

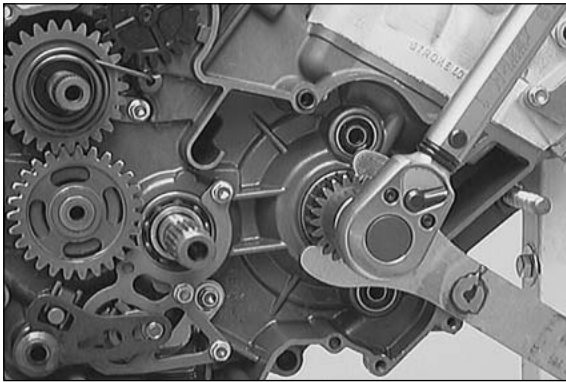


- Engrase el anillo de cierre del eje del eje de cambio.
- Aceite el eje de cambio e insértelo en la carcasa. ¡No olvide el disco de parada! Al montar el eje de cambio, asegúrese de que ambas patas del resorte de retorno descansen contra la prolongación del riel de cambio.1.



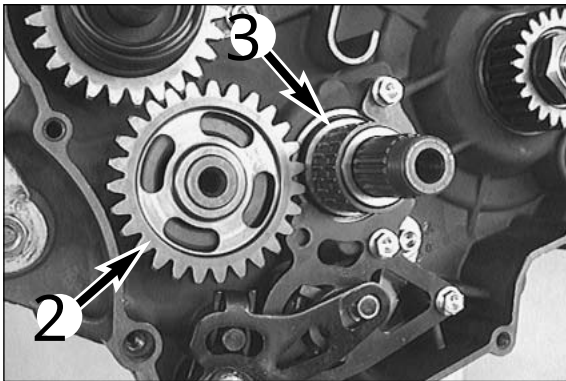
Pedal de arranque

- Engrase el orificio del cojinete del eje del pedal de arranque en la carcasa.
- Inserte el eje del pedal de arranque preensamblado en la carcasa de modo que el trinquete de bloqueo esté ubicado en el eje del pedal de arranque detrás de la placa de liberación en la carcasa.
- Pretensar el muelle del pedal de arranque en el sentido de las agujas del reloj y engancharlo en el orificio correspondiente de la carcasa. UNA.

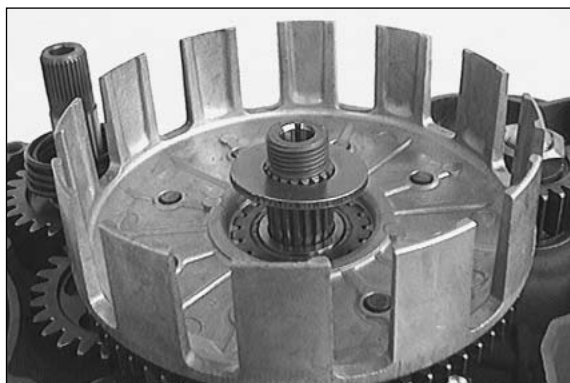


Impulsión primaria y embrague

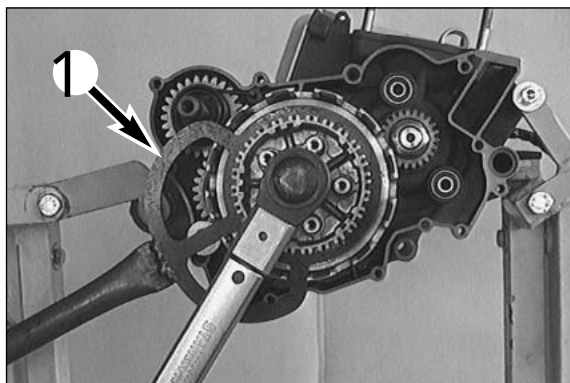
- Engrasar la junta del eje del cigüeñal.
- Coloque la junta tórica aceitada (25x2 mm) en el cigüeñal y monte el casquillo distanciador con el chaflán orientado hacia el alma del cigüeñal de modo que la junta tórica se ubique en el chaflán.
- Inserte la chaveta de madera en el cigüeñal.
- Coloque el engranaje primario en el cigüeñal con el collar hacia la carcasa.
- Montar un nuevo anillo de filo de retención y una tuerca hexagonal (rosca LH).
- Montar la llave de sujeción del piñón primario y apretar la tuerca hexagonal.



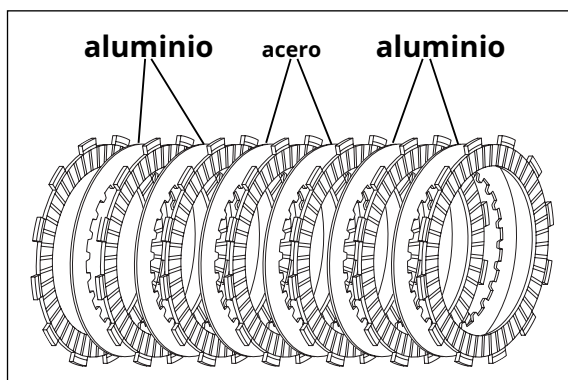
- Colocar el disco de tope (17,2x26x1 mm) y el piñón intermedio de arranque 2 en el eje intermedio.
- Engrasar el cojinete del cubo exterior del embrague. 3 y colóquelo en el eje principal.



- Montar el cubo exterior del embrague y el disco de apoyo (20x39,6x3 mm) en el eje principal.



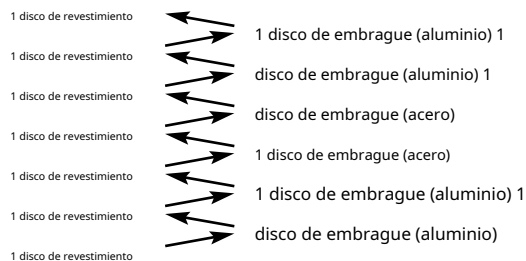
- Montar el cubo interior del embrague, una nueva arandela de seguridad y la tuerca hexagonal en el eje principal.
- Monte el soporte del embrague 1 y apriete la tuerca hexagonal.
- Quitar el soporte del embrague y fijar la tuerca hexagonal doblando hacia arriba los dos soportes de la arandela de seguridad.
- El soporte de la arandela de seguridad que engrana con el cubo del embrague interior debe martillarse con cuidado después de apretar la tuerca hexagonal para asegurarse de que descansa correctamente contra el cubo del embrague interior.



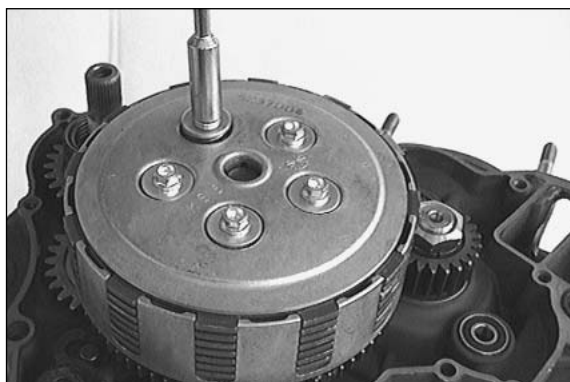
Discos de embrague y tapón de presión

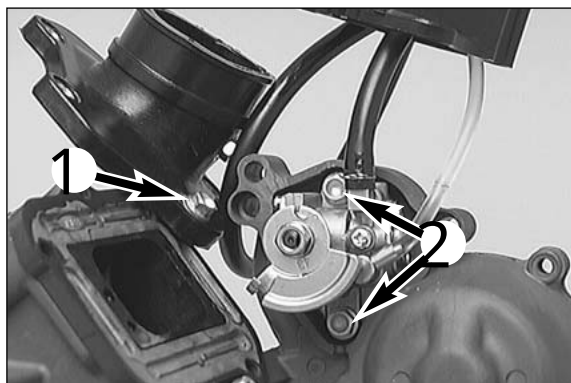
- Engrase el cojinete de empuje e insértelo en el eje principal.
- Engrase adecuadamente los discos de revestimiento antes de montarlos.

NOTA: Estos motores tienen 4 discos de embrague de aluminio y 2 discos de embrague de acero. Deben montarse en el siguiente orden:



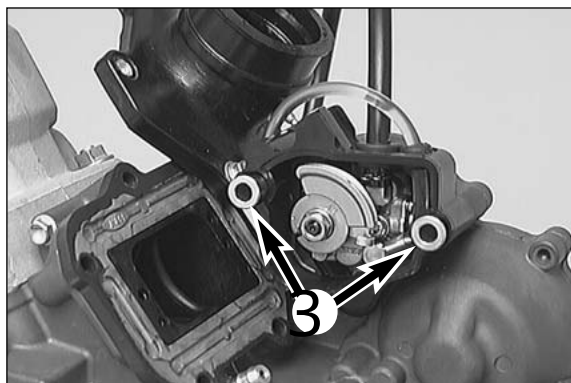
- Uno de los discos de revestimiento debe estar en la parte superior.
- Montar la tapa de presión, luego los resortes del embrague, los retenedores de resorte y los tornillos de collar.
- Apriete los tornillos del collar en cruz al par, de lo contrario se dañará la rosca del destornillador.



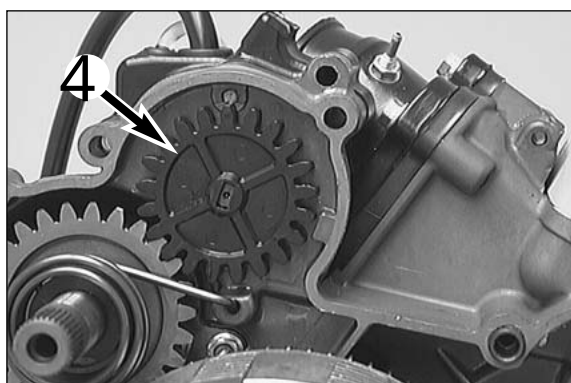


Bomba de aceite, carcasa de válvula de láminas y brida de admisión (lubricación separada)

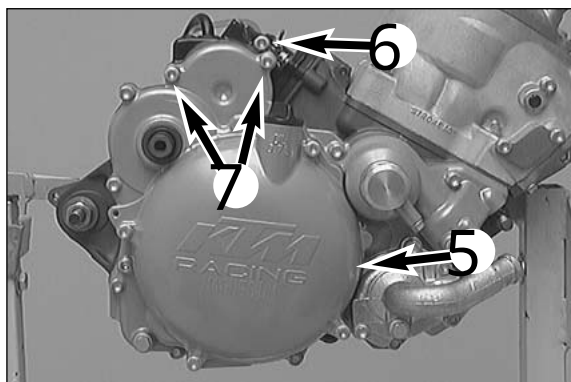
- Inserte la carcasa de la válvula de láminas en la carcasa del motor y coloque la brida de admisión de modo que el perno 1 se puede montar. Monte el perno, pero apriételo únicamente de modo que aún sea posible girar la brida de admisión.
- Inserte la bomba de aceite con una junta nueva en la carcasa del motor y fíjela con los 2 tornillos 2.



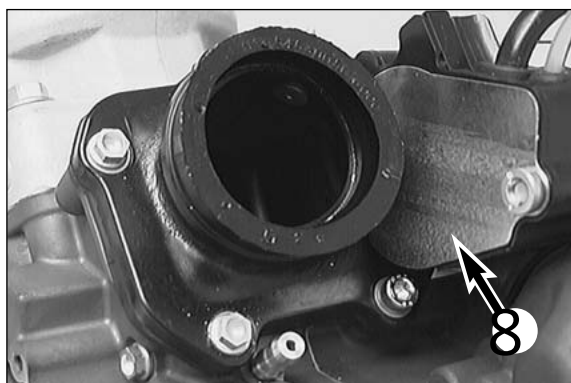
- Montar la carcasa de la bomba de aceite. Al montar, tenga cuidado de no doblar las dos mangueras.
- Monte los 2 casquillos de espiga 3.



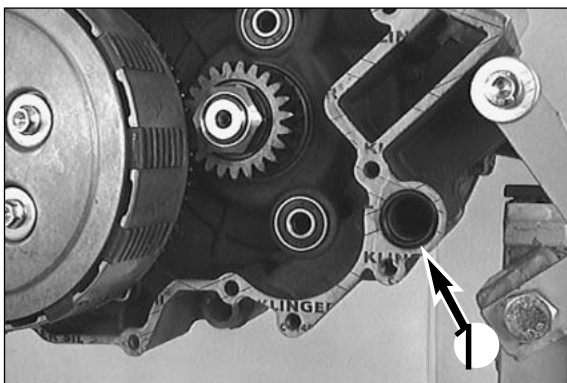
- Deslizar la rueda de la bomba de aceite 4 en la bomba de aceite.



- Monte la tapa del embrague 5 y apriete los tornillos incluidos 6. Para apretar los dos tornillos 7 es necesario sujetar la tapa de la bomba de aceite 8 en posición.

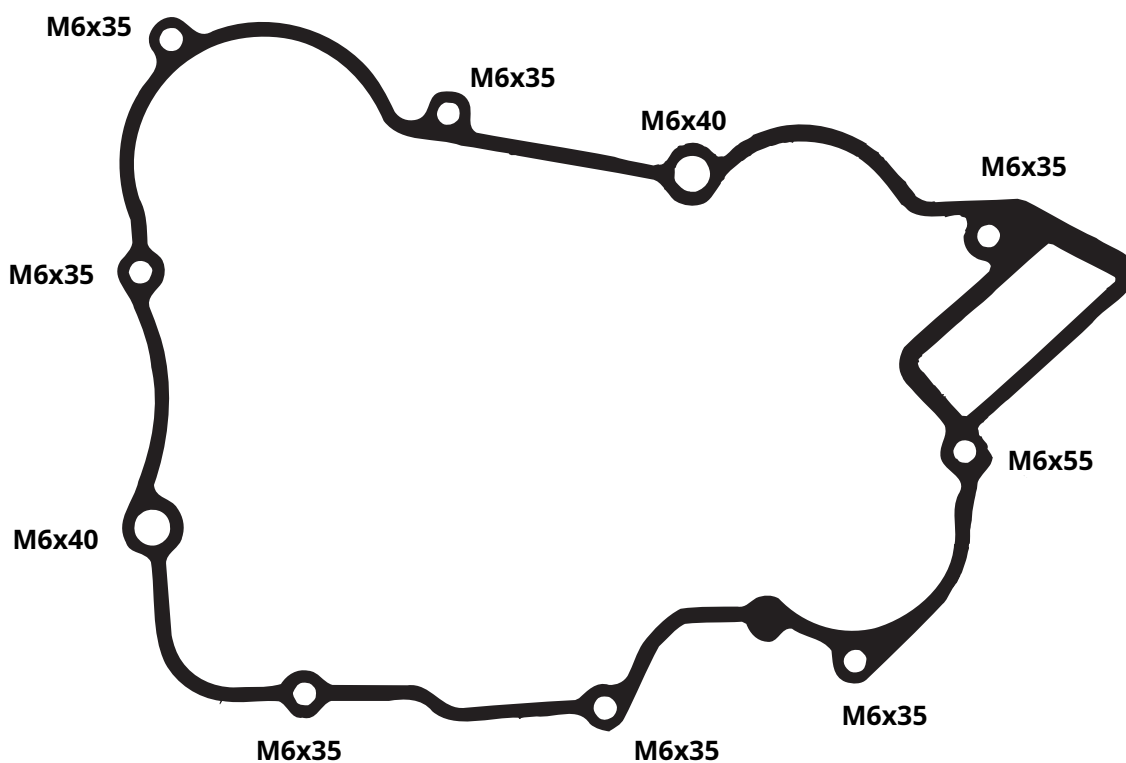


- Monte los 4 tornillos restantes de la brida de admisión y apriete cada uno de los 5 tornillos.

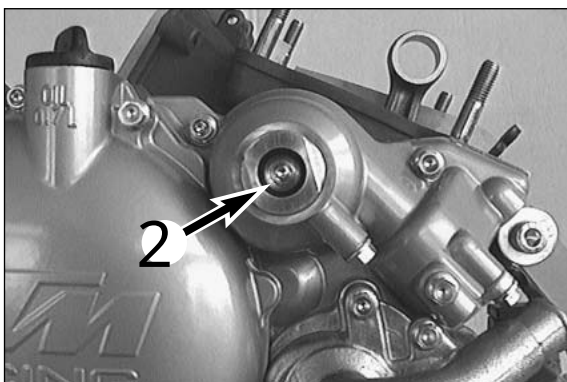


Tapa del embrague

- Compruebe si se han montado ambos tacos en la carcasa del motor.
- Engrasar la junta del eje del eje del pedal de arranque y fijar la junta de la tapa del embrague con una pequeña cantidad de grasa.
- Fijar la junta tórica 1 en la carcasa con una pequeña cantidad de grasa.
- Monte con cuidado la tapa del embrague premontada y presiónela. Gire ligeramente el cigüeñal para que el temporizador centrífugo y la bomba de agua puedan engranar con el engranaje primario.
- Monte los tornillos del collar (las longitudes de los tornillos se indican en la ilustración de la página siguiente) y apriete con el par.
- Compruebe que todos los ejes funcionen correctamente.



.3.206.050-E



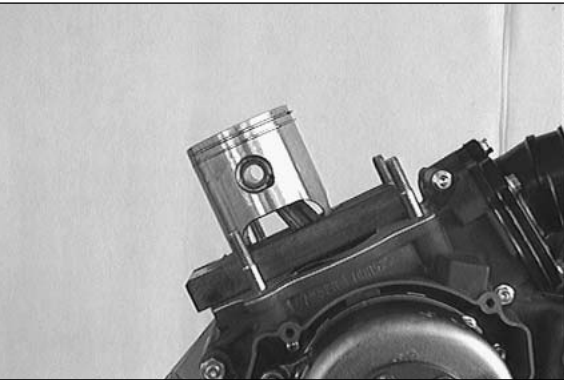
- Apriete el perno del collar 2 del temporizador centrífugo.



Carcasa de válvula de láminas y brida de admisión

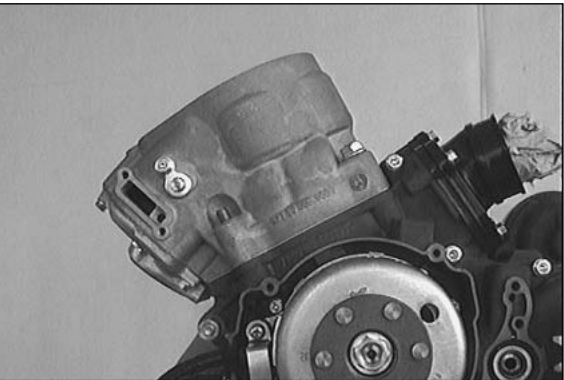
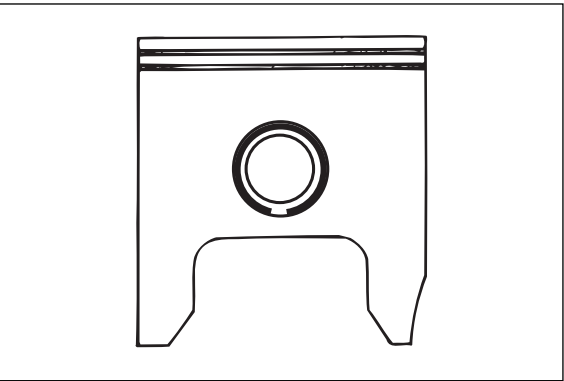
- Montar el alojamiento de la válvula de lengüeta y la brida de admisión y fijar con 5 pernos de collar y arandelas onduladas.
- Cerrar la brida de admisión con un paño limpio o un tapón adecuado.

NOTA: Se instala una placa de válvula de lengüeta entre la carcasa del motor y la carcasa de la válvula de lengüeta en motores de 200 cc a partir del modelo 2006 en adelante. Monte también esta placa de válvula de láminas.

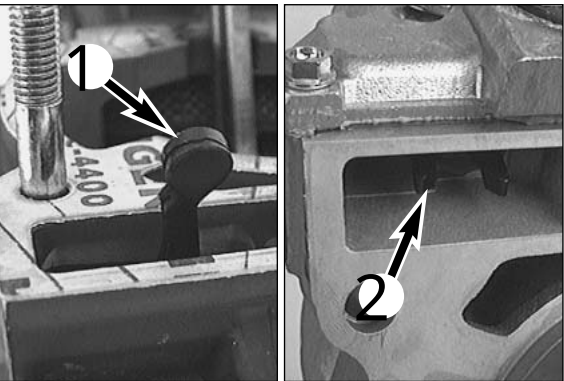


Pistón y cilindro

- Engrase con cuidado los puntos de deslizamiento de todos los componentes antes del montaje.
- Inserte el cojinete de agujas en el ojo de la biela, monte el pistón (la flecha en la cabeza del pistón indica la dirección del puerto de escape).
- Montar el bulón del pistón y los anillos elásticos con el lado abierto hacia abajo (ver ilustración).
- Monte las juntas de la base del cilindro (espesor de junta recomendado: aprox. 0,60 mm / 0,024 in).
- Coloque el pistón en un dispositivo de montaje de madera de fabricación propia y alinee los anillos del pistón.



- Monte el cilindro premontado, retire el dispositivo de montaje y sujete el cilindro con dos tuercas de collar.



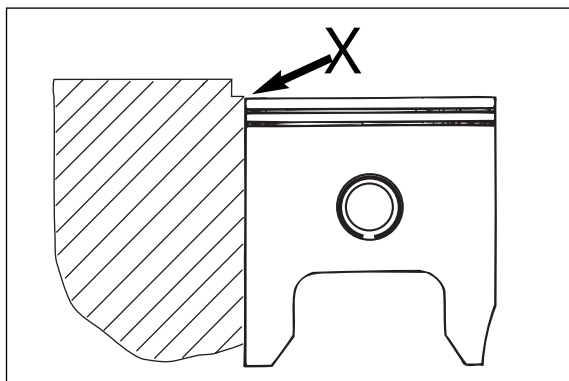
!	PRECAUCIÓN	!
WCUANDO MONTE EL CILINDRO, ASEGÚRESE DE QUE EL BALANCÍN 1 DEL TEMPORIZADOR CENTRÍFUGO ESTÁ UBICADO EN EL RECESO CORRESPONDIENTE 2 DEL SEGMENTO DE CONTROL EN EL CILINDRO. ÍF ES NECESARIO QUITAR LA TAPA PEQUEÑA DEL LADO DERECHO DEL CILINDRO Y REVISAR.		



Ajuste de la dimensión "X"

NOTA: La dimensión "X" es la distancia entre el borde superior del pistón y el borde superior del cilindro descentrado con el cilindro sujeto y el pistón en la posición PMS.
La dimensión "X" debe ajustarse con cuidado insertando juntas de base de cilindro de diferentes espesores.

!	PRECAUCIÓN	!
IDIMENSIÓN F "X" ES DEMASIADO LARGO, EL VALOR DE COMPRESIÓN DISMINUIRÁ, REDUCIENDO ASÍ LA POTENCIA TOTAL DEL MOTOR. IDIMENSIÓN F "X" ES DEMASIADO PEQUEÑO, EL MOTOR SERÁ "GOLPEAR" Y sobrecalentamiento.		

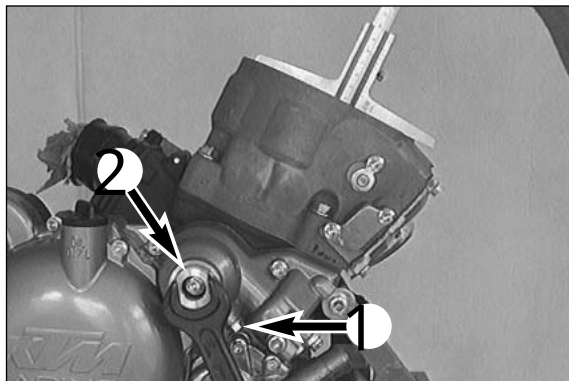


- Coloque el indicador deslizante en el cilindro y gire el pistón a PMS girando el volante. Leer el valor indicado por el indicador deslizante.

125 cc hasta el modelo 2000: dimensión "X" = 0,60 mm
 125 ccm modelo 2001 en adelante: dimensión "X" = 0.0 mm
 144 ccm modelo 2007 en adelante: dimensión "X" = 0.0 mm
 200 ccm hasta modelo 2002: dimensión "X" = 0.55 mm
 200 ccm modelo 2003 en adelante: dimensión "X" = 0,0 mm

- Ajuste la dimensión "X" agregando o quitando las juntas de la base del cilindro.

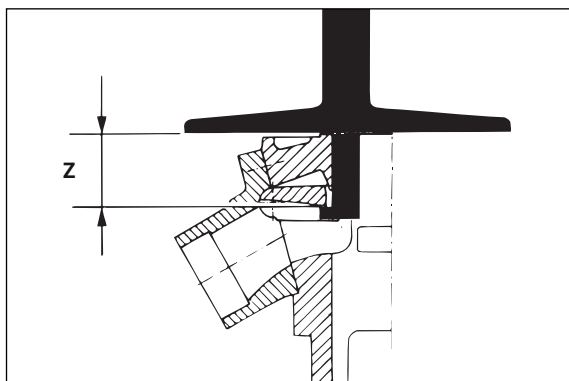
- Monte las dos tuercas de collar restantes en la base del cilindro y apriete las 4 tuercas de collar con 30 Nm.



Ajuste de la trampilla de control (dimensión "Z")

NOTA: La dimensión "Z" es la distancia entre el borde inferior de la tapa de control y el borde superior del cilindro, medida en el medio del puerto de escape.

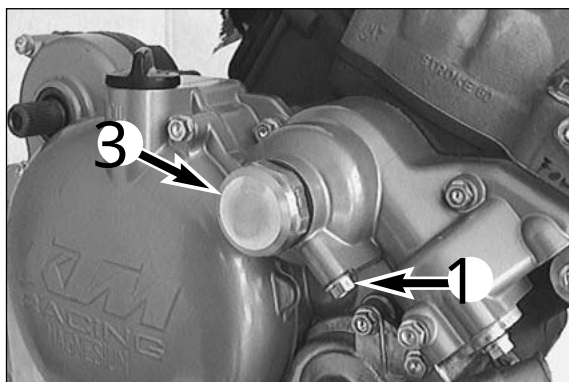
- Aflojar el perno de bloqueo 1 solo 2 vueltas.
- Ajustar el tope de profundidad al valor indicado y fijarlo en esta posición.
- Inserte el tope de profundidad en el cilindro.
- Gire el porta cojinetes 2 en la tapa del embrague para que el control la solapa se apoye contra el tope de profundidad.



125 SX / EXC / EXE	hasta modelo 2000	Z = 42,0mm + 0,0 / -0,3mm
125 SX / EXC / EXE	modelo 2001	Z = 42,5mm + 0,0 / -0,3mm
125 SX / EXC	modelo 2002-2005	Z = 43,0mm + 0,0 / -0,3mm
125 SX / EXC	2006 en adelante	Z = 43,5mm + 0,0 / -0,3mm
125 SXS	2006/2007	Z = 43,5mm + 0,0 / -0,3 mm
125 SXS	modelo 2008	Z = 43,7mm + 0,0 / -0,3mm
144 SX	modelo 2007 en adelante	Z = 43,1mm + 0,0 / -0,3mm
200 MXC / EXC	hasta modelo 2001	Z = 46,0mm + 0,0 / -0,3mm
200 MXC / EXC	modelo 2002	Z = 46,5mm + 0,0 / -0,3mm
200 SX	modelo 2003-2005	Z = 46,0mm + 0,0 / -0,3mm
200 MXC / EXC	modelo 2003 en adelante	Z = 47,0 mm + 0,0 / -0,3 mm
200 XC / XC-W	modelo 2006 en adelante	

- Apretar el perno de bloqueo 1 para evitar que el soporte de cojinetes gire

- Monte la tuerca de casquete hexagonal 3 del temporizador centrífugo junto con un nuevo anillo de sello.



! PRECAUCIÓN !
 WHEN MONTANDO EL HEXAG EN LA TAPA, ASEGÚRESE DE QUE EL PORTADOR DE COJINETES DEL TEMPORIZADOR CENTRÍFUGO NO SE GIRA MÁS. OTHERWISE DIMENSION "Z" DEBE SER AJUSTADO UNA VEZ MÁS.

Cabeza de cilindro

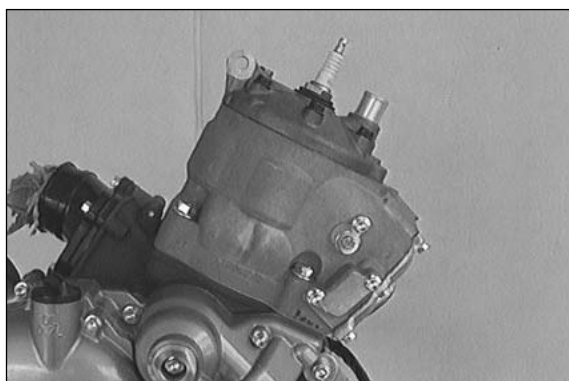
- Limpiar las superficies de sellado del cilindro y la culata.
- Insertar una nueva junta tórica en la ranura correspondiente del cilindro y montar una nueva junta de culata.

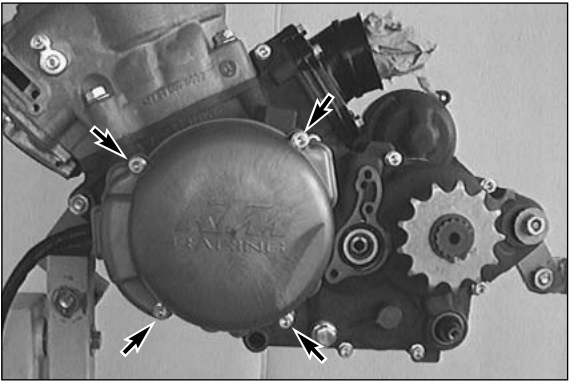
NOTA: Se utiliza una junta tórica en lugar de la junta en los motores de 125 cc desde el modelo 2002 en adelante y en los motores de 200 cc desde el modelo 2003 en adelante. Engrase la junta tórica e insértela en el hueco del cilindro.

- Monte la culata con la boquilla de agua hacia el lado de escape y gírela ligeramente hacia adelante y hacia atrás para evitar que se aplaste la junta tórica.
- Montar los tornillos de collar con juntas de cobre nuevas y apretarlos en cruz, dando 3 vueltas para conseguir el par de apriete total de 18 Nm.

- Inicialmente, los tornillos solo deben apretarse hasta que se sienta la primera ligera resistencia.

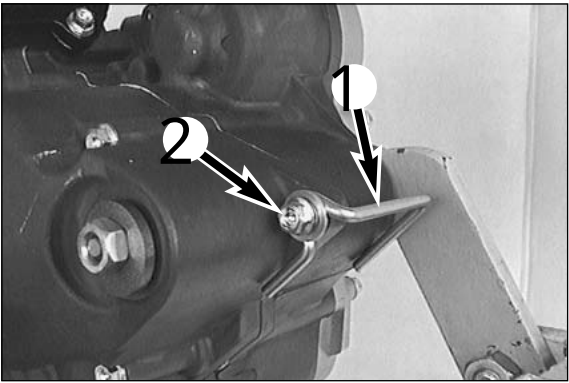
- Insertar y apretar la bujía.





Tapa de encendido

- Aplicar silicona en varios puntos de la junta para fijarla en la tapa de encendido.
- Fije la tapa de encendido con 4 pernos de collar.



- Utilice el perno de collar 2 para montar el soporte de alambre 1 para las mangueras de aire del carburador en la carcasa (hasta el modelo 2002).



Dimensión de medición "Y"

NOTA: La junta del cilindro impulsor del embrague debe ser lo suficientemente gruesa para asegurar una liberación suave del embrague. Para ello, mida la dimensión "Y". La dimensión "Y" es la distancia desde la superficie de sellado del cilindro esclavo del embrague hasta la varilla de empuje.

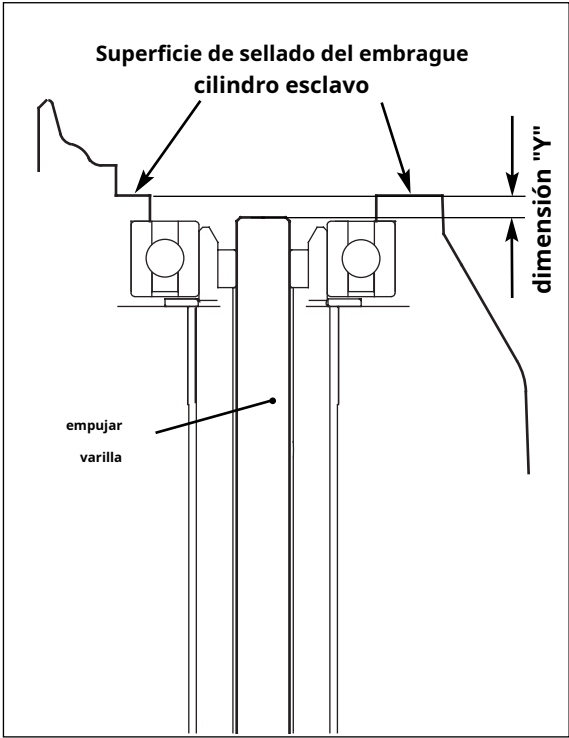
- Gire el lado de encendido hacia arriba.
- Engrase la varilla de empuje e introdúzcala en el eje principal hasta el tope.
- A continuación, utilice un calibre deslizante para medir la distancia entre la superficie de apoyo del cilindro impulsor del embrague y la varilla de empuje.
- Anote la dimensión "Y" y utilice una junta adecuada (consulte la tabla) al montar el cilindro impulsor del embrague.

Con la vieja varilla de empuje en uso (longitud = 179 mm):

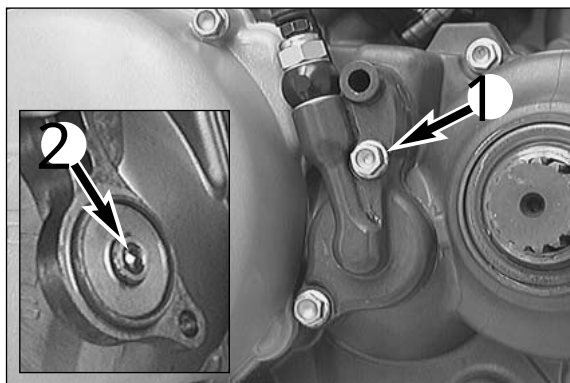
dimensión "Y"	espesor de la junta
2,5 - 2,8 mm	0,75 mm
2,8 - 3,0 mm	0,50 mm
3,0 - 3,3 mm	0,30 mm

Con la nueva varilla de empuje en uso (longitud = 178 mm):

dimensión "Y"	espesor de la junta
3,0 - 3,8 mm	0,75 mm
3,8 - 4,0 mm	0,50 mm
4,0 - 4,3 mm	0,30 mm



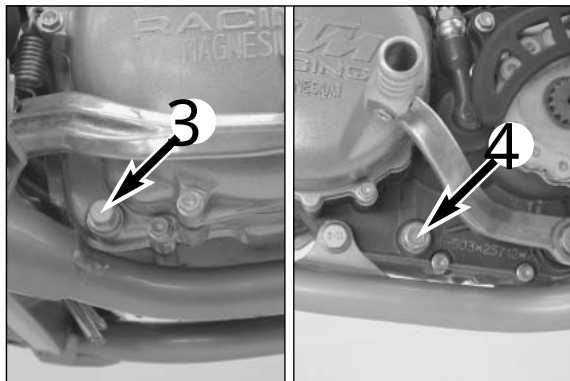
! PRECAUCIÓN !
ALWAYS USAR UNA NUEVA JUNTA. DLAS JUNTAS INCORPORADAS PUEDEN DAÑAR EL FÁCIL OPERABILIDAD DEL EMBRAGUE HIDRÁULICO.



Montaje del cilindro esclavo del embrague

- Verificar que la bola 2 se ha montado correctamente en el pistón del cilindro esclavo del embrague.
- Coloque una nueva junta y monte el cilindro esclavo del embrague. Aplique Loctite 243 en los pernos. 1 hilo.

NOTA: Para asegurarse de que el embrague funcione bien, se debe medir el grosor correcto de la junta del cilindro esclavo del embrague; consulte la dimensión Y.



Relleno de aceite para engranajes

- Limpiar los imanes de los tapones de drenaje de aceite 3 y 4 y móntelos junto con las juntas nuevas.



- Retirar el tapón de la tapa del embrague y verter 0,70 l de aceite (ver capítulo 10 de especificaciones).
- Monte la bujía y compruebe si el motor presenta fugas.
- Monte la palanca de arranque y de cambio.

ELÉCTRICO

7

ÍNDICE

COMPROBACIÓN DEL REGULADOR-RECTIFICADOR DE TENSIÓN (SHINDENGEN).....	
.7-2 COMPROBACIÓN DEL REGULADOR DE TENSIÓN (KOKUSAN).....	7-2
COMPROBACIÓN DEL CONDENSADOR.....	7-2 BOBINA
DE ENCENDIDO.....	7-2 UNIDAD
CDI.....	7-3

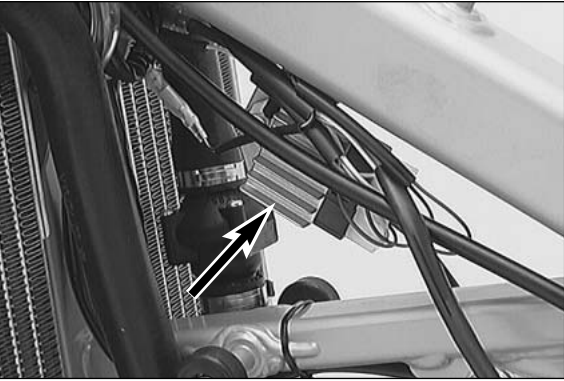
MEDIDAS CON ADAPTADOR DE TENSIÓN DE PICO

HASTA EL MODELO 2004

VALORES DE ENCENDIDO ESTÁTICO 125-200 SX, MXC, EXC.....	7-4 VALORES
DEL GENERADOR ESTÁTICO 125-200 EXC.....	7-6 VALORES DE
ENCENDIDO ESTÁTICO / VALORES DEL GENERADOR 125-200 MXC, EXC USA.	7-8 VALORES
DE ENCENDIDO ESTÁTICO 125 EXE, SUPERMOTO.....	7-10 GENERADOR
ESTÁTICO VALORES 125 EXE, SUPERMOTO.....	7-12

A PARTIR DEL MODELO 2005

VALORES DE ENCENDIDO ESTÁTICO 125/200 SX, SXS, EXC, EXC SEIS DÍAS.....	7-14
VALORES DEL GENERADOR ESTÁTICO 125/200 EXC, EXC SEIS DÍAS.....	7-16
ENCENDIDO ESTÁTICO Y GENERADOR VALORES 125/200 EXC USA.....	7-18
VALORES DEL GENERADOR Y ENCENDIDO ESTÁTICO 200 XC / XC-W.....	7-18



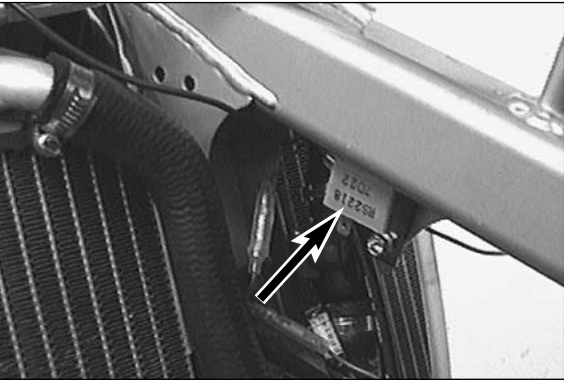
Comprobación del regulador-rectificador de voltaje (Shindengen)

- Arranque el motor y encienda la luz de cruce.
- Conecte un voltímetro a los dos terminales del condensador (cable rojo / blanco = positivo, cable marrón = negativo).
- Acelere el motor a 5000 rpm y lea el voltaje.

Valor nominal: 14.0 - 15.0 V

En el caso de una desviación significativa del valor nominal:

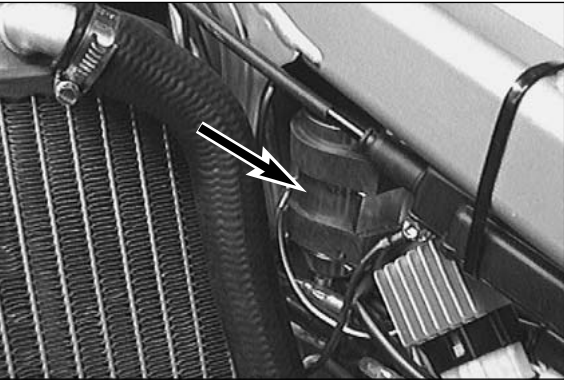
- Compruebe el condensador
- Verificar el conector entre el estator y el rectificador del regulador de voltaje y entre el regulador de voltaje y el árbol de cables.
- Compruebe el estator.
- Sustituir el regulador-rectificador de tensión.



Comprobación del regulador de voltaje (Kokusan)

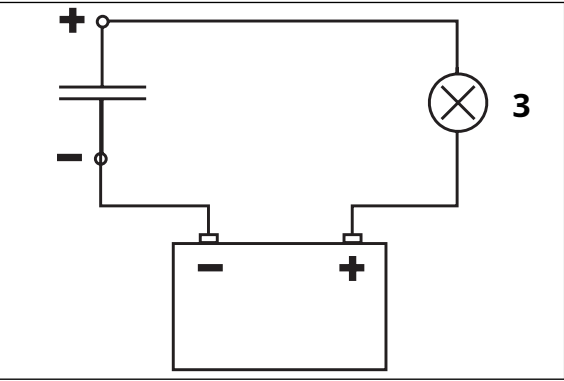
Un regulador de voltaje defectuoso puede causar diferentes tipos de problemas:

- No hay voltaje en el circuito
En este caso, el regulador de voltaje debe desconectarse al ralentí. El regulador de voltaje está defectuoso si los consumidores de energía ahora funcionan correctamente.
Si los consumidores de energía aún no reciben energía, el interruptor, el mazo de cables o el sistema de encendido deben revisarse en busca de defectos.
- Voltaje excesivo en el circuito
Las bombillas se queman. En este caso, se debe reemplazar el regulador de voltaje.



Comprobando el condensador

- Descargue el condensador puentando los dos terminales con un destornillador y retírelo.
- Conecte el polo negativo de una batería de 12V con el terminal negativo del condensador. La conexión entre el polo positivo de la batería y el terminal positivo del condensador (marcado +) se realiza con una lámpara de prueba.3.
- Cuando el circuito de potencia está cerrado, la lámpara de prueba debe comenzar a encenderse. A medida que aumenta la carga del condensador, el brillo de la lámpara de prueba debe disminuir.
- La lámpara de prueba debe apagarse después de 0,5 - 2 segundos (dependiendo de la capacidad de la lámpara).
- Si la lámpara de prueba no se apaga o no se enciende en absoluto, el condensador está averiado.



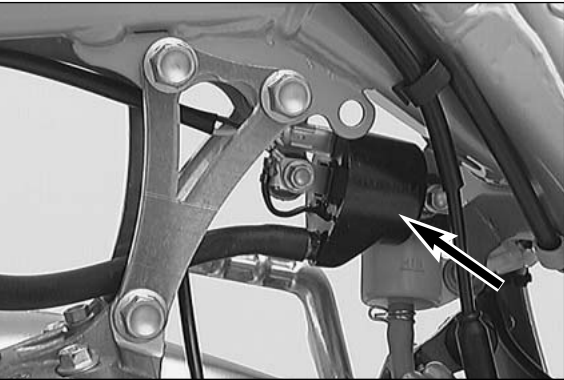
!

PRECAUCIÓN

!

DCARGUE EL CONDENSADOR ANTES Y DESPUÉS DE CADA PRUEBA. W

CUANDO INSTALE EL CONDENSADOR, ASEGÚRESE DE QUE EL LAS TERMINALES SON CONECTADOS DE ACUERDO CON SUS MARCAS (CONNECT ROJO/CABLE BLANCO A + TERMINAL).



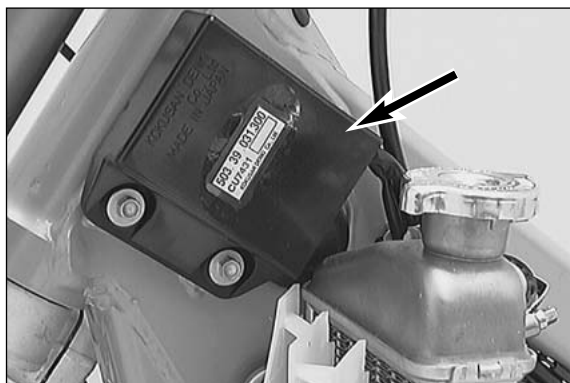
Bobina de encendido

- Desconecte todos los cables y retire el conector de la bujía.
- Utilice un ohmímetro para medir los siguientes valores.

NOTA: Los valores de setpoint indicados corresponden a una temperatura de 20 ° C.

Reemplace la bobina de encendido si los valores medidos se desvían significativamente de los valores de consigna.

La medida	Colores de cable	Resistencia
bobina primaria	azul / blanco - tierra	0,425 - 0,575 Ω
bobina secundaria	azul / blanco - cable de encendido	10,80 - 16,20 k Ω

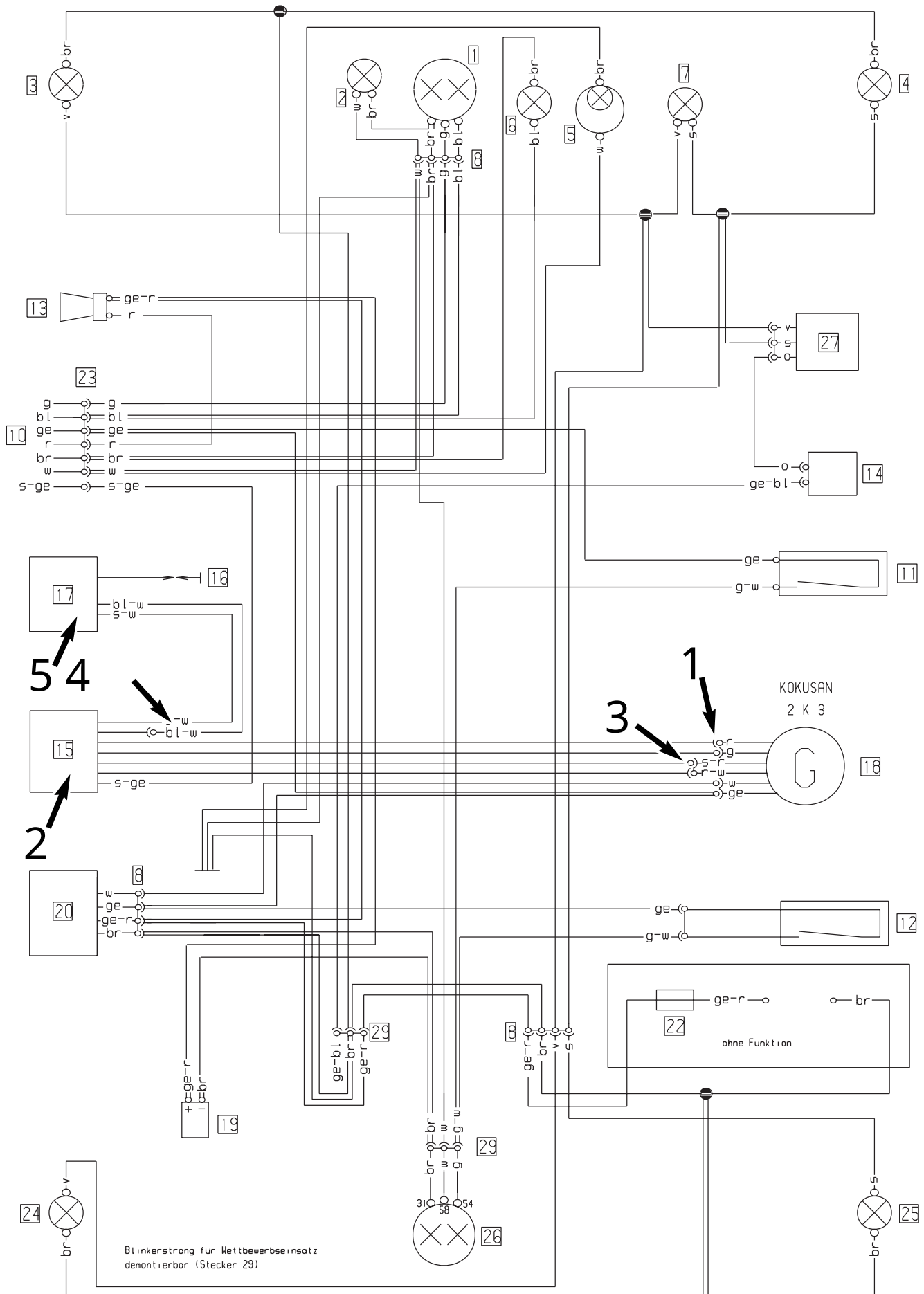
**Unidad CDI**

Compruebe los cables, el enchufe y las conexiones de la unidad CDI.

El funcionamiento de la unidad CDI solo puede comprobarse en un banco de pruebas de encendido.

! PRECAUCIÓN !

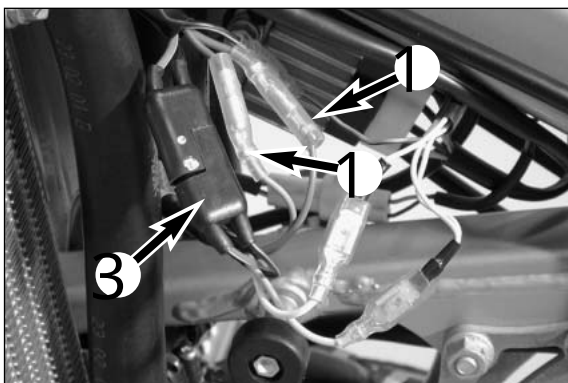
NO UTILICE NUNCA UN DISPOSITIVO DE MEDICIÓN COMERCIAL PARA COMPROBAR CDI UNIDAD. LOS DISPOSITIVOS DE MEDICIÓN COMERCIAL PUEDEN DESTRUIR COMPONENTES ELECTRÓNICOS ALTAMENTE SENSIBLES.



VALORES DE ENCENDIDO ESTÁTICO 125-200 SX, MXC, EXC (KOKUSAN 2K-1, 2K-3) → 2004

Condiciones de medición:

- **motor frío**
- asiento y depósito desmontados
- **todos los conectores y la conexión a tierra en condiciones no corrosivas, conectores bien conectados**
- **bujía atornillada y conector de bujía conectado a tierra**
- interruptor de luz apagado
- el espacio entre el rotor y el generador de impulsos debe establecerse en 0,75 mm
- patear el arrancador de patada con fuerza al menos 5 veces por cada medición



Comprobar el **generador de pulso** para una señal de salida - conector de dos pines 1 con colores de cable verde y rojo (ver también el diagrama de circuito en la página opuesta):

- Aplique el cable de medición rojo del adaptador de voltaje pico al cable verde y el cable de medición negro al cable rojo, desconecte ambos conectores 1 para desconectar la unidad CDI 2

Pantalla del multímetro: 6 voltios +/- 1 voltio

- Misma medida con unidad CDI conectada

Pantalla del multímetro: 3 voltios +/- 1 voltio

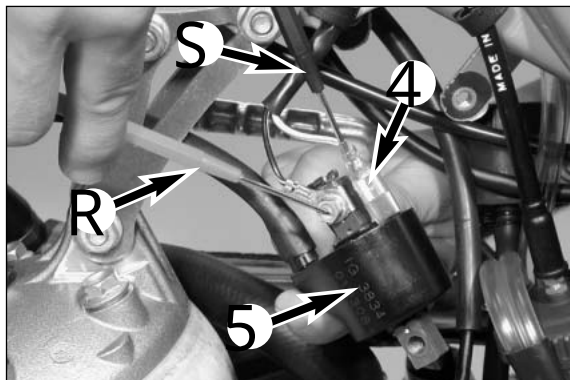
Comprobar el **bobina de carga del generador** para carga del condensador de encendido para tensión de salida - conector de dos pines 3 con colores de cable negro / rojo y rojo / blanco (ver también el diagrama de circuito en la página opuesta):

- Aplique el cable de medición rojo del adaptador de voltaje pico al cable negro / rojo y el cable de medición negro al cable rojo / blanco, desconecte el conector 3 para desconectar la unidad CDI 2

Pantalla del multímetro: 35 voltios +/- 5 voltios

- Misma medida con conectores unidad CDI conectada

Pantalla del multímetro: 200 voltios +/- 10 voltios

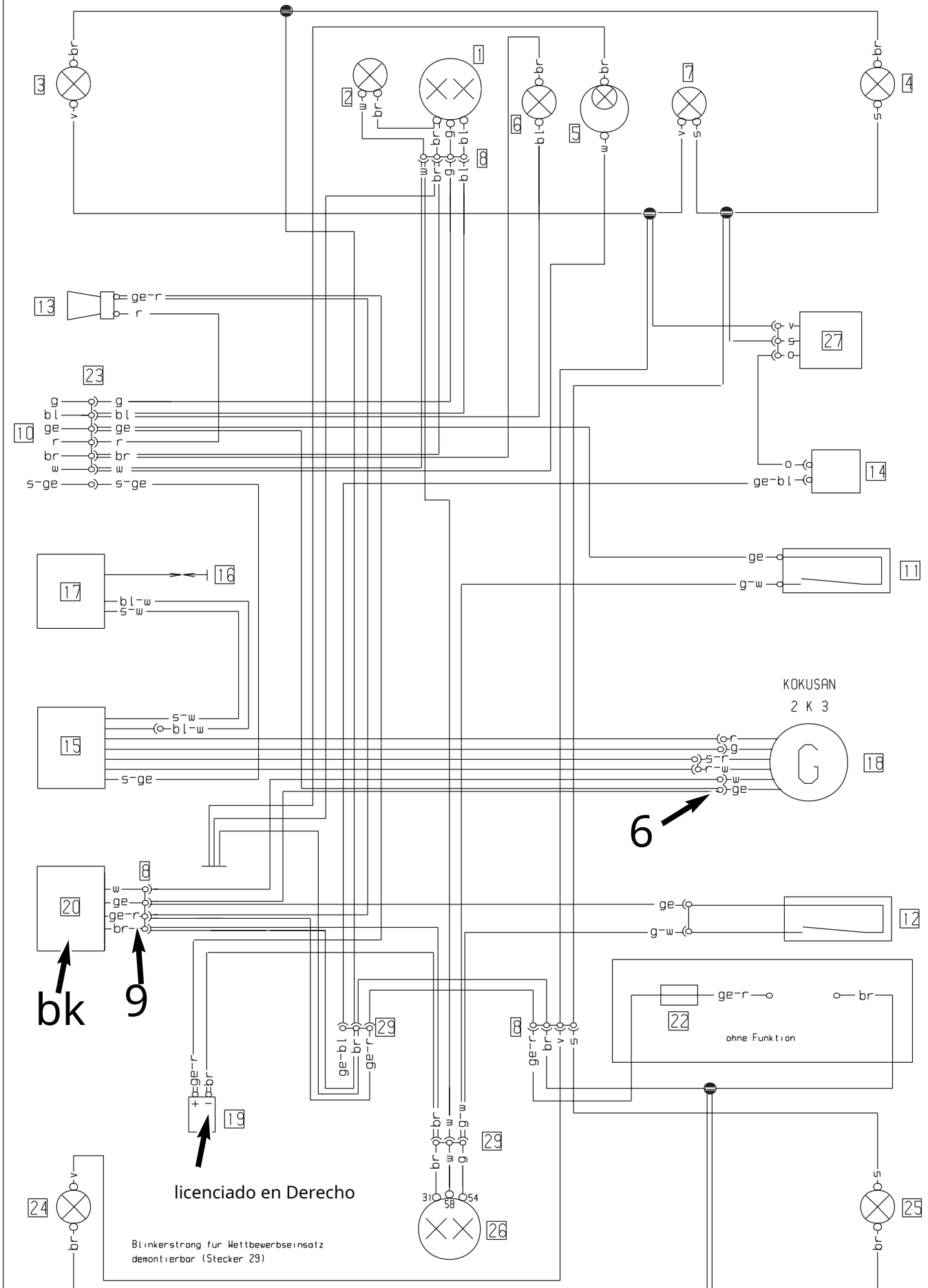


Comprobar el **salida de voltaje primario 4** para el control de la bobina de encendido (ver también el diagrama del circuito en la página opuesta) para el voltaje de salida (color del cable azul / blanco):

- Aplicar el cable de medición rojo R del adaptador de voltaje pico al cable negro / blanco (tierra) y al cable de medición negro S al cable azul / blanco, unidad CDI 2 y bobina de encendido 5 conectado

Pantalla del multímetro: 200 voltios +/- 10 voltios

NOTA: No es necesario quitar la bobina de encendido para tomar un medición.



VALORES DEL GENERADOR ESTÁTICO 125-200 EXC (KOKUSAN 2K-3) → 2004

Condiciones de medición:

- **motor frío**
- asiento y depósito desmontados
- **todos los conectores y la conexión a tierra en condiciones no corrosivas, conectores bien conectados**
- interruptor de luz apagado
- patear el arrancador de patada con fuerza al menos 5 veces por cada medición



Verifique la salida del generador 6 (consulte también el diagrama del circuito en la página opuesta) para conocer el voltaje entre los siguientes colores de cable:

- entre amarillo y marrón (tierra), conector 7 desconectado

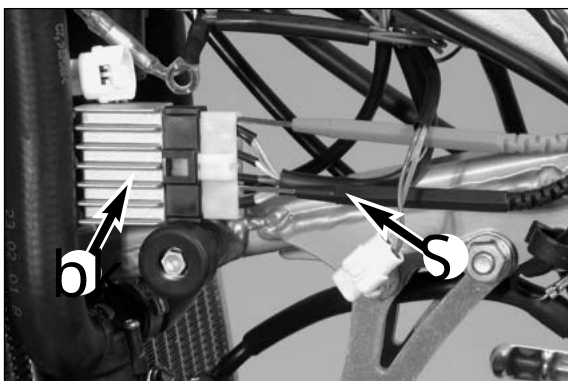
Pantalla del multímetro: 19 voltios +/- 2 voltios

- entre blanco y marrón (tierra), conector 8 desconectado

Pantalla del multímetro: 24 voltios +/- 2 voltios

- Repetir ambas medidas con conectores 7 y 8 conectado. Los valores medidos deben ser los mismos.

NOTA: El cable de medición negro del adaptador de voltaje máximo se debe aplicar a tierra.

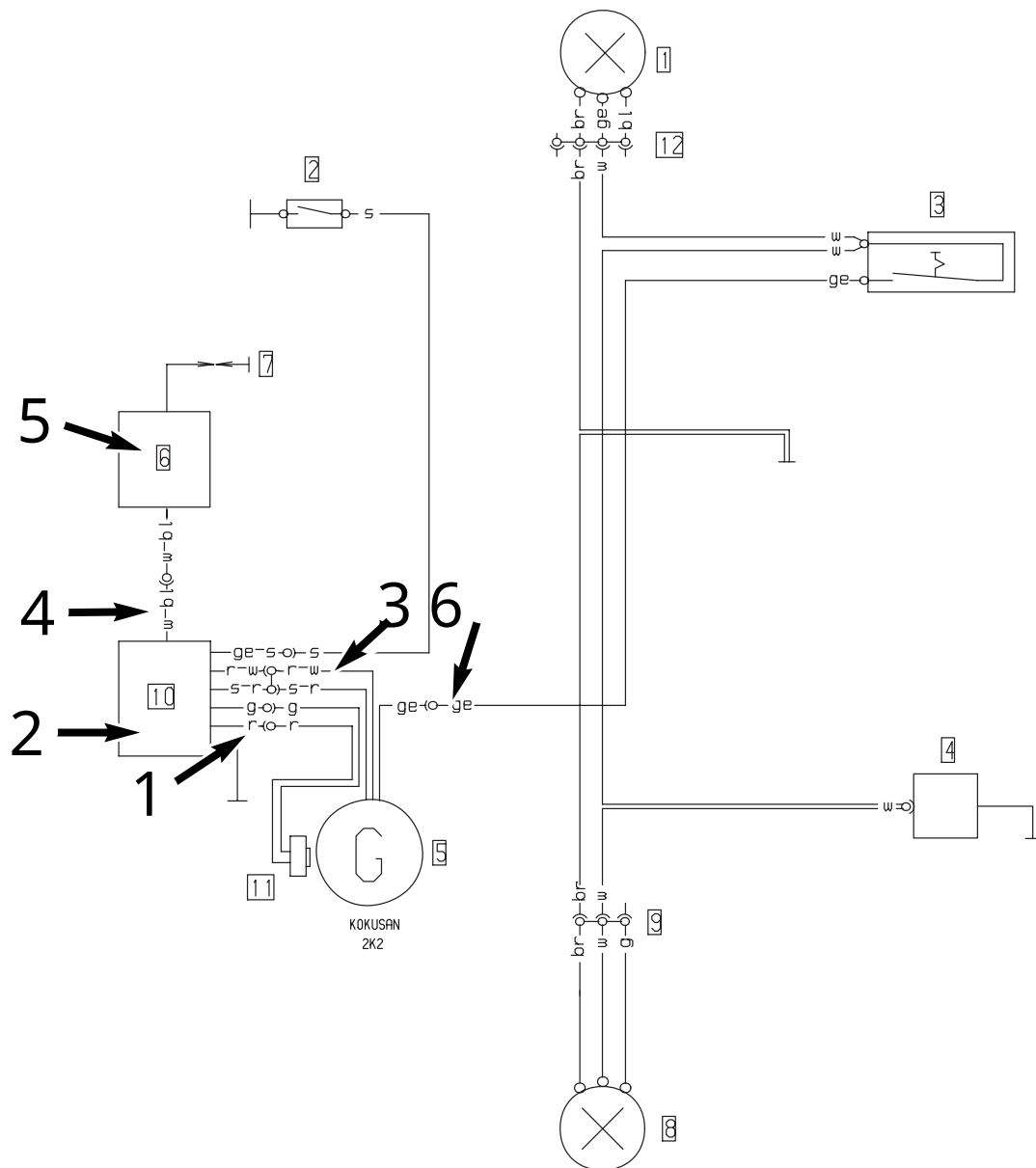


Cheque **voltaje de salida del rectificador del regulador 9** (ver también el diagrama del circuito en la página opuesta) colores del cable amarillo / rojo, rectificador del regulador bk conectado, condensador licenciado en Derecho desconectado:

- entre amarillo / rojo y marrón (tierra)

Pantalla del multímetro: 14 voltios +/- 1 voltio

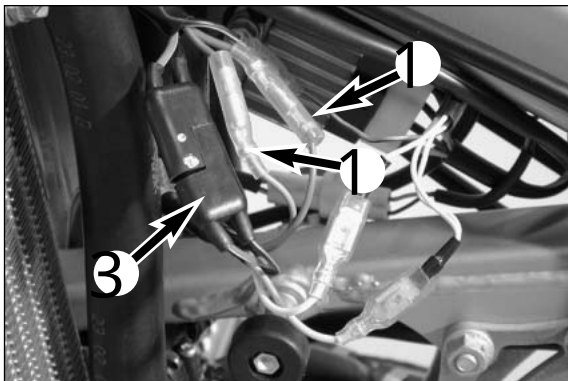
NOTA: El cable de medición negro S del adaptador de voltaje pico debe aplicarse a tierra.



VALORES DEL GENERADOR Y ENCENDIDO ESTÁTICO 125-200 MXC, EXC USA (KOKUSAN 2K-2) → 2004

Condiciones de medición:

- **motor frío**
- asiento y depósito desmontados
- **todos los conectores y la conexión a tierra en condiciones no corrosivas, conectores bien conectados**
- **bujía atornillada y conector de bujía conectado a tierra**
- interruptor de luz apagado
- el espacio entre el rotor y el generador de impulsos debe establecerse en 0,75 mm
- patear el arrancador de patada con fuerza al menos 5 veces por cada medición



Comprobar el **generador de pulso** para una señal de salida - dos conectores de una clavija 1 con colores de cable verde y rojo (ver también el diagrama de circuito en la página opuesta):

- Aplique el cable de medición rojo del adaptador de voltaje pico al cable verde y el cable de medición negro al cable rojo, desconecte ambos conectores 1 para desconectar la unidad CDI 2

Pantalla del multímetro: 3,5 voltios +/- 1 voltio

- Misma medida con unidad CDI conectada

Pantalla del multímetro: 2 voltios +/- 0,5 voltios

Comprobar el **bobina de carga del generador** para carga del condensador de encendido para tensión de salida - conector de dos pines 3 con colores de cable negro / rojo y rojo / blanco (ver también el diagrama de circuito en la página opuesta)

- aplique el cable de medición rojo del adaptador de tensión de pico al cable negro / rojo y el cable de medición negro al cable rojo / blanco, desconecte el conector 3 para desconectar la unidad CDI 2

Pantalla del multímetro: 45 voltios +/- 5 voltios

- Misma medida con conectores unidad CDI conectada

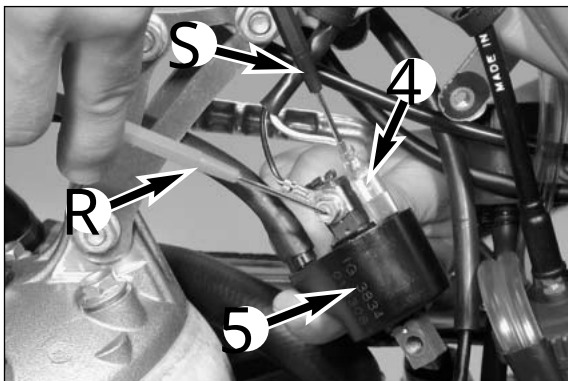
Pantalla del multímetro: 220 voltios +/- 10 voltios

Comprobar el **salida de voltaje primario 4** para el control de la bobina de encendido (ver también el diagrama del circuito en la página opuesta) para el voltaje de salida (color del cable azul / blanco):

- aplique el cable de medición rojo R del adaptador de voltaje pico al cable negro / blanco (tierra) y al cable de medición negro S al cable azul / blanco, unidad CDI 2 y bobina de encendido 5 conectado

Pantalla del multímetro: 210 voltios +/- 10 voltios

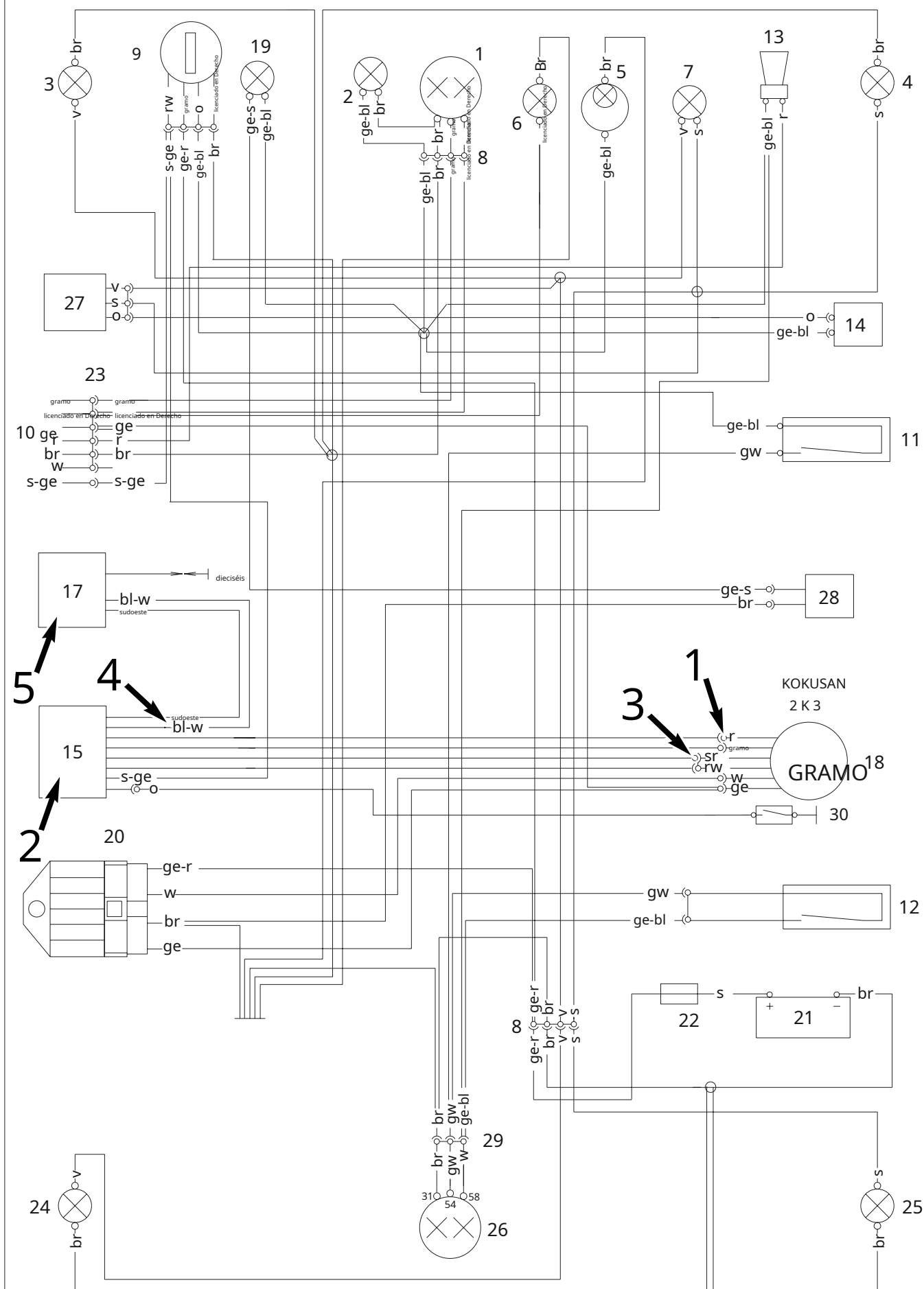
NOTA: No es necesario quitar la bobina de encendido para tomar un medición.



Comprobar el **salida del generador 6** para el sistema de iluminación (ver también el diagrama de circuito en la página opuesta) para el voltaje:

- entre amarillo y marrón (tierra), conector desconectado

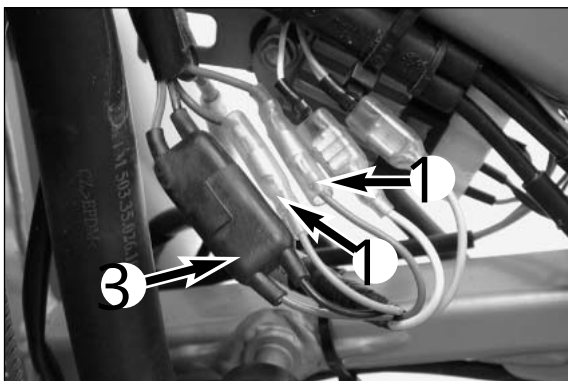
Pantalla del multímetro: 10,5 voltios +/- 1 voltio



VALORES DE ENCENDIDO ESTÁTICO 125 EXE / 125 SUPERMOTO (KOKUSAN 2K-3) → 2004

Condiciones de medición:

- **motor frío**
- asiento y depósito desmontados
- **todos los conectores y la conexión a tierra en condiciones no corrosivas, conectores bien conectados**
- **bujía atornillada y conector de bujía conectado a tierra**
- batería cargada, interruptor de encendido en posición 1 (luz apagada)
- el espacio entre el rotor y el generador de impulsos debe establecerse en 0,75 mm
- patear el arrancador de patada con fuerza al menos 5 veces por cada medición



Comprobar el **generador de pulso** para una señal de salida - dos conectores de una clavija 1 con colores de cable verde y rojo (ver también el diagrama de circuito en la página opuesta):

- Aplique el cable de medición rojo del adaptador de voltaje pico a la cable verde y el cable de medición negro al cable rojo, desconecte ambos conectores 1 para desconectar la unidad CDI 2

Pantalla del multímetro: 6 voltios +/- 1 voltio

- Misma medida con unidad CDI conectada

Pantalla del multímetro: 3 voltios +/- 1 voltio

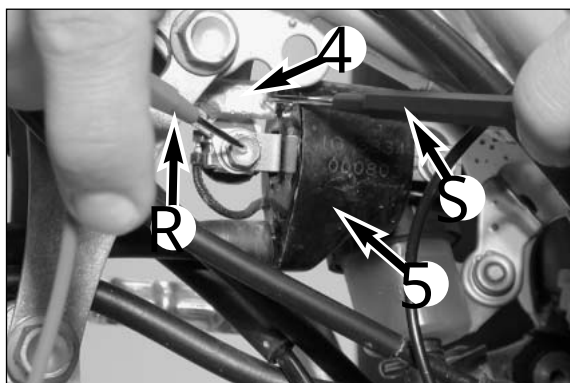
Comprobar el **bobina de carga del generador** para la carga del condensador de encendido para la tensión de salida - conector de dos pines 3 con colores de cable negro / rojo y rojo / blanco (ver también el diagrama de circuito en la página opuesta):

- Aplique el cable de medición rojo del adaptador de voltaje pico al cable negro / rojo y el cable de medición negro al cable rojo / blanco, desconecte el conector 3 para desconectar la unidad CDI 2

Pantalla del multímetro: 35 voltios +/- 5 voltios

- Misma medida con conectores unidad CDI conectada

Pantalla del multímetro: 200 voltios +/- 10 voltios

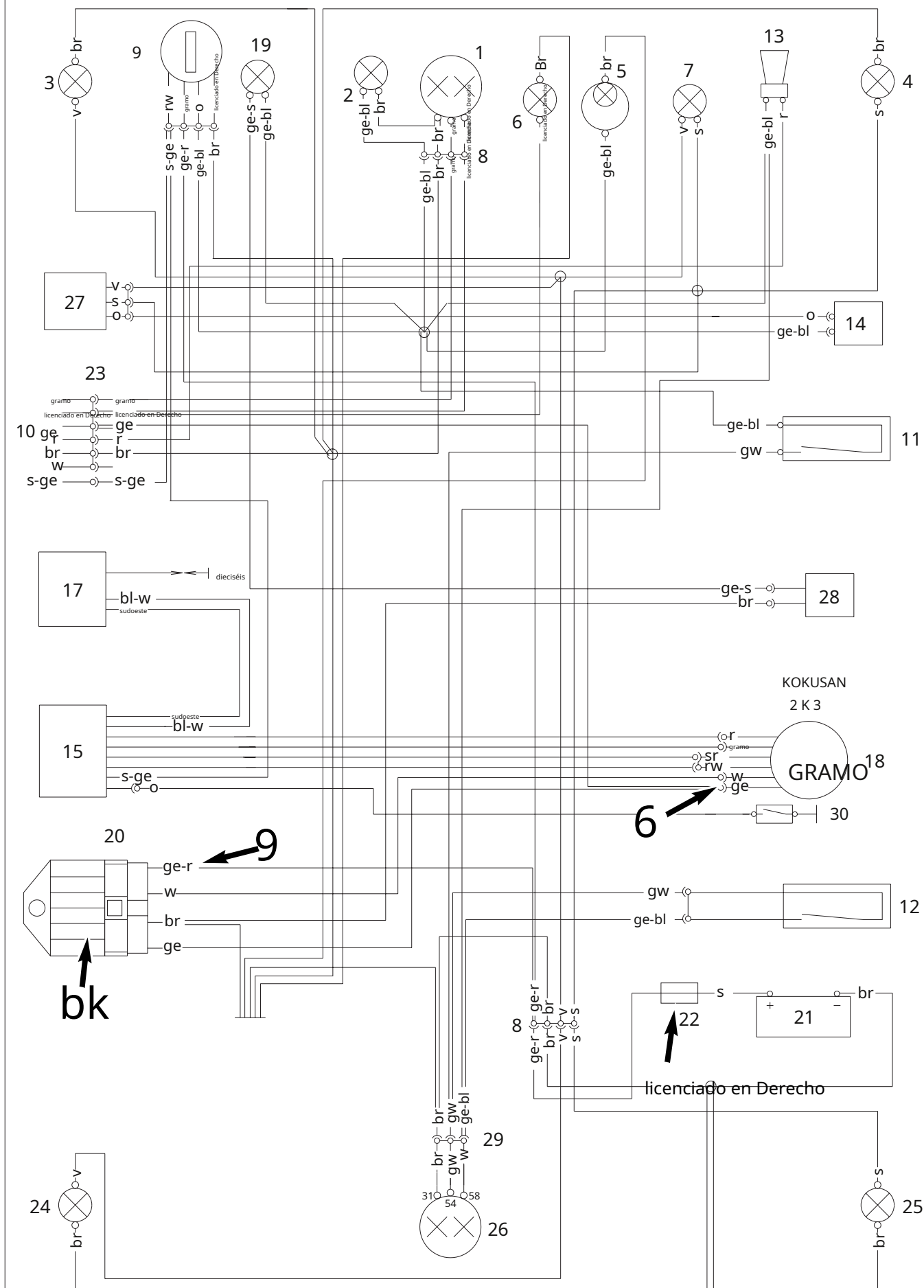


Comprobar el **salida de voltaje primario 4** para el control de la bobina de encendido (ver también el diagrama del circuito en la página opuesta) para el voltaje de salida (color del cable azul / blanco):

- Aplicar el cable de medición rojo R del adaptador de voltaje pico al cable negro / blanco (tierra) y el cable de medición negro S al cable azul / blanco, unidad CDI 2 y bobina de encendido 5 conectado

Pantalla del multímetro: 200 voltios +/- 10 voltios

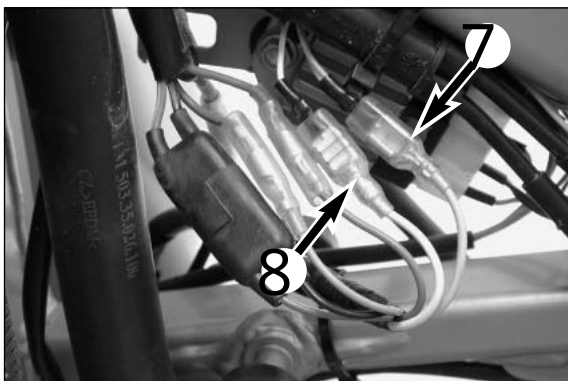
NOTA: No es necesario quitar la bobina de encendido para tomar un medición.



VALORES DEL GENERADOR ESTÁTICO 125 EXE / 125 SUPERMOTO (KOKUSAN 2K-3) → 2004

Condiciones de medición:

- **motor frío**
- asiento y depósito desmontados
- **todos los conectores y la conexión a tierra en condiciones no corrosivas, conectores bien conectados**
- batería cargada, interruptor de encendido en posición 1 (luz apagada)
- patear el arrancador de patada con fuerza al menos 5 veces por cada medición



Comprobar el **salida del generador 6** (consulte también el diagrama del circuito en la página opuesta) para conocer el voltaje entre los siguientes colores de cable:

- entre amarillo y marrón (tierra), conector 7 desconectado

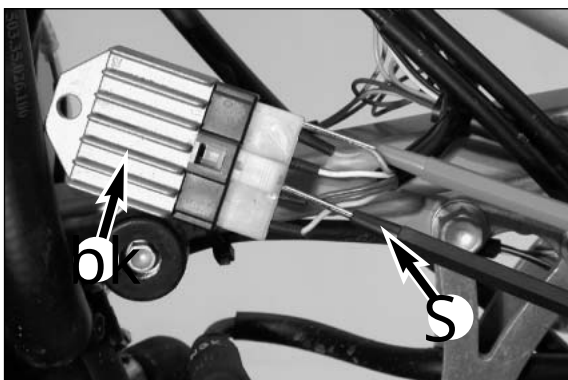
Pantalla del multímetro: 19 voltios +/- 2 voltios

- entre blanco y marrón (tierra), conector 8 desconectado

Pantalla del multímetro: 24 voltios +/- 2 voltios

- Repetir ambas medidas con conectores 7 y 8 conectado. Los valores medidos deben ser los mismos.

NOTA: El cable de medición negro del adaptador de voltaje máximo se debe aplicar a tierra.



Cheque **voltaje de salida del rectificador del regulador 9** (ver también el diagrama del circuito en la página opuesta) colores del cable amarillo / rojo, rectificador del regulador bk conectado, fusible licenciado en Derecho desconectado, encendido desconectado:

- entre amarillo / rojo y marrón (tierra)

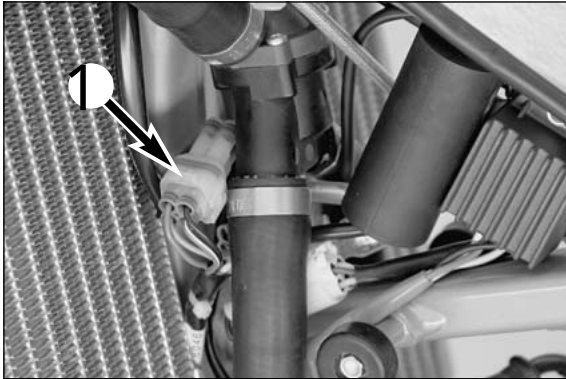
Pantalla del multímetro: 14 voltios +/- 1 voltio

NOTA: El cable de medición negro S del adaptador de voltaje pico debe aplicarse al cable marrón (tierra).

VALORES DE ENCENDIDO ESTÁTICO 125/144/200 SX, SXS, EXC, EXC SEIS DÍAS (KOKUSAN 2K-1, 2K-3) 2005 →

Condiciones de medición:

- **motor frío**
- asiento y depósito desmontados
- **todos los conectores y la conexión a tierra en condiciones no corrosivas, conectores bien conectados**
- **bujía atornillada y conector de bujía conectado a tierra**
- interruptor de luz apagado
- el espacio entre el rotor y el generador de impulsos debe establecerse en 0,75 mm
- patear el arrancador de patada con fuerza al menos 5 veces por cada medición



Comprobar el **generador de pulso** para señal de salida - clavija de 4 polos 1 con colores de cable verde, rojo, negro / rojo y rojo / blanco (consulte también el diagrama de cableado en la página opuesta):

- Aplique la punta de medición roja del adaptador de voltaje máximo al cable verde y la punta de medición negra al cable rojo, desconecte el enchufe 1 para desconectar la unidad CDI 2

Pantalla del multímetro: 6 voltios $\pm$ 1 voltio

- Misma medida con unidad CDI conectada

Pantalla del multímetro: 3 voltios $\pm$ 1 voltio

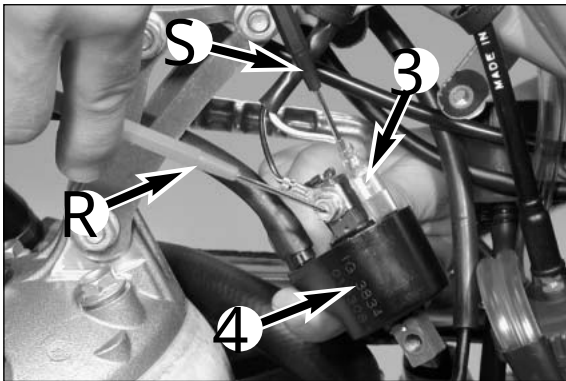
Comprobar el **bobina de carga del generador** para la carga del condensador de encendido para la tensión de salida enchufe de 4 polos 1 con colores de cable verde, rojo, negro / rojo y rojo / blanco (consulte también el diagrama de circuito en la página opuesta).

- Aplique el cable de medición rojo del adaptador de voltaje pico al cable negro / rojo y el cable de medición negro al cable rojo / blanco, desconecte el conector 1 para desconectar la unidad CDI 2

Pantalla del multímetro: 35 voltios $\pm$ 5 voltios

- Misma medida con conectores unidad CDI conectada

Pantalla del multímetro: 200 voltios $\pm$ 10 voltios



Comprobar el **salida de voltaje primario 3** para el control de la bobina de encendido (ver también el diagrama del circuito en la página opuesta) para el voltaje de salida (color del cable blanco / azul):

- Aplicar el cable de medición rojo R del adaptador de voltaje pico al cable negro / blanco (tierra) y al cable de medición negro S al cable blanco / azul, unidad CDI 2 y bobina de encendido 4 conectado

Pantalla del multímetro: 200 voltios $\pm$ 10 voltios

NOTA: No es necesario quitar la bobina de encendido para tomar un medición.

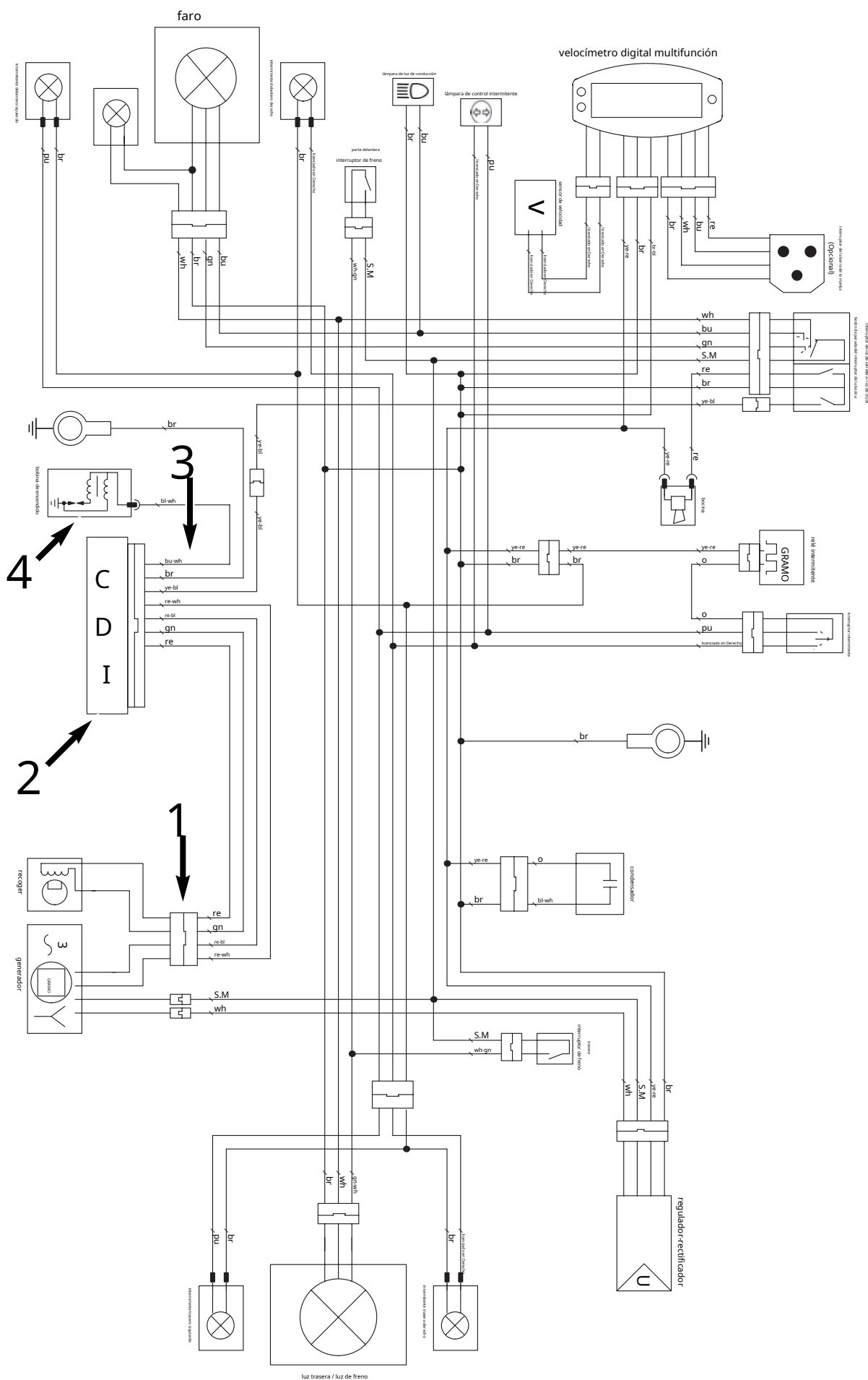


EXC 125-200 2005

diagrama de cableado

arnés principal 548.11.075.250

20.02.2004



Condiciones de medición:

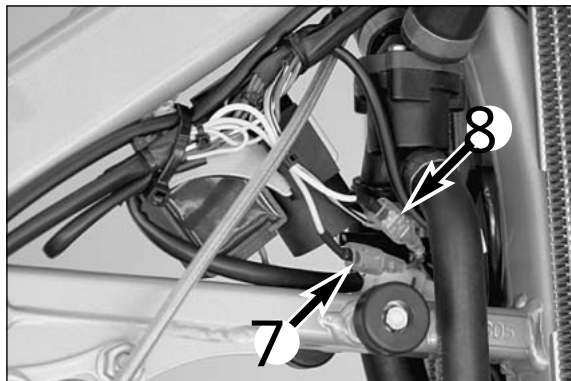
- **motor frío**

- asiento y depósito desmontados

- **todos los conectores y la conexión a tierra en condiciones no corrosivas, conectores bien conectados**

- interruptor de luz apagado

- patear el arrancador de patada con fuerza al menos 5 veces por cada medición



Comprobar el **salida del generador 6** (consulte también el diagrama del circuito en la página opuesta) para conocer el voltaje entre los siguientes colores de cable:

- entre amarillo y marrón (tierra), conector 7 desconectado

Pantalla multímetro 19 voltios $\pm$ 2 voltios

- entre blanco y marrón (tierra), conector 8 desconectado

Pantalla multímetro 24 voltios $\pm$ 2 voltios

- Repetir ambas medidas con conectores 7 y 8 conectado. Los valores medidos deben ser los mismos.

NOTA: El cable de medición negro del adaptador de voltaje máximo se debe aplicar a tierra.



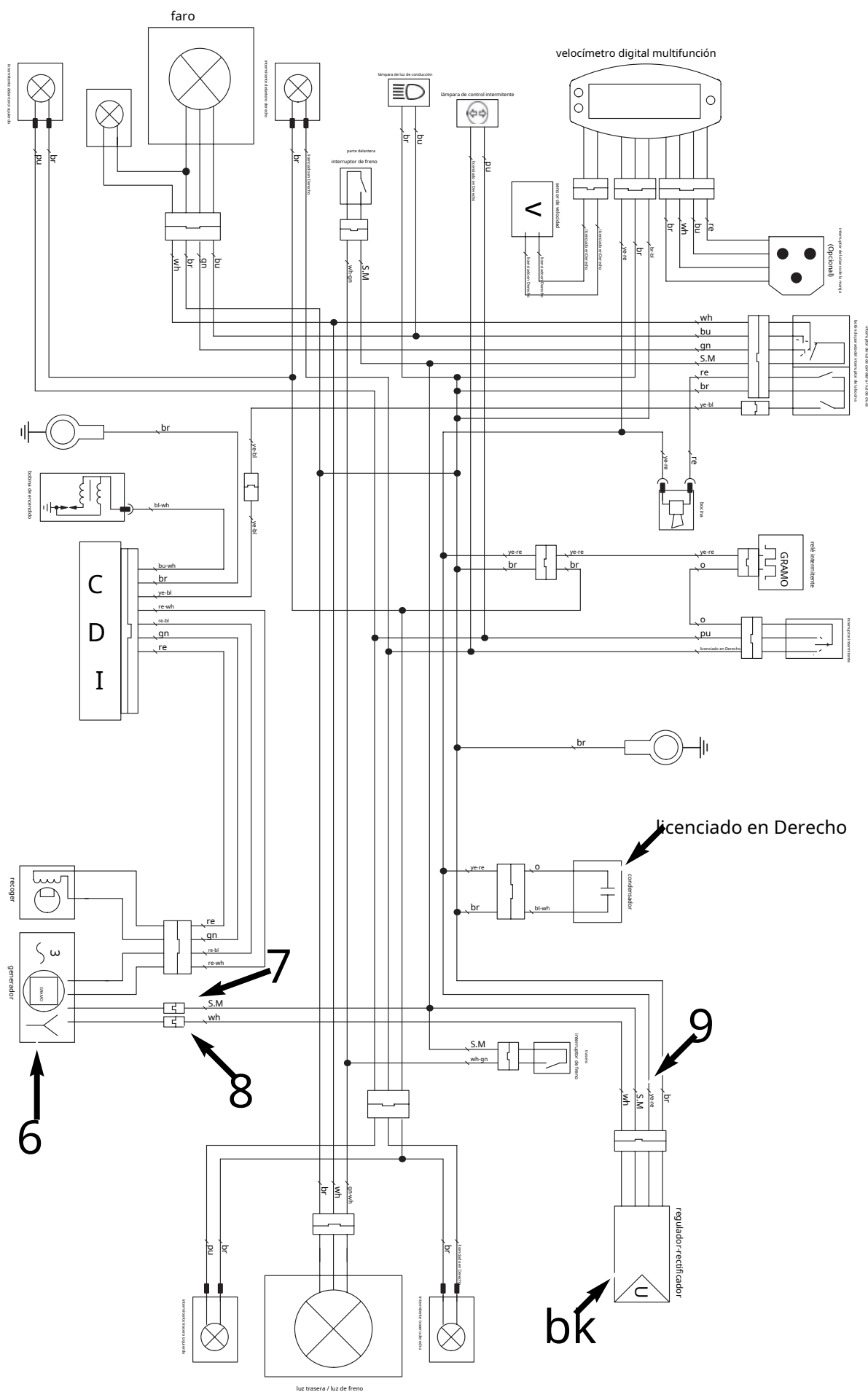
Cheque **rectificador regulador** tensión de salida 9 (ver también el diagrama del circuito en la página opuesta) colores del cable amarillo / rojo, rectificador del regulador bk conectado, condensador licenciado en Derecho desconectado:

- entre amarillo / rojo y marrón (tierra)

Pantalla del multímetro: 14 voltios $\pm$ 1 voltio

NOTA:

- El cable de medición negro del adaptador de tensión de pico debe aplicarse a tierra.



KTM

EXC 125-200 2005

diagrama de cableado

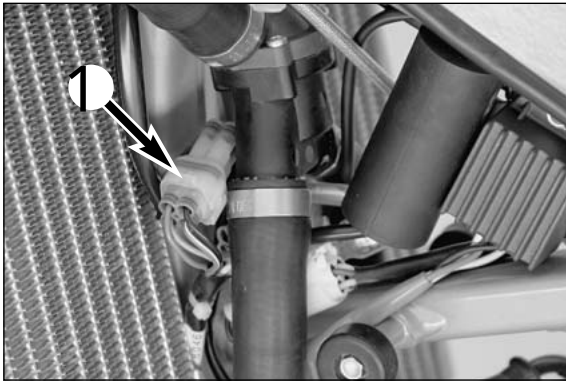
arnés principal 548.11.075.250

20.02.2004

VALORES DEL GENERADOR Y ENCENDIDO ESTÁTICO 125/200 EXC EE. UU. (KOKUSAN 2K-2) 2005
VALORES DEL GENERADOR Y ENCENDIDO ESTÁTICO 200 XC / XC-W (KOKUSAN 2K-2) 2006

Condiciones de medición:

- **motor frío**
- asiento y depósito desmontados
- **todos los conectores y la conexión a tierra en condiciones no corrosivas, conectores bien conectados**
- **bujía atornillada y conector de bujía conectado a tierra**
- interruptor de luz apagado
- el espacio entre el rotor y el generador de impulsos debe establecerse en 0,75 mm
- patear el arrancador de patada con fuerza al menos 5 veces por cada medición



Comprobar el **generador de pulso** para señal de salida - clavija de 4 polos 1 con colores de cable verde, rojo, negro / rojo y rojo / blanco (consulte también el diagrama de cableado en la página opuesta):

- Aplique la punta de medición roja del adaptador de voltaje máximo al cable verde y la punta de medición negra al cable rojo, desconecte el enchufe 1 para desconectar la unidad CDI 2

Pantalla del multímetro: 3,5 voltios $\pm$ 1 voltio

- Misma medida con unidad CDI conectada

Pantalla del multímetro: 2 voltios $\pm$ 0,5 voltios

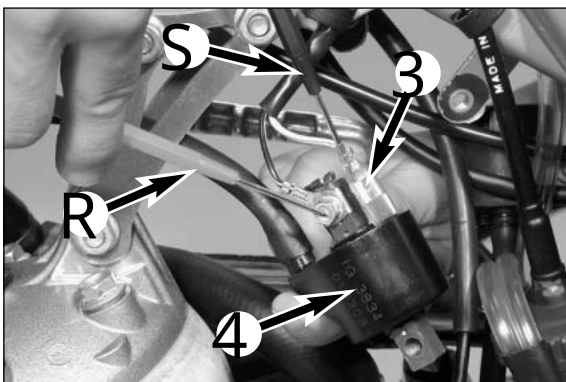
Comprobar el **bobina de carga del generador** para carga del condensador de encendido para tensión de salida - conector de dos pines 3 con colores de cable verde, rojo, negro / rojo y rojo / blanco (ver también el diagrama de circuito en la página opuesta)

- aplique el cable de medición rojo del adaptador de tensión de pico al cable negro / rojo y el cable de medición negro al cable rojo / blanco, desconecte el conector 1 para desconectar la unidad CDI 2

Pantalla del multímetro: 45 voltios $\pm$ 5 voltios

- Misma medida con conectores unidad CDI conectada

Pantalla del multímetro: 220 voltios $\pm$ 10 voltios



Comprobar el **voltaje primario** producción 3 para el control de la bobina de encendido (ver también el diagrama del circuito en la página opuesta) para el voltaje de salida (color del cable blanco / azul):

- aplique el cable de medición rojo R del adaptador de voltaje pico al cable negro / blanco (tierra) y al cable de medición negro S al cable blanco / azul, unidad CDI 2 y bobina de encendido 4 conectado

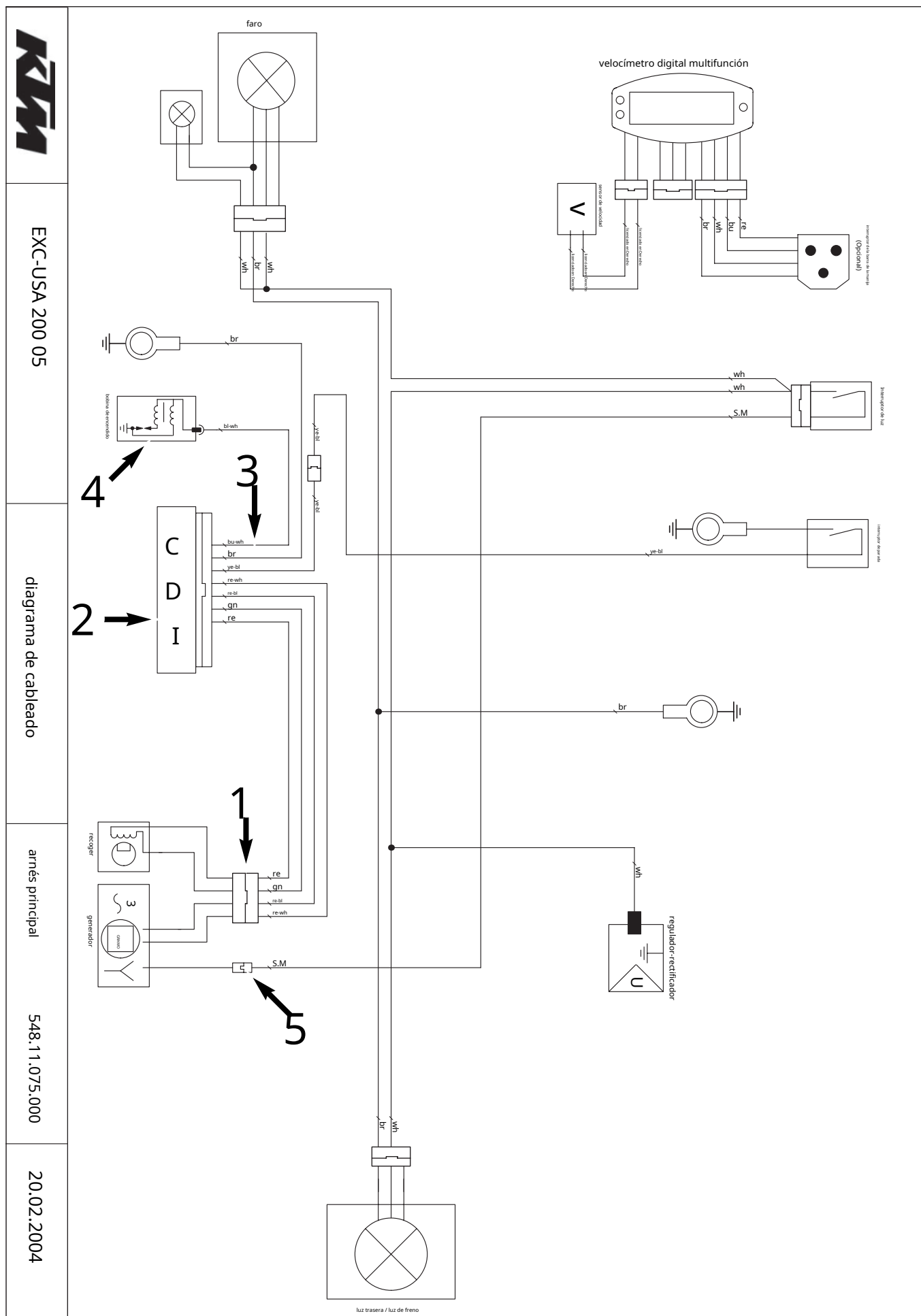
Pantalla del multímetro: 210 voltios $\pm$ 10 voltios

NOTA: No es necesario quitar la bobina de encendido para tomar un medición.

Comprobar el **salida del generador** 5 (no disponible para 200 XC) para el sistema de iluminación (ver también el diagrama de circuito en la página opuesta) para el voltaje:

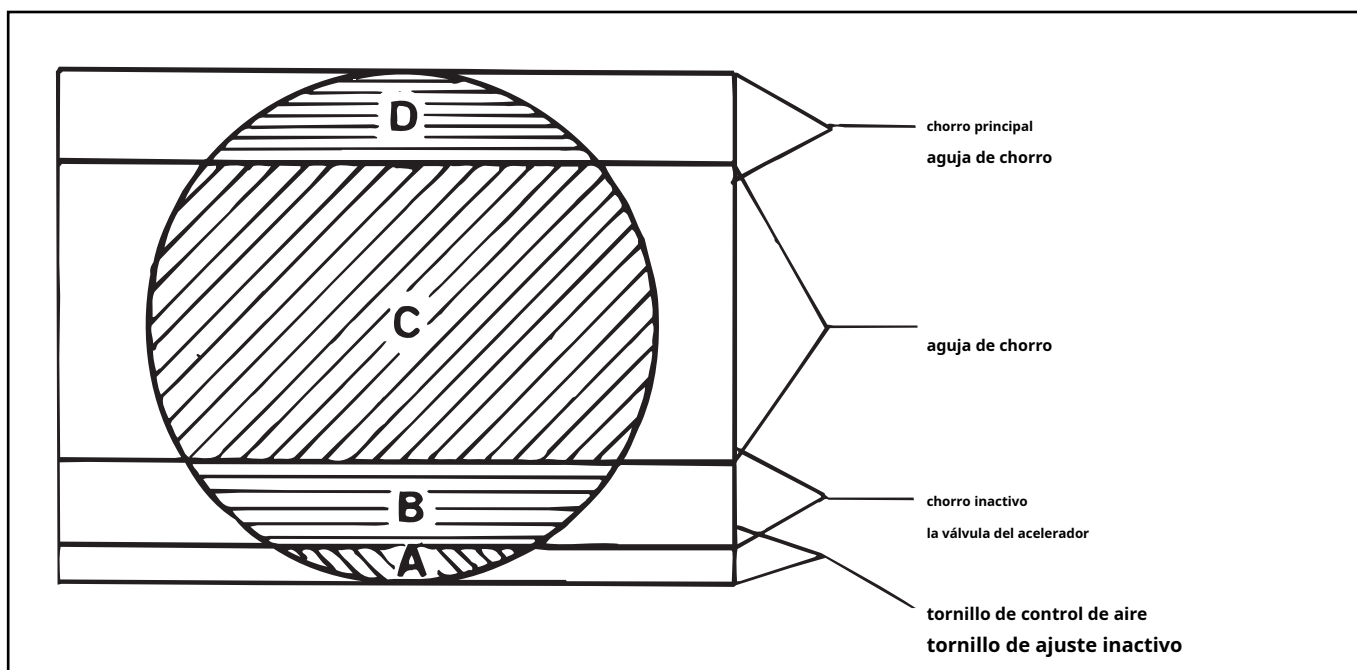
- entre amarillo y marrón (tierra), conector desconectado

Pantalla del multímetro: 10,5 voltios $\pm$ 1 voltio



ÍNDICE

RANGOS DE FUNCIONAMIENTO DEL CARBURADOR.....	8-2 AJUSTE
DEL CARBURADOR.....	8-3 DESMONTAJE E
INSTALACIÓN DEL CARBURADOR.....	8-6 DESMONTAJE DEL
CARBURADOR.....	8-8 COMPROBACIÓN DE LA AGUJA DEL
INYECTOR Y EL DESLIZAMIENTO DEL ACELERADOR.....	8-9
COMPROBACIÓN DEL PISTÓN DE ARRANQUE.....	8-9
COMPROBACIÓN DE LA VÁLVULA DE AGUJA DE FLOTADOR.....	
.8-9 COMPROBACIÓN DE LOS JETS Y JUNTAS DEL CARBURADOR.....	8-10
MONTAJE DEL CARBURADOR.....	8-10 DRENAJE DE LA
CÁMARA FLOTADOR DEL CARBURADOR.....	8-11 COMPROBACIÓN DEL
NIVEL DE FLOTACIÓN.....	8-11

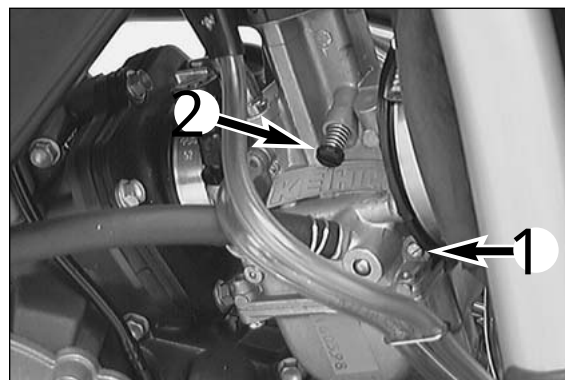


mezcla demasiado magra:

no hay suficiente combustible en proporción al aire

mezcla demasiado rica:

demasiado combustible en proporción al aire



Rango de ralentí A

Funcionamiento con válvula de mariposa cerrada. Este rango está influenciado por la posición del tornillo de control de aire. 1 y el tornillo de ajuste inactivo 2. Solo haga ajustes cuando el motor esté caliente.

Para ajustar, disminuya ligeramente la velocidad de ralentí del motor por medio del tornillo de ajuste de ralentí. Girarlo en el sentido de las agujas del reloj produce una velocidad de ralentí más alta y girar el tornillo en el sentido contrario a las agujas del reloj produce una velocidad de ralentí más baja. Cree una velocidad del motor redonda y estable utilizando el tornillo de control de aire (posición básica del tornillo de control de aire = abierto en 1,5 vueltas y 1,25 en EXE y Supermoto). Luego ajuste a la velocidad de ralentí normal por medio del tornillo de ajuste de ralentí.

Abriendo B

Comportamiento del motor cuando se abre el acelerador. El chorro inactivo y la forma de la válvula de mariposa influyen en este rango. Si, a pesar de un buen ajuste de ralentí y aceleración parcial, el motor chisporrotea y humea cuando el acelerador está completamente abierto y desarrolla toda su potencia no suavemente sino de repente a altas velocidades del motor, la mezcla que llega al carburador será demasiado rica, el combustible nivel demasiado alto o la aguja del flotador tiene fugas.

Rango de aceleración parcial C

Funcionamiento con válvula de mariposa parcialmente abierta. Este rango solo está influenciado por la aguja de chorro (forma y posición). El ajuste óptimo de aceleración parcial se controla mediante el ajuste de ralentí en el rango inferior y por el chorro principal en el rango superior. Si el motor funciona en un ciclo de cuatro tiempos o con potencia reducida cuando se acelera con el acelerador parcialmente abierto, la aguja del chorro debe bajarse una muesca. Si entonces el motor emite un pitido, especialmente cuando se acelera a plena potencia a las revoluciones máximas del motor, se debe levantar la aguja del chorro.

Si estas fallas ocurren en el extremo inferior del rango de aceleración parcial en un funcionamiento de cuatro tiempos, reduzca el rango de ralentí; si el motor hace ping, ajuste el rango de ralentí más rico.

Rango de aceleración máxima D

Operación con el acelerador completamente abierto (a fondo). Este rango está influenciado por el chorro principal y la aguja del chorro. Si se encuentra que la porcelana de la bujía nueva tiene una capa muy brillante o blanca o si el motor suena, después de una corta distancia de conducción a fondo, se requiere un chorro principal más grande. Si la porcelana es de color marrón oscuro o negro con hollín, el chorro principal debe sustituirse por uno más pequeño.

Ajuste del carburador

Información básica sobre la configuración original del carburador

El ajuste original del carburador se adaptó para una altitud de aprox. 500 metros (1600 pies) sobre el nivel del mar y la temperatura ambiente de aprox. 20 ° C (68 ° F), principalmente para uso todoterreno y combustible de primera calidad en Europa Central (**ver especificaciones técnicas**).

Relación de mezcla aceite de motor de 2 tiempos: supercombustible 1:40 - 1:60 (ver Especificaciones técnicas)

Información básica sobre un cambio de la configuración del carburador

Comience siempre desde el ajuste original del carburador. Los requisitos esenciales son un sistema de filtro de aire limpio, un sistema de escape hermético y un carburador intacto. La experiencia ha demostrado que ajustar el chorro principal, el chorro de ralentí y la aguja del chorro es suficiente y que los cambios de otras partes del carburador no afectarán en gran medida el rendimiento del motor.

REGLA DE ORO:

- gran altitud o altas temperaturas
- baja altitud o bajas temperaturas
- elija un ajuste más delgado del carburador
- elija un ajuste más rico del carburador

ADVERTENCIA

- UTILICE ÚNICAMENTE PREMIUM-GRADO DE GASOLINA (125: ROZ 98/200: ROZ 95) MEZCLADO CON ALTO-GRADO DOS-ACEITE DE MOTOR DE CARRERA. OOTROS TIPOS DE GASOLINA PUEDEN CAUSAR FALLA DEL MOTOR, Y ANULA SU GARANTÍA.
- OÚNICAMENTE UTILIZAR ALTO-CALIFICACIÓN 2-ACEITE DE MOTOR DE CARRERA DE MARCAS CONOCIDAS.
- NOT SUFICIENTE ACEITE O BAJO-EL ACEITE DE GRADO PUEDE CAUSAR EROSIÓN DEL PISTÓN. UCANTAR DEMASIADO ACEITE, EL MOTOR PUEDE EMPEZAR A FUMAR Y SUFRIR LA BUJÍA.
- IN EN EL CASO DE UN AJUSTE MÁS LARGO DEL CARBURADOR, PROCEDA CON PRECAUCIÓN. ASIEMPRE REDUZCA EL TAMAÑO DEL JET EN PASOS DE UN NÚMERO PARA EVITAR EL SOBRECALENTAMIENTO Y EL ATAQUE DEL PISTÓN.

NOTA: Si a pesar de un ajuste cambiado, el motor no funciona correctamente, busque fallas mecánicas y verifique el sistema de encendido.

Información básica sobre el desgaste del carburador

Las vibraciones del motor someten a la correa del acelerador, la aguja del flotador, la aguja del chorro y el chorro de la aguja a un desgaste extremo. El desgaste provoca un mal funcionamiento del carburador (p. Ej., Sobreenriquecimiento). Estas piezas deben reemplazarse después de 100 horas de funcionamiento. El cuerpo del carburador, el soporte del surtidor principal y el soporte del flotador deben reemplazarse después de 200 horas de funcionamiento.

aguja de chorro	válvula de mariposa abierta	efecto
NOZ C	0 - 1/4	
NOZ D	0 - 1/4	
NOZ E	0 - 1/4	
NOZ F	0 - 1/4	
NOZ G	0 - 1/4	
NOZ H	0 - 1/4	
NOZ I	0 - 1/4	

Explicación - Ejemplo

En comparación con la aguja NOZ D, la aguja de chorro NOZ F es dos pasos más delgada en el rango desde la posición cerrada del acelerador hasta 1/4 del acelerador. De lo contrario, no hay diferencias.

NOZ F	0 - 1/4
-------	---------

aguja de chorro	válvula de mariposa abierta	efecto
R 1466D	0 - 1/4	
R 1467D	0 - 1/4	
R 1468D	0 - 1/4	
R 1469D	0 - 1/4	
R 1470D	0 - 1/4	
R 1471D	0 - 1/4	

Explicación - Ejemplo

En comparación con la aguja R 1467D, la aguja de chorro R 1469D es dos pasos más delgada en el rango desde la posición cerrada del acelerador hasta 1/4 del acelerador. De lo contrario, no hay diferencias.

R 1469D	0 - 1/4
---------	---------

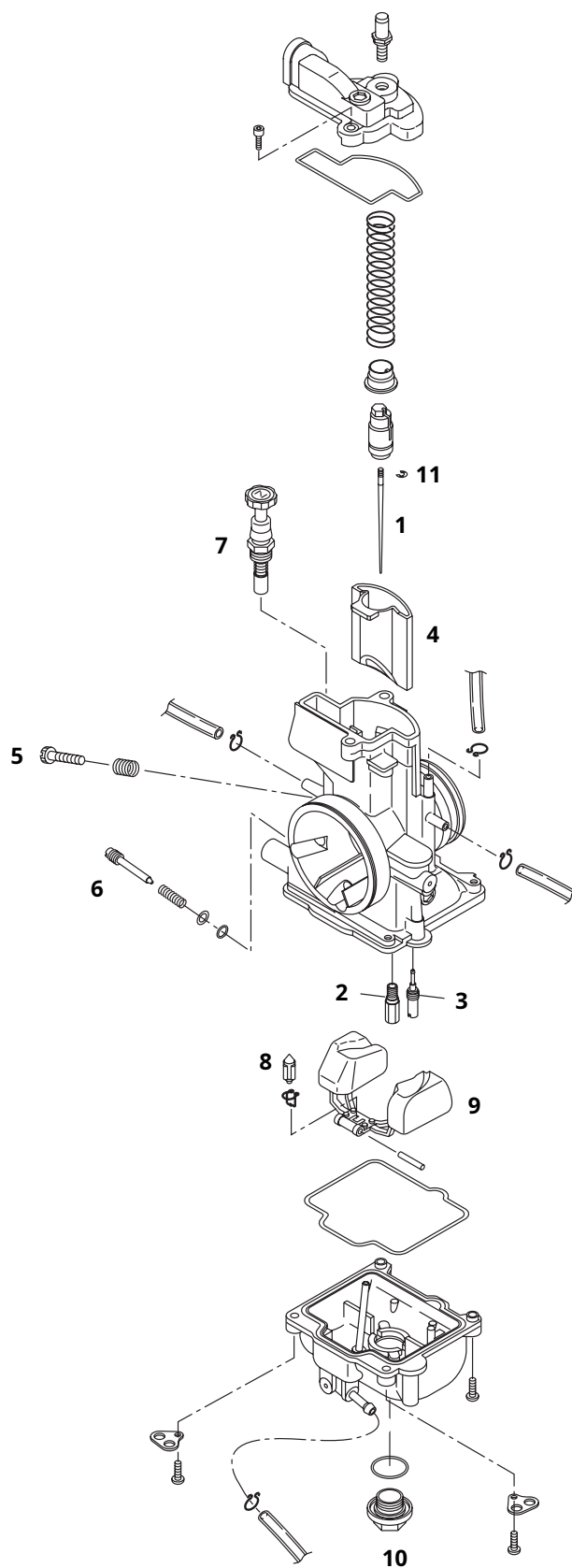
aguja de chorro	válvula de mariposa abierta	efecto
R 1466G	0 - 1/4	
R 1467G	0 - 1/4	
R 1468G	0 - 1/4	
R 1469G	0 - 1/4	
R 1470G	0 - 1/4	

Explicación - Ejemplo

En comparación con la aguja R 1467G, la aguja de chorro R 1469G es dos pasos más delgada en el rango desde la posición cerrada del acelerador hasta 1/4 del acelerador. De lo contrario, no hay diferencias.

R 1469G	0 - 1/4
---------	---------

CARBURADOR KEIHIN PWK 36S AG



DESIGNACION:

1 aguja de chorro

2 Chorro principal

3 chorro de ralentí

4 Deslizamiento del acelerador

5 Tornillo de ajuste de ralentí 6

Tornillo de control de aire 7

Ahogador

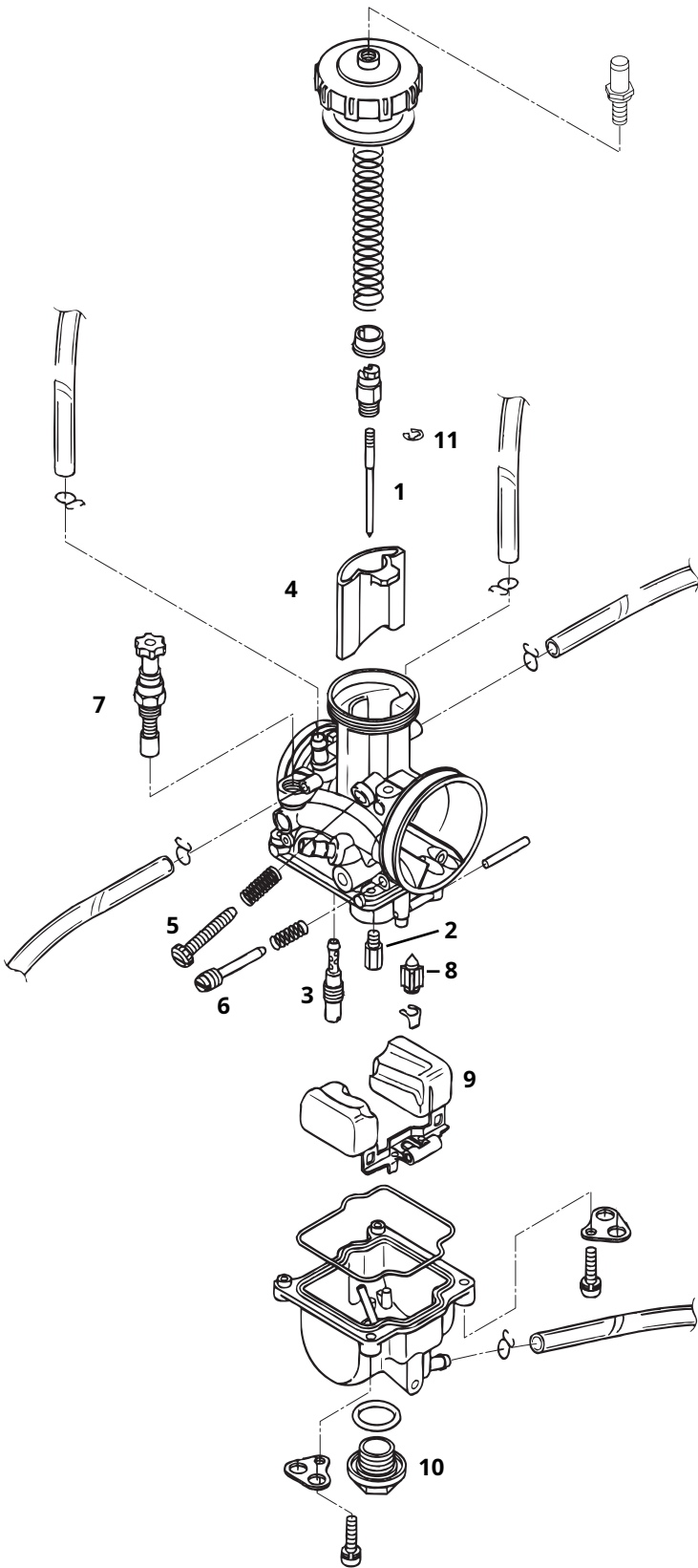
8 aguja flotante

9 Flotador

10 enchufe

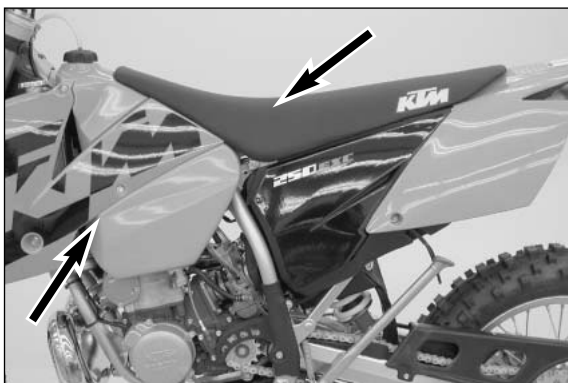
11 Muelle de apriete

CARBURADOR KEIHIN PWK 38AG, PWK 39



DESIGNACION:

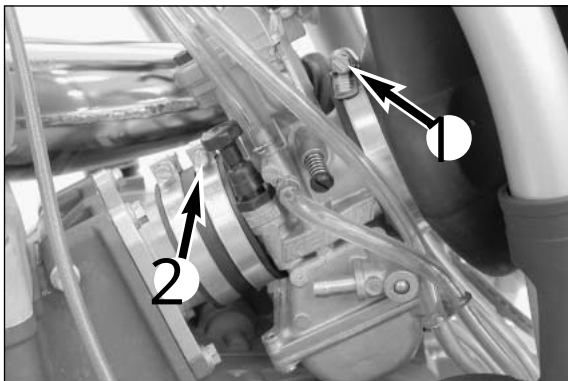
- | | | |
|--------------------------------|---------------------------------|----------------------|
| 1 aguja de chorro | 5 Tornillo de ajuste de ralentí | 9 Flotador |
| 2 Chorro principal | 6 Tornillo de control de aire | 10 enchufe |
| 3 chorro de ralentí | 7 Ahogador | 11 Muelle de apriete |
| 4 Deslizamiento del acelerador | 8 aguja flotante | |



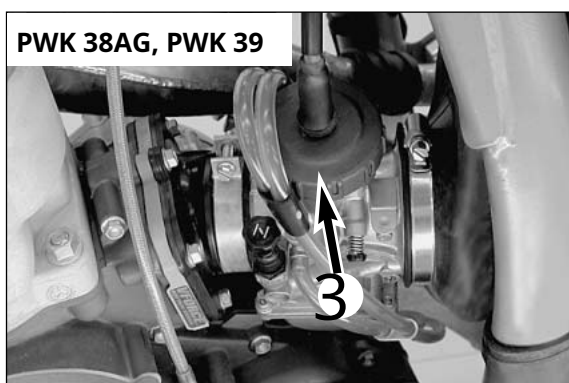
Desmontaje e instalación del carburador

NOTA: Antes de comenzar a trabajar en el carburador, debe limpiar la motocicleta a fondo.

- Desmontar el asiento y el depósito con spoilers.

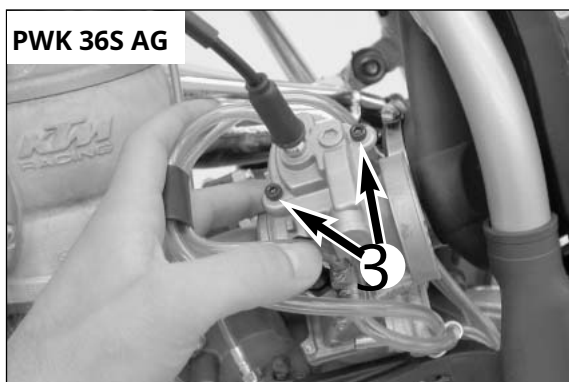


- Aflojar las 2 abrazaderas de manguera 1 + 2 y saque el carburador de la funda de conexión.



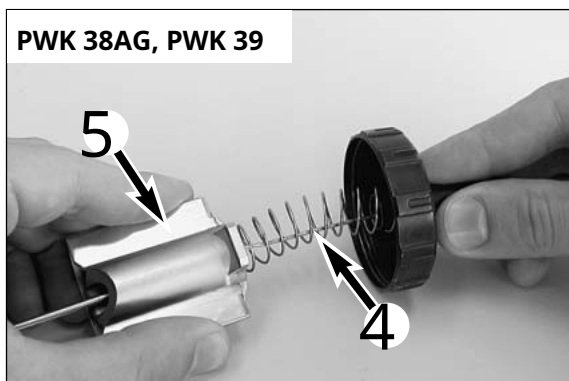
PWK 38AG, PWK 39

- Desenroscar la tapa del carburador. 3 y retire la tapa del carburador junto con la corredera del acelerador.



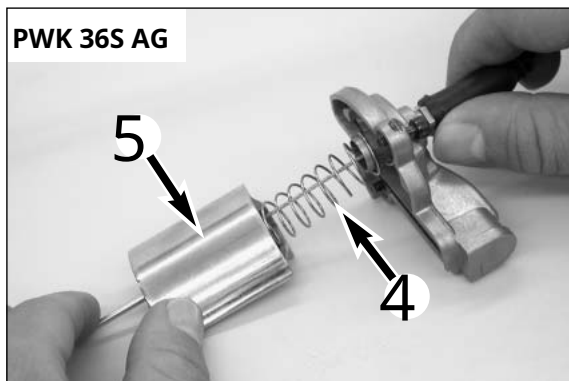
PWK 36S AG

- Desatornille los dos tornillos 3 y retire la tapa del carburador junto con la corredera del acelerador.

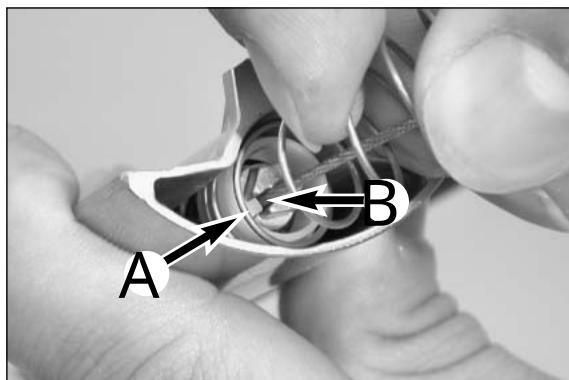


PWK 38AG, PWK 39

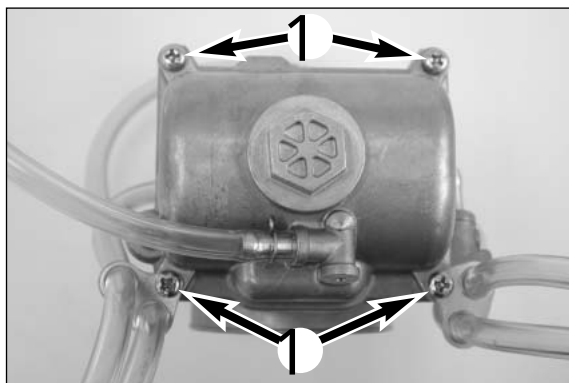
- Presione el resorte deslizante 4 juntos y desconecte el cable del acelerador de la corredera del acelerador 5.

PWK 36S AG

- Presione el resorte deslizante 4 juntos y desconecte el cable del acelerador de la corredera del acelerador 5.



- Al volver a montar, asegúrese de que la pestaña A en el retenedor de resorte encaja en la ranura de la boquilla B.
- Para montar, inserte el carburador en las botas y fíjelo con las 2 abrazaderas de manguera. Asegúrese de que el carburador esté montado en una posición vertical a la motocicleta y no toque la carcasa del motor.
- Monte el tanque y el asiento.
- Colocar correctamente las mangueras de ventilación del carburador.
- Arranque el motor y verifique el buen funcionamiento del carburador. Gire el manillar completamente hacia la izquierda y hacia la derecha. La velocidad del motor no debe cambiar; de lo contrario, compruebe si el cable del acelerador se ha colocado correctamente.

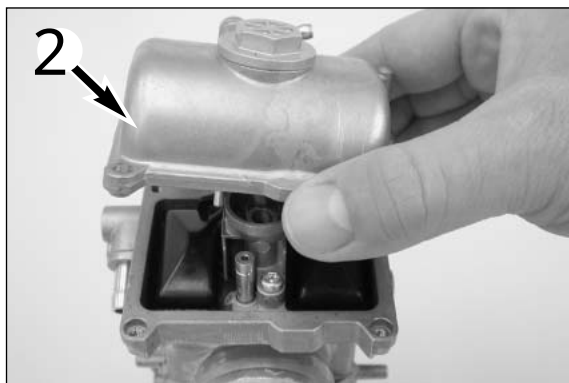


Desmontaje del carburador

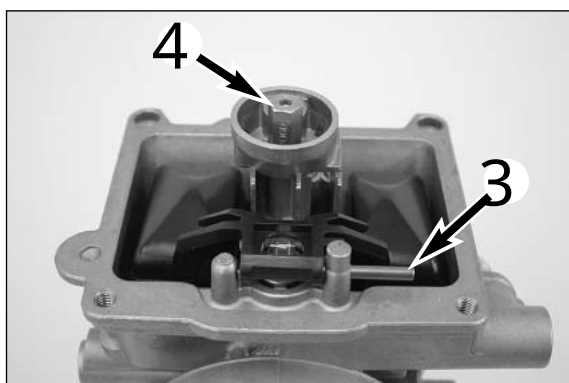
NOTA: Antes de comenzar a desmontar el carburador, debe buscar un lugar de trabajo limpio. Debería ofrecerle suficiente espacio para colocar todos los componentes individuales del carburador en perfecto orden.

- Desmontar el carburador y eliminar la suciedad gruesa.

- Aflojar los cuatro tornillos 1 en la cámara del flotador y desconecte todas las mangueras de ventilación del carburador.

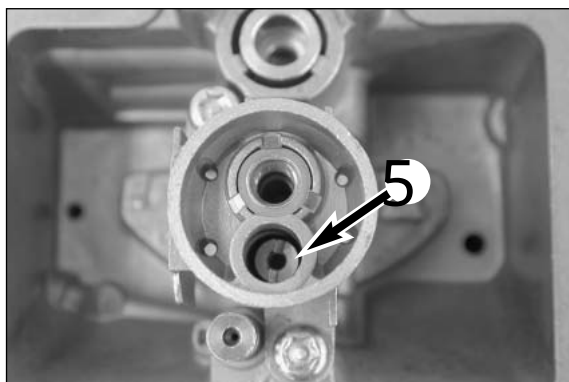


- Retirar la cámara del flotador 2.

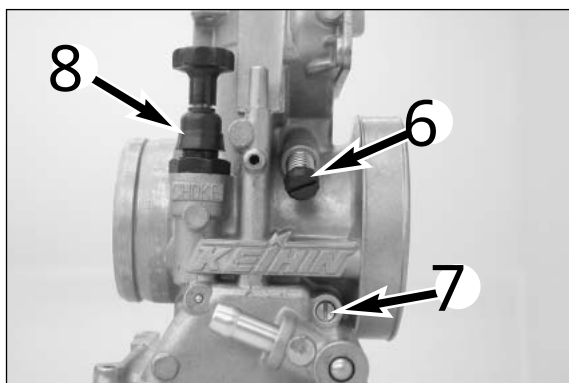


- Extraiga el pasador de la bisagra del flotador 3 y retire el flotador junto con la válvula de aguja del flotador.

- Retirar el chorro principal 4.



- Retire el chorro de ralentí 5.



- Desenroscar el tornillo de ajuste de ralentí 6 junto con el resorte y retirar.

- Atornille el tornillo de control de aire 7 hasta el final, contando y anotando el número de vueltas.

PWK 36S AG:

- Desenroscar el tornillo de control de aire y quitarlo junto con el resorte, la arandela y la junta tórica.

PWK 38 AG, PWK 39AG:

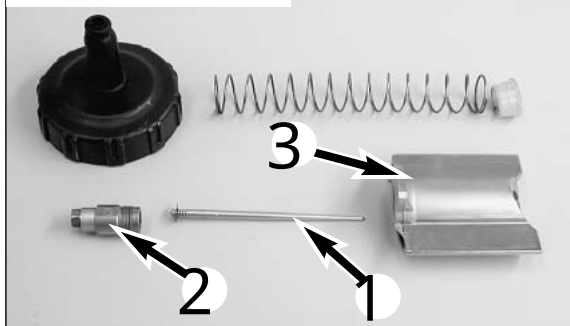
- Desenroscar el tornillo de control de aire y quitarlo junto con el resorte.

- Desenroscar el pistón de arranque. 8.



- Retire el pezón 2 en la corredera del acelerador 3 para poder quitar la aguja de chorro 1.

PWK 38AG, PWK 39



Comprobación de la aguja del chorro y la corredera del acelerador

Aguja de chorro:

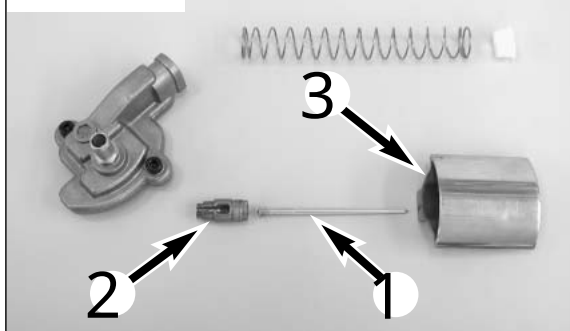
Compruebe que la aguja del chorro no esté doblada ni desgastada.

Deslizamiento del acelerador:

Compruebe si hay daños y desgaste.

NOTA: las vibraciones del motor someten a la corredera del acelerador, la aguja del flotador, la aguja del chorro y el chorro de la aguja a un desgaste extremo. El desgaste provoca un mal funcionamiento del carburador (p. Ej., Sobreenriquecimiento). Estas piezas deben reemplazarse después de 100 horas de funcionamiento. El cuerpo del carburador, el soporte del surtidor principal y el soporte del flotador deben reemplazarse después de 200 horas de funcionamiento.

PWK 36S AG



Comprobación del pistón de arranque

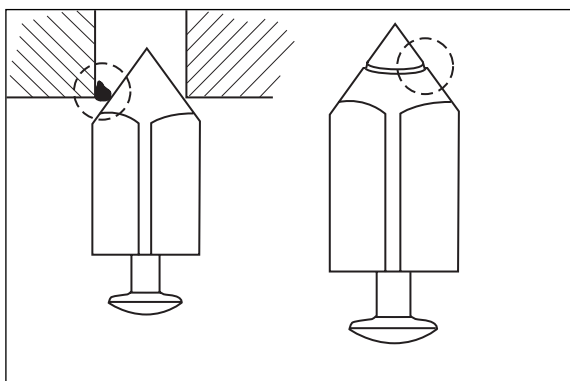
El pistón de arranque debe ser fácil de operar. El pistón 4 no puede tener puntajes extremos o depósitos.

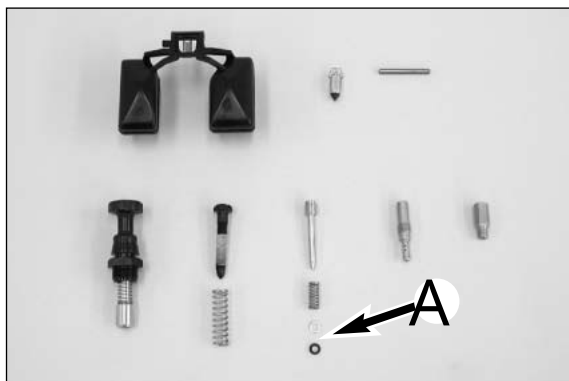


Comprobación de la válvula de aguja del flotador

Compruebe la superficie de sellado de la válvula de aguja en busca de muescas.

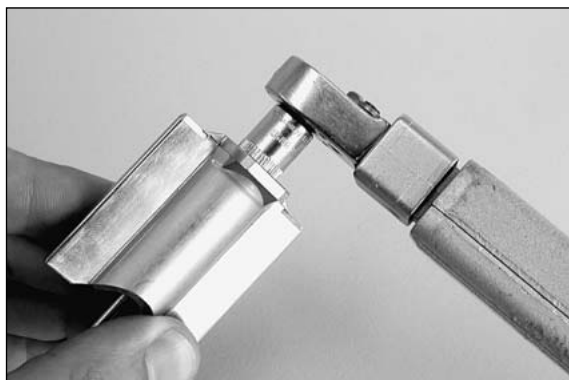
No debe haber suciedad entre el asiento de la válvula y la aguja del flotador.





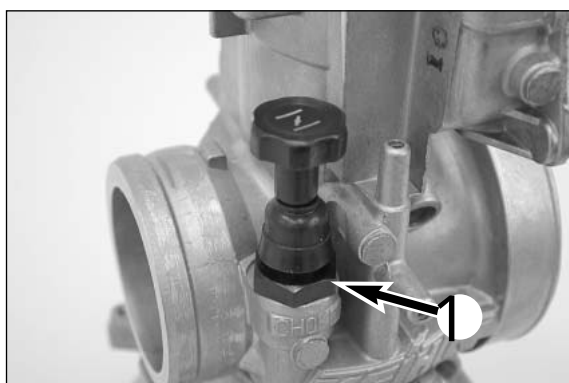
Comprobación de los surtidores y las juntas del carburador

- Limpiar a fondo todos los chorros y otras piezas y soplar aire comprimido a través de ellos.
- Limpiar la carcasa del carburador y soplar aire comprimido por todos los conductos del carburador.
- Revise todas las juntas en busca de daños y reemplácelas si es necesario.
- Partes A (arandela y junta tórica) solo se utilizan con el carburador PWK 36S AG.

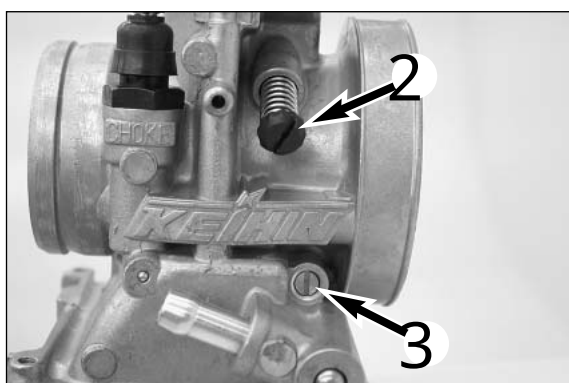


Montaje del carburador

- Insertar la aguja de chorro y el muelle de sujeción en el lado del acelerador, enroscar la boquilla y apretar a 4 Nm.



- Montar el pistón de arranque 1 y actúe varias veces, verificando que funcione sin problemas. Compruebe también si el pistón de arranque se bloquea correctamente.



- Monte el tornillo de ajuste inactivo 2 y primavera.

PWK 36S AG:

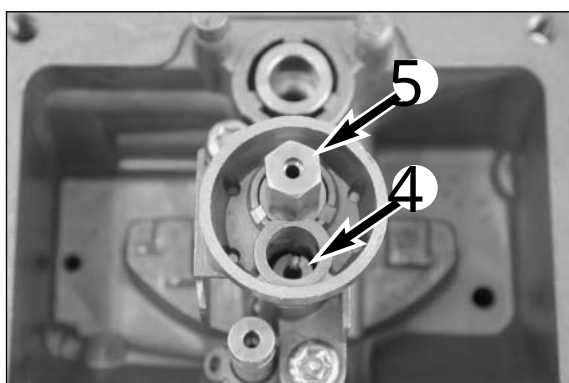
- Monte el resorte, la arandela y la junta tórica en el tornillo de control de aire 3 y atornillarlo completamente.

PWK 38 AG, PWK 39AG:

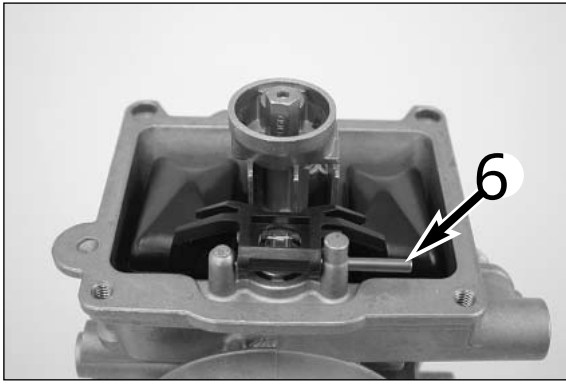
- Coloque el resorte en el tornillo de control de aire 3 y atornillarlo completamente.

- Gire el tornillo de control de aire hacia atrás el número de vueltas que anotó cuando lo desmontó.

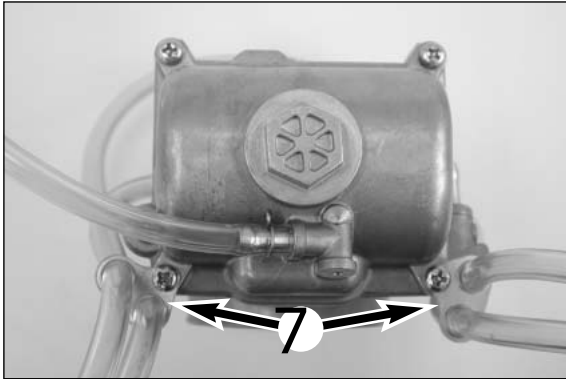
NOTA: Consulte las Especificaciones técnicas para conocer la configuración básica del carburador.



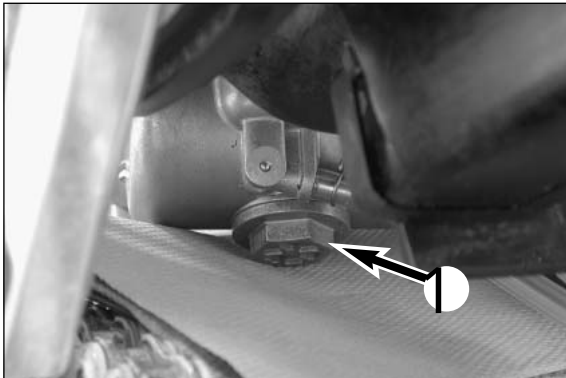
- Monte el chorro al ralentí 4 y el jet principal 5.



- Coloque el flotador y la válvula de aguja del flotador y monte el pasador de bisagra del flotador 6.
- Compruebe el nivel del flotador.

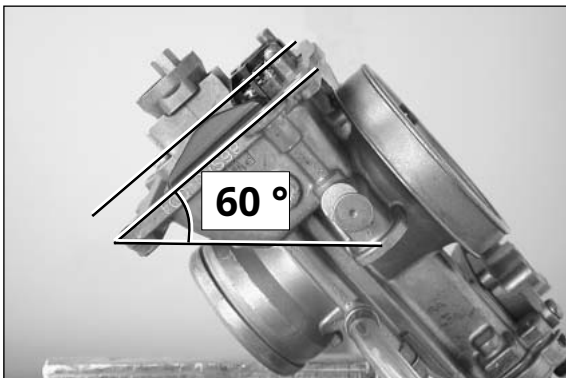


- Monte todas las mangueras de ventilación y coloque los soportes de retención 7.
- Monte la cámara del flotador junto con los soportes de sujeción.



Drenaje de la cámara de flotación del carburador

- Cierre el grifo de la gasolina y coloque un paño debajo del carburador para recoger el combustible que se esté drenando.
- Abra el enchufe 1, drene la gasolina restante de la cámara del flotador y limpie el tapón con aire comprimido.
- Montar el tapón y la junta, apretar a 4 Nm, abrir el grifo del combustible y controlar la carcasa del flotador en busca de fugas.



Comprobación del nivel del flotador

- Coloque el carburador en diagonal a unos 60 ° para que el resorte de la válvula de aguja del flotador no se presione entre sí.
- En esta posición, el borde del flotador debe estar paralelo a la superficie de sellado de la cámara del flotador (ver ilustración).

SOLUCIÓN DE PROBLEMAS

9

ÍNDICE

SOLUCIÓN DE PROBLEMAS 125/144/200.....	9-2
---	------------

SOLUCIÓN DE PROBLEMAS

Si deja que se realicen los trabajos de mantenimiento especificados en su motocicleta, difícilmente se pueden esperar alteraciones. No obstante, si se produce un error, le recomendamos que utilice la tabla de resolución de problemas para encontrar la causa del error.

PROBLEMA	PORQUE	REMEDIO
El motor no arranca	Error de funcionamiento Suministro de combustible interrumpido Distancia de electrodo demasiado grande Tapón sucio de aceite, mojado o con puentes Encendido cable O Chispa - chispear enchufar conector dañado Matar el cable del botón o interruptor de cortocircuito defectuoso Conectores de cable de encendido sueltos Chispa demasiado débil Agua en el carburador y surtidores bloqueados	Abra el grifo de combustible, encienda el encendido, vuelva a llenar el combustible, no use el estrangulador Cierre el grifo de combustible, afloje la manguera de combustible en el carburador, conduzca a un recipiente y abra el grifo de combustible. - si hay fugas de combustible, limpiar el carburador - si no hay fugas de combustible, controle la ventilación del tanque, es decir, limpie el grifo de combustible Reducir la distancia de los electrodos (0,60 mm) Limpiar bujía o renovar Desmontar la bujía, conectar el cable de encendido, mantener a tierra (lugar en blanco en el motor) y patear el pedal de arranque, se debe producir una chispa fuerte en la bujía. - Si no se produce chispa, afloje la tapa de la bujía del cable de encendido, manténgase a unos 5 mm del suelo y patee el pedal de arranque. - Si se produce una chispa, reemplace la tapa de la bujía - Si no se produce chispa, controlar el sistema de encendido. Desconecte el cable de color amarillo-negro del CDI y verifique la chispa de encendido. Si la chispa está bien, repare la parte defectuosa del cable, la cerradura de encendido o el interruptor de encendido. Inspeccione los conectores de los cables Examinar el sistema de encendido Desmontar y limpiar carburador.
El motor no funciona al ralentí	Tornillo de ajuste de ralentí desajustado Sistema de encendido dañado Vestir	Reajuste el funcionamiento en ralentí o reemplace el tornillo de ajuste en ralentí Examinar el sistema de encendido Motor de reacondicionamiento
El motor carece de potencia	Hilo de fibra de vidrio carbonizado en silenciador Filtro de aire bloqueado La trampilla de control no funciona Suministro de combustible parcialmente interrumpido o bloqueado Pérdida de compresión por bujía suelta Sistema de escape dañado Sincronización de encendido del motor defectuosa	Renovar llenado Limpiar o renovar el filtro de aire Compruebe la trampilla de control, la varilla de unión y el temporizador centrífugo Soplar a través de la tubería de combustible y limpiar el carburador. Apriete la bujía Compruebe si el sistema de escape está dañado Revise y ajuste el encendido

PROBLEMA	PORQUE	REMEDIO
El motor carece de potencia	Junco paletas sin tensión o dañada, superficie de la carcasa de la válvula de láminas dañada Vestir Sincronización de encendido electrónico defectuosa	Reemplace las paletas de láminas o la carcasa de la válvula de láminas Motor de reacondicionamiento Haga revisar el sistema de encendido
El motor no acelera demasiado	El carburador se desborda si el nivel se ajusta demasiado alto, el asiento de la aguja del flotador está sucio o agrandado Chorros de carburador sueltos	Limpiar el carburador, si es necesario reemplazar la aguja del flotador y ajustar el nivel Apriete los chorros
Fallo de encendido por altas revoluciones	Bujía de rango de calor incorrecto o bujía de baja calidad Conector de bujía incorrecto o defectuoso Conector de enchufe de encendido suelto, corroído o no conductor	Consulte la sección de datos técnicos Pruebe y / o reemplace los conectores de bujía con el tipo correcto Verificar y sellar con silicona
El motor chisporrotea	Falta de combustible Bujía con valor calorífico incorrecto (encendido por incandescencia) El motor saca el aire de control	Limpiar las tuberías de combustible, examinar la aireación del tanque y limpiar Monte la bujía correcta Revise la brida de admisión y el carburador si están firmemente asentados.
Sobrecalentamiento del motor	Líquido insuficiente en el sistema de enfriamiento Sistema de refrigeración sin purga o con una purga insuficiente Aletas del radiador obstruidas Formación de espuma en el sistema de refrigeración Mangueras de agua pellizcadas o torcidas Sincronización de encendido incorrecta debido a pernos del estator flojos Dimensión "X" incorrecta	Rellene el refrigerante y compruebe que no haya fugas en el sistema de refrigeración. Purgue el sistema de refrigeración (consulte las instrucciones de funcionamiento) Limpiar el radiador con chorro de agua Renueve el refrigerante con anticongelante / anticorrosivo de marca Reemplace con mangueras enrutadas correctas Reajuste para corregir las especificaciones de tiempo de encendido, asegure los pernos correctamente con Loctite 243 Mida y ajuste a las especificaciones correctas
Emisión de humo blanco (vapor)	Fugas en la culata o en la junta de la culata	Revise la culata de cilindros, reemplace la junta de la culata de cilindros
Sale aceite excesivo del tubo de ventilación de la transmisión	Excesivo ^{petróleo} cantidad en transmisión Anillo de sello del eje de la bomba de agua o anillo de sello del cigüeñal del lado derecho defectuoso	Nivel correcto de aceite de la transmisión Reemplace el anillo de sello del eje y cambie el aceite de engranajes, verifique el refrigerante
Todas las lámparas encendidas apagadas	Regulador de voltaje defectuoso	Verifique las conexiones de control del regulador de voltaje.

ESPECIFICACIONES TÉCNICAS

10

ÍNDICE

MODELO 1999

MOTOR 125/200.	10-3
CHASIS 125/200.	10-5
MOTOR 200 SOLO SINGAPUR.	10-6

MODELO 2000

MOTOR 125 EXE, SUPERMOTO.	10-7
CHASIS 125 EXE, SUPERMOTO.	10-8
MOTOR 125/200 SX, MXC, EXC.	10-9
CHASIS 125/200 SX, MXC, EXC.	10-11

MODELO 2001

MOTOR 125 EXE, SUPERMOTO.	10-7
CHASIS 125 EXE, SUPERMOTO.	10-8
MOTOR 125/200 SX, MXC, EXC.	10-12
CHASIS 125/200 SX, MXC, EXC.	10-14

MODELO 2002

MOTOR 125/200.	10-15
CHASIS 125/200.	10-17

MODELO 2003

MOTOR 125/200.	10-18
CHASIS 125/200.	10-20

MODELO 2004

MOTOR 125/200.	10-22
CHASIS 125/200.	10-24

MODELO 2005

MOTOR 125/200.	10-26
CHASIS 125/200.	10-28

ESPECIFICACIONES TÉCNICAS

10

ÍNDICE

MODELO 2006

MOTOR 125.	10-30
MOTOR 200.	10-31
CHASIS 125.	10-33
CHASIS 200.	10-34

MODELO 2007

MOTOR 125/144.	10-36
MOTOR 200.	10-37
CHASIS 125/144.	10-39
CHASIS 200.	10-40

MODELO 2008

MOTOR 125/144.	10-42
MOTOR 200.	10-43
CHASIS 125/144 SX.	10-46
CHASIS 125/200 XC / XC-W, EXC.	10-47

ESPECIFICACIONES DEL CARBURADOR

MODELO 1999.	10-49
MODELO 2000.	10-52
MODELO 2001.	10-55
MODELO 2002.	10-58
MODELO 2003.	10-61
MODELO 2004.	10-65
MODELO 2005.	10-69
MODELO 2006.	10-72
MODELO 2007.	10-75
MODELO 2008.	10-79

DATOS TÉCNICOS - MOTOR 125/200 '99

Motor	125 SX	125 EXC	125 EGS	200 MXC	200 EXC, EGS
Diseño	Motor monocilíndrico de dos tiempos refrigerado por líquido con control de admisión y escape				
Desplazamiento del pistón	124,8 cc				
Diámetro / carrera	54,25 / 54 mm (2,136 / 2,126 pulgadas)				
Combustible	SUPER fuel, octano de investigación no 98, mezclado con aceite de dos tiempos de alta calidad				
Relación aceite / gasolina	1:40 cuando se utiliza aceite de dos tiempos de alta calidad (Shell Advance Racing X). Cuando esté en doubt, comuníquese con su importador.				
Cojinete del cigüeñal	1 rodamiento rígido de bolas / 1 rodamiento de rodillos cilíndricos				
Cojinete de biela	cojinete de agujas				
Cojinete de pasador de pistón	cojinete de agujas				
Pistón	pistón fundido				
Anillo de pistón	un anillo de compresión liso				
Dimensión "X" (posición del buje superior)	0,60 mm (0,024 pulgadas)				
Tiempo de ignición	1,4 mm (0,055 pulg.) (16,5 °) BTDC				
Bujía	NGK R 6918-B8				
Espacio entre electrodos	0,60 mm (0,024 pulgadas)				
Dimensión "Z" (altura del buje)	42 mm (1,65 pulgadas)				
Unidad primaria	engranajes rectos de corte recto, relación primaria 23:73				
Embrague	Embrague multidisco en baño de aceite, accionado hidráulicamente (Shell HF-E15)				
Transmisión	6 velocidades, accionado por garra				
Relación de transmisión					
1ra marcha	13: 32	12:33	13: 32	13: 32	12:33
2da marcha	15:30	15: 31	15:30	15:30	15: 31
3ra marcha	17: 28	17: 28	17: 28	17: 28	17: 28
4ta marcha	19: 26	19: 26	19: 26	19: 26	19: 26
5ta marcha	21: 25	21: 25	21: 25	21: 25	22: 25/17: 19
6ta marcha	22: 24	20: 20	22: 23	22: 23	22: 20
Lubricación de engranajes	0,7 l aceite de motor 20W-40 (Shell Advance VSX4)				
Piñones de cadena disponibles	13t / 14t / 15t para cadena 5/8 X 1/4"				
Refrigerante	1,2 litros, 40% de anticongelante, 60% de agua, al menos -25 ° C (-13 ° F)				
Sistema de encendido	KOKUSAN 2K-1	EE.UU. : KOKUSAN 2K-2 UE: 2K-3	KOKUSAN 2K-3	KOKUSAN 2K-2	KOKUSAN 2K-3
Salida del generador	sin generador	12V 40 W 12V / 110 W 12V 110 W 12V 40 W			12V 110 W
Carburador	carburador de deslizamiento plano, ajuste del carburador ver tabla				
Filtro de aire	Inserto de filtro de aire tipo espuma húmeda				

TOLERANCIAS Y ESPACIOS DE AJUSTE				21 YO G mil PARES DE APRIETE			
Holgura del racor del pistón	125 = 0,06 mm 200 = 0,085 mm			M 7		18 Nm	
extremo del anillo del pistón	máx. 0,40 mm			M 8		30 Nm	
Cojinete de biela: juego radial	Eje de 0,025-0,035 mm			M 12x1		60 Nm	
transmisión flotante final	0,20-0,40 mm			M 16x1,5		180 Nm	
Muelles de embrague - longitud	nuevo = 39 mm, longitud mínima = 38 mm			M 18x1,5		120 Nm	
				M 6		8 Nm	
				M 14x1,25		20 Nm	
				M 14x1,5		100 Nm	
				M 6		10 Nm	
				M 8		25 Nm	
				M 10		45 Nm	

TOLERANCIAS Y ESPACIOS DE AJUSTE		Art.: N°
Holgura del racor del pistón Tapa del extremo del anillo del pistón	125 = 0,06 mm 200 = 0,085 mm máx. 0,40 mm	
Cojinete de biela: juego radial Eje de transmisión flotante final	0,025–0,035 mm 0,20–0,40 mm	
Muelles de embrague - longitud	nuevo = 39 mm, longitud mínima = 38 mm	

ESPESORES DE JUNTAS	
Caja del cigüeñal	0,5 mm
Tapa del embrague	0,5 mm
Cilindro impulsor del embrague	0,30 / 0,50 / 0,75 mm según
Junta inferior del cilindro	sea necesario
Junta inferior disponible	0,07 / 0,15 / 0,20 / 0,25 / 0,40 / 0,50 / 0,75 mm
Junta de culata	1,10 mm + junta tórica

AJUSTE BÁSICO DEL CARBURADOR						
	125 SX, EXC EE. UU. 125 EGS AUSTRALIA	125 SX, EXC EUROPA	125 EGS	200 MXC, EXC EE. UU. 140598	200 EXC EUROPA 170598	200 EGS 150598
Carburador	Keihin PWK 39	Keihin PWK 39	Keihin PWK 39	Keihin PWK 39	Keihin PWK 39	Keihin PWK 39
Número de ajuste del carburador	120598	160598	130598	140598	170598	140598
Cierre principal	190 (188/192/195)	190 (188/192/195)	150 (188/190/192/195)	180 (175/178/182/185)	180 (175/178/182/185)	180 (175/178/182/185)
Jet al ralentí	48 (45/50)	48 (45/50)	45 (48/50)	45 (42/48) 45 (42/48) 45 (42/48)	45 (42/48) 45 (42/48) 45 (42/48)	45 (42/48) 45 (42/48) 45 (42/48)
Jet de arranque	85	85	85	85 85 85 85	85 85 85 85	85 85 85 85
Jetneedle	NOZH (NOZF / NOZG / NOZI) NOZF (NOZG / NOZH / NOZI) R1471	NOZF (NOZG / NOZH / NOZI) R1471	NOZF / NOZG / NOZH / NOZI	NOZH (NOZG / NOZI) NOZG (NOZH / NOZI) NOZH (NOZG / NOZI)	NOZH (NOZG / NOZI) NOZG (NOZH / NOZI) NOZH (NOZG / NOZI)	NOZH (NOZG / NOZI) NOZG (NOZH / NOZI) NOZH (NOZG / NOZI)
Posición de la aguja desde la parte superior	III III IV			III III IV III		
Válvula de mariposa	6 6 6			6 6 6 6		
Tope de rosca de ajuste de aire	1,5 1,5 1,5			1,5 1,5 1,5 1,5		
Limitador de rendimiento	-	-	-	-	-	tope de deslizamiento 36 mm tipo de deslizamiento 36 mm

ESPECIFICACIONES TÉCNICAS CHASIS 125 SX / EXC / EGS, 200 MXC / EXC / EGS '99

	125 SX	125 EXC	125 EGS	200 MXC	200 EXC	200 EGS
Cuadro	Marco central de acero al cromo-molibdeno					
Tenedor	WP Extreme	Marzocchi Magnum 45 Código 91				
Recorrido de la rueda delantera / trasera	280/320 mm (11,0 / 12,6 pulgadas)	285/320 mm (11,2 / 12,6 pulgadas)				
Suspensión trasera	WP PAgresivo D amplificación Samortiguador de vástago, basculante de aluminio					
Freno frontal	Freno de disco con disco de freno de acero al carbono Ø 260 mm (10,2 in), pinza de freno flotante					
Freno trasero	Freno de disco con disco de freno de acero al carbono Ø 220 mm (8,7 in), pinza de freno flotante					
Neumáticos delanteros	80/100 - 21 "51M	90/90 - 21 "54R	90/90 - 21 "54R 80/100 - 21" 51M 90/90 - 21 "54R		90/90 - 21 "54R	
Presión de aire todo terreno	1,0 bar (14 psi)	1,0 bar (14 psi)	1,0 bar (14 psi) 1,0 bar (14 psi) 1,0 bar (14 psi)		1,0 bar (14 psi)	
Prensa de aire, solo conductor de carretera	-	1,5 bar (21 psi)	1,5 bar (21 psi) -		1,5 bares (21 psi)	1,5 bares (21 psi)
Neumáticos traseros	100/90 - 19 "57M	120/90 - 18 "65R	120/90 - 18 "65R	100/100 - 18" 59M	120/90 - 18 "65R	120/90 - 18" 65R
Presión de aire todo terreno	1,0 bar (14 psi)	1,0 bar (14 psi)	1,0 bar (14 psi)	1,0 bar (14 psi)	1,0 bar (14 psi)	1,0 bar (14 psi)
Prensa de aire, solo conductor de carretera	-	2,0 bares (28 psi)	2,0 bares (28 psi)		2,0 bares (28 psi)	2,0 bares (28 psi)
Capacidad del tanque de combustible	7.5 litros (2 galones estadounidenses)	9,5 litros (2,5 galones estadounidenses)	9,5 o 12 litros (2,4 galones estadounidenses)	12 litros (3,2 galones estadounidenses)	9,5 o 12 litros (2,5 o 3,2 galones estadounidenses)	9,5 o 12 litros (2,5 o 3,2 galones estadounidenses)
Relación de transmisión final	13:50	13:50	14:38	14:48	14:48	14:38
Cadena	5/8 x 1/4 "					
Piñones finales disponibles Ángulo	38, 40, 42, 45, 48, 50, 52 63					
del cabezal de dirección	°					
Base de rueda	1461 ± 10 mm (57,3 ± 0,4 pulgadas)					
Altura del asiento sin carga	925 mm (36,4 pulgadas)					
Distancia al suelo, sin carga	385 mm (15,2 pulgadas)					
Peso muerto sin combustible	92 kilogramos (203 libras)	96 kilogramos (212 libras)	100 kg 96 kg (221 libras) (212 libras)		97 kilogramos (214 libras)	101 kilogramos (223 libras)

AJUSTE ESTÁNDAR - HORQUILLA

	Marzocchi 91	WP 918T767
Ajustador de compresión	15	12
Ajustador de rebote	15	12
Primavera	4,0 N / mm	4,0 N / mm
Precarga de resorte	10 mm (0,4 pulgadas)	5 mm (0,2 pulgadas)
Longitud de la cámara de aire	140 mm (5,5 pulgadas)	150 mm (5,9 pulgadas)
Capacidad por brazo de la horquilla Aceite	aprox. 600 cc	aprox. 750 cc
de la horquilla	SAE 7.5	SAE 5

NOTA: Las unidades de amortiguación de la barra de la horquilla izquierda y derecha tienen un diseño diferente. Asegúrese de no mezclarlos en caso de trabajos de reparación o servicio.

AJUSTE ESTÁNDAR - AMORTIGUADOR

	WP 1218T711	WP 1218T713
Ajustador de compresión	5	6
Ajustador de rebote	14	14
Primavera	PDS2-250	PDS1-250
Precarga de resorte	5 mm (0,2 pulgadas)	6 mm (0,23 pulgadas)

PARES DE APRIETE - CHASIS

Perno de collar Eje de la rueda delantera	M 10	40 Nm (30 pies lb)
Pinza de freno delantera	M 8	25 Nm (19 pies lb) + Loctite 243
Pernos de sujeción Puente de la horquilla superior	M 8	15 Nm (11 ft.lb)
Pernos de sujeción Puente de la horquilla inferior	M 8	20 Nm (15 ft.lb) 7
Pernos de apriete muñones de horquilla (Marzocchi)	M 6	Nm (5 ft.lb)
Pernos de apriete muñones de horquilla (WP Extreme)	M 8	10 Nm (7 libras pie)
Tuerca de collar Eje de la rueda trasera Tuerca	M 20x1,5	80 Nm (59 ft.lb)
hexagonal Perno del basculante Parte	M 14x1,5	100 Nm (74 ft.lb)
superior del amortiguador	M 12	60 Nm (44 ft.lb)
Fondo del amortiguador	M 12	40 Nm (30 ft.lb)
Otros tornillos en el chasis	M 6 M 8 M 10	10 Nm (7 libras pie) 25 Nm (19 pies lb) 45 Nm (33 pies lb)

DATOS TÉCNICOS - MOTOR 200 EGS SOLO SINGAPUR '99

Motor	200 EGS Singapur
Diseño	Motor monocilíndrico de dos tiempos refrigerado por líquido con control de admisión y escape
Desplazamiento del pistón	193 cc
Diámetro / carrera	64/60 mm (2,52 / 2,362 in) SUPERcombustible,
Combustible	octanaje de investigación no 95
Lubricación	Lubricación separada
Aceite de motor	Shell Advance Racing X o aceite de 2 tiempos de alto grado para una proporción de mezcla 1:50 y lubricación separada
Cojinete de cigüeñal	1 rodamiento rígido de bolas / 1 rodamiento de rodillos cilíndricos
Cojinete de biela	cojinete de agujas
Cojinete de pasador de pistón	cojinete de agujas
Pistón	pistón fundido
Anillo de pistón	dos anillos de compresión lisos
Dimensión "X" (pistón del bloque superior)	0,55 mm (0,22 pulgadas)
Tiempo de ignición	1,6 mm (0,063 pulg.) (17 °) BTDC
Bujía	NGK BR 8 EG
Espacio entre electrodos	0,60 mm (0,024 pulgadas) 46
Dimensión "Z" (altura del)	mm (1,81 pulgadas)
Unidad primaria	engranajes rectos de corte recto, relación primaria 23:73
Embrague	Embrague multidisco en baño de aceite, accionado hidráulicamente (Shell HF-E15)
Transmisión	6 velocidades, accionado por garra
1ra marcha	12:33
2da marcha	15: 31
3ra marcha	17: 28
4ta marcha	19: 26
5ta marcha	22: 25/17: 19
6ta marcha	22: 20
Lubricación de engranajes	0,70 l de aceite de motor 20W-40 (Shell Advance VSX4)
Piñones de cadena disponibles	13t / 14t / 15t para cadena 5 / 8 x 1 / 4"
Refrigerante	1,2 litros, 40% de anticongelante, 60% de agua, al menos -25 ° C (-13 ° F)
Sistema de encendido	KOKUSAN 2K-3
Salida del generador	12V 110 W
Carburador	carburador de deslizamiento plano, ajuste del carburador ver tabla
Filtro de aire	Inserto de filtro de aire tipo espuma húmeda

AJUSTE BÁSICO DEL CARBURADOR	
	200 EGS (Sgp)
Carburador	Keihin PWK 39
Número de ajuste del carburador	180698
Jet principal	178 (175/180/182/185)
Jet al ralentí	42 (45/48)
Jet de arranque	85
Aguja de chorro	NOZI (NOZG / NOZH)
Posición de la aguja desde la parte superior	II
Válvula de mariposa	6
Tope de rosca de ajuste de aire	1,5
Limitador de rendimiento	tope de deslizamiento 36 mm

DATOS TÉCNICOS - MOTOR 125 EXE / 125 SUPERMOTO 2000

Motor	125 EXE
Diseño	Motor monocilíndrico de dos tiempos refrigerado por líquido con control de admisión y escape
Desplazamiento del pistón	124,8 cc
Diámetro / carrera	54,0 / 54,5 mm (2,125 / 2,145 in) de combustible sin
Combustible	plomo con un mínimo de 91 RON
Lubricación	lubricación separada
Relación aceite / gasolina	Aceite Shell Advance Ultra de 2 o 2 tiempos para una proporción de mezcla 1:50 y lubricación separada
Cojinete del cigüeñal	2 rodamientos de bolas ranurados
Cojinete de biela	cojinete de agujas
Cojinete de pasador de pistón	cojinete de agujas
Pistón	fundición de aleación ligera
Anillo de pistón	2 anillo rectangular
Bujía	NGK BR8 HS
Espacio entre electrodos	0,60 mm (0,024 pulgadas)
Unidad primaria	engranajes rectos de corte recto, relación primaria 23:73
Embrague	Embrague multidisco en baño de aceite, accionado hidráulicamente (Shell HF-E15)
Transmisión	6 velocidades, accionado por garra
Relación de transmisión	
1ra marcha	12:33
2da marcha	15:31
3ra marcha	17:28
4ta marcha	19:26
5ta marcha	21:25
6ta marcha	22:24
Lubricación de engranajes	0,7 l de aceite para engranajes SAE-80W (Shell Advance Gear EP)
Piñones de cadena disponibles	14t para cadena 5/8 X 1/4"
Refrigerante	0,8 litros, 40% anticongelante, 60% agua, al menos -25 °C (-13 °F)
Sistema de encendido	Kokusan digital 2K-3
Salida del generador	12V / 110 W
Carburador	carburador de deslizamiento plano, ajuste del carburador ver tabla
Filtro de aire	Inserto de filtro de aire tipo espuma húmeda
Tanque de aceite	contenido del tanque: 1,3 litros (0,34 galones estadounidenses)

Art.-Nr. 3.206.050-E

AJUSTE BÁSICO DEL CARBURADOR				
	125 EXE (80 kilómetros por hora)	125 EXE (100 km / h)	125 Supermoto (80 kilómetros por hora)	125 Supermoto (100 kilómetros por hora)
Carburador	Dell'Orto PHBH 28	Dell'Orto PHBH 28	Dell'Orto PHBH 28	Dell'Orto PHBH 28
Número de ajuste del carburador	051299	021199	051299	021199
Jet principal	120	125	120	125
Jet al ralentí	50	50	50	50
Jet de arranque	70	70	70	70
Jetneedle	X83	X83	X83	X83
Posición de la aguja desde la parte superior	III	III	III	III
Válvula de mariposa	40	40	40	40
Tope de rosca de ajuste de aire	1,25	1,25	1,25	1,25
Limitador de rendimiento	-	-	-	-

Manual de reparación KTM 125/144/200

CARACTERÍSTICAS TÉCNICAS CHASIS 125 EXE / 125 SUPERMOTO 2000

	125 EXE	125 Supermoto
Cuadro	Estructura central de acero al cromo-molibdeno	
Tenedor	Wblanco PAGower - UpagSide Dpropio 40 TA	
Recorrido de la rueda delantera / trasera	220/260 mm (8,7 / 10,2 pulgadas)	
Suspensión trasera	WP PAGagresivo D amplificación Samortiguador de vástago, basculante de aluminio	
Freno frontal	Freno de disco con disco de freno de acero al carbono, pinza de freno flotante Ø 260 mm (10,2 in) Ø 320 mm (12,6 in)	
Disco de freno delantero		
Freno trasero	Freno de disco con disco de freno de acero al carbono Ø 220 mm (8,7 in), pinza de freno flotante	
Discos de freno	Límite de desgaste máx. 0,4 mm (0,016 pulgadas)	
Neumáticos delanteros	3,00 - 21 "	110/70 - 17 "
Presión de aire, solo conductor	1,8 bar (26 psi)	1,8 bar (26 psi)
Presión de aire, conductor más pasajero	2,0 bar (29 psi)	2,0 bar (29 psi)
Neumáticos traseros	4,60 - 18 "	130/70 - 17 "
Presión de aire, solo conductor	2,0 bar (29 psi)	2,1 bares (30 psi)
Presión de aire, conductor más pasajero Capacidad del	2,2 bar (32 psi)	2,3 bares (33 psi)
tanque de combustible	11,0 litros (3 galones estadounidenses), 2,5 litros (0,6 galones estadounidenses) de reserva 14:40 t 14:38 t	
Relación de transmisión final		
Cadena	Junta tórica 5/8 x 1/4 "sin	
Batería	mantenimiento 12V 3Ah	
Lámparas	luz de la cabeza luz de estacionamiento luz de la cabina luz intermitente de luz de freno y trasera	H4 12V 60 / 55W (toma P43t) 12V 5W (toma W2, 1x9,5d) 12V 2W (toma W2x4,6d) 12V 21 / 5W (toma BaY15d) 12V 10W (toma Ba15s)
Ángulo de la cabeza de dirección	63 °	
Base de rueda	1461 ± 10 mm (57,5 ± 0,4 pulgadas)	
Altura del asiento sin carga	865 mm (34,0 pulgadas)	830 mm (32,7 pulgadas)
Distancia al suelo, sin carga	290 mm (11,4 pulgadas)	255 mm (10,0 pulgadas)
Peso muerto *	104 kg (230 libras)	
Max. admisible sobre el eje delantero	145 kg (320 libras)	
Máx. admisible sobre el eje trasero	190 kg (419 libras)	
Máx. peso en carga admisible	335 kg (740 libras)	

* Peso muerto sin combustible

AJUSTE ESTÁNDAR - HORQUILLA	
	WP 0618T777A
Ajustador de compresión	10
Ajustador de rebote	9
Primavera	4,2 N / mm
Precarga de resorte	10 mm (0,4 pulgadas)
Longitud de la cámara de aire	140 mm (5,5 pulgadas)
Capacidad por brazo de la horquilla Aceite	aprox. 500 cc
de la horquilla	SAE 5

AJUSTE ESTÁNDAR - AMORTIGUADOR	
	WP 1218T715
Ajustador de compresión	3
Ajustador de rebote	14
Primavera	PDS1-250
Precarga de resorte	5 mm (0,2 pulgadas)

PARES DE APRIETE - CHASIS		
Tuerca de collar Eje de la rueda delantera	M 16x1,5	40 Nm (30 pies lb)
Pinza de freno delantera	M 8	25 Nm (19 pies lb) + Loctite 243
Pernos de sujeción Puente de la horquilla superior	M 8	20 Nm (15 ft.lb)
Pernos de sujeción Puente de la horquilla inferior	M 8	15 Nm (11 ft.lb)
Pernos de sujeción Manguitos de la horquilla	M8	10 Nm (7 ft.lb)
Tuerca del collar Eje de la rueda trasera Tuerca	M 20x1,5	80 Nm (59 ft.lb)
hexagonal Perno del brazo oscilante Perno del	M 14x1,5	100 Nm (74 ft.lb)
collar Abrazadera del manillar Perno de cabeza	M 8	20 Nm (15 ft.lb)
Allen Soporte del manillar	M 10	40 Nm (30 ft.lb) + Loctite 243
Parte superior del amortiguador	M 12	60 Nm (44 ft.lb)
Fondo del amortiguador	M 12	60 Nm (44 ft.lb) 8
Precarga del resorte del anillo de ajuste del	M 6	Nm (6 ft.lb)
tornillo Otros pernos en el chasis	M 6 M 8 M 10	10 Nm (7 libras pie) 25 Nm (19 pies lb) 45 Nm (33 pies lb)

DATOS TÉCNICOS - MOTOR 125/200 2000

Motor	125 SX	125 EXC	200 MXC	200 EXC
Diseño	Motor monocilíndrico de dos tiempos refrigerado por líquido con control de admisión y escape			
Desplazamiento del pistón	124,8 cc 193 cc			
Diámetro / carrera	54,25 / 54 mm (2,136 / 2,126 pulgadas)			
Combustible	combustible SUPER sin plomo, octanaje de investigación no 95, mezclado con aceite de dos tiempos de alta calidad			
Relación aceite / gasolina	1: 40-1: 60 cuando se usa aceite de dos tiempos de alto grado (Shell Advance Racing X). Cuando esté en doubt, comuníquese con su importador.			
Cojinete del cigüeñal	1 rodamiento rígido de bolas / 1 rodamiento de rodillos cilíndricos			
Cojinete de biela	cojinete de agujas			
Cojinete de pasador de pistón	cojinete de agujas			
Pistón	pistón forjado	pistón fundido		
Anillo de pistón	dos anillos de compresión lisos			
Dimensión "X" (pistón del lado derecho)	0,60 mm (0,024 pulgadas)	0,55 mm (0,22 pulgadas)		
Tiempo de ignición	1,4 mm (0,055 pulg.) (16,5 °) BTDC			
Bujía	NGK BR9 EVX		NGK BR 8 EG	
Espacio entre electrodos	0,60 mm (0,024 pulgadas)			
Dimensión "Z" (altura de la	42 mm (1,65 pulgadas)	46 mm (1,81 pulgadas)		
Unidad primaria	engranajes rectos de corte recto, relación primaria 23:73			
Embrague	Enbrague multidisco en baño de aceite, accionado hidráulicamente (Shell HF-E15)			
Transmisión	6 velocidades, accionado por garra			
Relación de transmisión				
1ra marcha	13: 32	12:33	13: 32	12:33
2da marcha	15:30	15: 31	15:30	15: 31
3ra marcha	17: 28	17: 28	17: 28	17: 28
4ta marcha	19: 26	19: 26	19: 26	19: 26
5ta marcha	21: 25	21: 25	21: 25	17: 19
6ta marcha	22: 24	20: 20	22: 23	22: 20
Lubricación de engranajes	0,7 l aceite de motor 20W-40 (Shell Advance VSX4)			
Piñones de cadena disponibles	13t / 14t / 15t para cadena 5/8 X 1/4"			
Refrigerante	1,2 litros, 40% de anticongelante, 60% de agua, al menos			
Sistema de encendido	-25 ° C (-13 ° F) KOKUSAN 2K3 -			
Salida del generador	KOKUSAN 2K-1 sin generador	12V / 110 W -		KOKUSAN 2K-3 12V 110 W
Sistema de encendido EE, UU.	KOKUSAN 2K-1	KOKUSAN 2K-2		
Salida del generador	sin generador	12V 40 W		
Carburador	carburador de deslizamiento plano, ajuste del carburador ver tabla			
Filtro de aire	Inserto de filtro de aire tipo espuma húmeda			

PARES DE APRIETE - MOTOR			
<i>Pernos de brida - culata</i>	<i>M 7</i>	<i>18 Nm</i>	<i>(13 libras pie)</i>
<i>Tuercas-base del cilindro</i>	<i>M 8</i>	<i>30 Nm</i>	<i>(22 libras pie)</i>
<i>Tuerca del collar del volante</i>	<i>M 12x1</i>	<i>60 Nm</i>	<i>(44 libras pie)</i>
<i>Tuerca para piñón primario (rosca LH) Tuerca para cubo de embrague interior</i>	<i>M 16x1,5</i>	<i>180 Nm</i>	<i>(133 libras pie)</i>
	<i>M 18x1,5</i>	<i>120 Nm</i>	<i>(88 libras pie)</i>
<i>Pernos del cárter y de la tapa del embrague Bujía</i>	<i>M 6</i>	<i>8 Nm</i>	<i>(6 pies libras)</i>
	<i>M 14x1,25</i>	<i>20 Nm</i>	<i>(14 libras pie)</i>
<i>Otros tornillos</i>	<i>M 6</i>	<i>10 Nm</i>	<i>(7 libras pie)</i>
	<i>M 8</i>	<i>25 Nm</i>	<i>(19 libras pie)</i>
	<i>M 10</i>	<i>45 Nm</i>	<i>(33 libras pie)</i>

TOLERANCIAS Y ESPACIOS DE AJUSTE	
<i>Holgura del racor del pistón Tapa del extremo del anillo del pistón</i>	<i>125 = 0,06 mm 200 = 0,085 mm</i>
<i>Cojinete de biela - juego radial</i>	<i>0,025-0,035 mm</i>
<i>Flotador final de los ejes de transmisión</i>	<i>0,20-0,40 mm</i>
<i>Resortes del embrague - longitud</i>	<i>nuevo = 39 mm, longitud mínima = 38 mm</i>

ESPESORES DE JUNTAS	
<i>Caja del cigüeñal</i>	<i>0,5 mm</i>
<i>Tapa del embrague</i>	<i>0,5 mm</i>
<i>Cilindro impulsor del embrague</i>	<i>0,30 / 0,50 / 0,75 mm según</i>
<i>Junta inferior del cilindro</i>	<i>sea necesario</i>
<i>Junta inferior disponible</i>	<i>0,07 / 0,15 / 0,20 / 0,25 / 0,40 / 0,50 / 0,75 mm</i>
<i>Junta de culata</i>	<i>1,10 mm + junta tórica</i>

AJUSTE BÁSICO DEL CARBURADOR				
	125 SX	125/200 MXC, EXC	125 EXC estrangulado	200 EXC estrangulado
<i>Carburador</i>	<i>Keihin PWK 39</i>	<i>Keihin PWK 38 AG</i>	<i>Keihin PWK 39</i>	<i>Keihin PWK 38 AG</i>
<i>Número de ajuste del carburador</i>	<i>100499</i>	<i>120499</i>	<i>030799</i>	<i>040799</i>
<i>Chorro principal</i>	<i>190 (188/192)</i>	<i>180 (185)</i>	<i>142</i>	<i>180</i>
<i>Jet al ralentí</i>	<i>48 (45/50)</i>	<i>45 (48)</i>	<i>35</i>	<i>35</i>
<i>Jet de arranque</i>	<i>85</i>	<i>85</i>	<i>85</i>	<i>85</i>
<i>Jetneedle</i>	<i>R 1467 D (R 1468 D)</i>	<i>NOZ H (NOZ I)</i>	<i>R 1472 N</i>	<i>R 1475 J</i>
<i>Posición de la aguja desde la parte superior</i>	<i>III</i>	<i>III</i>	<i>V</i>	<i>IV</i>
<i>Válvula de mariposa</i>	<i>55</i>	<i>6</i>	<i>6</i>	<i>6</i>
<i>Tope de rosca de ajuste de aire</i>	<i>1,5</i>	<i>1,5</i>	<i>1,5</i>	<i>1,5</i>
<i>Limitador de rendimiento</i>	<i>-</i>	<i>-</i>	<i>-</i>	<i>tope de deslizamiento 36mm</i>

ESPECIFICACIONES TÉCNICAS CHASIS 125 SX / EXC, 200 MXC / EXC 2000

	125 SX	125 EXC	200 MXC	200 EXC
Cuadro	Estructura central de acero al cromo-molibdeno			
Tenedor	W blanco PAGower - Upag Side Dposeer 43 MA			
Recorrido de la rueda delantera /	295/320 mm (11,3 / 12,6 pulgadas)			
trasera Suspensión trasera	WPPAG agresivo D amplificación Samortiguador de vástago, basculante de aluminio			
Freno frontal	Freno de disco con disco de freno de acero al carbono Ø 260 mm (10,2 in), pinza de freno flotante			
Freno trasero	Freno de disco con disco de freno de acero al carbono Ø 220 mm (8,7 in), pinza de freno flotante			
Discos de freno	Límite de desgaste máx. 0,4 mm			
Neumáticos delanteros	80/100 - 21 "51M	(0,016 pulg.) 90/90 - 21 "54R -	90/90 - 21 "54R	
Neumáticos delanteros EE. UU.	80/100 - 21 "51M	80/100 - 21 "51M 80/100 - 21 " 51M	80/100 - 21 "51M	
Presión de aire todo terreno	1,0 bar (14 psi)	1,0 bar (14 psi) 1,0 bar (14 psi)	1,0 bar (14 psi)	
Presión de aire solo para el conductor de carretera	-	1,5 bar (21 psi) -	1,5 bar (21 psi)	
Neumáticos traseros	100/90 - 19 "57M	120/90 - 18 "65R -	120/90 - 18 "65R	
Neumáticos traseros EE. UU.	100/90 - 19" 57M	100/100 - 18 "59M 100/100 - 18" 59M	100/100 - 18" 59M	
Presión de aire todo terreno	1,0 bar (14 psi)	1,0 bar (14 psi) 1,0 bar (14 psi)	1,0 bar (14 psi)	
Solo conductor de carretera a presión de aire Capacidad	-	2,0 bar (28 psi) -	2,0 bares (28 psi)	
del depósito de combustible	7,5 litros (2 galones estadounidenses) 13:	9,5 litros (2,5 galones estadounidenses)	12 litros (3,2 galones estadounidenses)	9,5 / 12 litros (2,5 / 3,2 galones
Relación de transmisión final	50t	14: 38t	-	estadounidenses) 14: 45t / 14: 48t
Relación de transmisión final Cadena	13: 50t	13: 50t	14: 48t	14: 48t
de EE. UU.	5/8 x 1/4 "			
Piñones finales disponibles Ángulo	38t, 40t, 42t, 45t, 48t, 50t, 52t			
del cabezal de dirección	63 °			
Base de rueda	1461 ± 10 mm (57,3 ± 0,4 pulgadas)			
Altura del asiento sin carga	925 mm (36,5 pulgadas)			
Distancia al suelo, sin carga	385 mm (15,2 pulgadas)			
Peso muerto *	92 kg (203 libras)	100 kg (221 libras)	-	101 kg (223 libras)
Estados Unidos de peso muerto *	92 kg (203 libras)	96 kg (212 libras)	96 kg (212 libras)	97 kg (214 libras)

* Peso muerto sin combustible

Art.-Nr. 3.206.050-E

AJUSTE ESTÁNDAR - HORQUILLA		
	WP 0518U783	WP 0518U784
Ajustador de compresión	dieciséis	14
Ajustador de rebote	12	12
Primavera	3,8 N / mm	3,8 N / mm
Precarga de resorte	6 mm (0,24 pulgadas)	6,5 mm (0,26 pulgadas)
Longitud de la cámara de aire	140 mm (5,5 pulgadas)	150 mm (5,9 pulgadas)
Capacidad por brazo de la horquilla Aceite	aprox. 840 cc	aprox. 830 cc
de la horquilla	SAE 5	SAE 5

AJUSTE ESTÁNDAR - AMORTIGUADOR		
	WP 1218U717	WP 1218U719
Ajustador de compresión	4	5
Ajustador de rebote	20	20
Primavera	PDS2-250	PDS1-250
Precarga de resorte	5 mm (0,2 pulgadas)	5 mm (0,2 pulgadas)

PARES DE APRIETE - CHASIS		
Tuerca de collar Eje de la rueda delantera	M 16x1,5	40 Nm (30 pies lb)
Pinza de freno delantera	M 8	25 Nm (19 pies lb)
		+ Loctite 243
Pernos de sujeción Puente de la horquilla superior	M 8	20 Nm (15 ft.lb)
Pernos de sujeción Puente de la horquilla inferior	M 8	15 Nm (11 ft.lb)
Pernos de sujeción Muñones de la horquilla	M8	10 Nm (7 ft.lb)
Tuerca de collar Eje de la rueda trasera Tuerca	M 20x1,5	80 Nm (59 ft.lb)
hexagonal Perno del brazo oscilante Perno de	M 14x1,5	100 Nm (74 ft.lb) 20
collar Abrazadera del manillar	M 8	Nm (15 ft.lb) 40
Perno de cabeza Allen Soporte del manillar Parte	M 10	Nm (30 ft.lb) 60
superior del amortiguador	M 12	Nm (44 ft.lb) 60
Fondo del amortiguador	M 12	Nm (44 ft.lb) 8 Nm
Precarga del resorte del anillo de ajuste del	M 6	(6 pies libras)
tornillo Otros pernos en el chasis	M 6	10 Nm (7 libras pie)
	M 8	25 Nm (19 pies lb)
	M 10	45 Nm (33 pies lb)

Manual de reparación KTM 125/144/200

DATOS TÉCNICOS - MOTOR 125/200 2001

Motor	125 SX	125 EXC	200 MXC	200 EXC
Diseño	Motor monocilíndrico de dos tiempos refrigerado por líquido con control de admisión y escape			
Desplazamiento del pistón	124,8 cc 193 cc			
Diámetro / carrera	54 / 54,5 mm (2.126 / 2.145 pulgadas)			
Combustible	combustible SUPER sin plomo, octanaje de investigación no 95, mezclado con aceite de dos tiempos de alta calidad			
Relación aceite / gasolina	1: 40-1: 60 cuando se usa aceite de dos tiempos de alto grado (Shell Advance Racing X). Cuando esté en doubt, comuníquese con su importador.			
Cojinete del cigüeñal	1 rodamiento rígido de bolas / 1 rodamiento de rodillos cilíndricos			
Cojinete de biela	cojinete de agujas			
Cojinete de pasador de pistón	cojinete de agujas			
Pistón	pistón fundido			
Anillo de pistón	dos anillos de compresión lisos			
Dimensión "X" (posición del eje de engranajes)	0,0 mm (0,0 pulgadas)	0,55 mm (0,22 pulgadas)		
Tiempo de ignición	1,4 mm (0,055 pulg.) (16,5 °) BTDC	1,6 mm (0,063 pulg.) (17 °) BTDC		
Bujía	NGK BR9 EVX	NGK BR 8 EG		
Espacio entre electrodos	0,60 mm (0,024 pulgadas)			
Dimensión "Z" altura de la arista de la corona	42,5 mm (1,67 pulgadas)	46,5 mm (1,83 pulgadas)		
Unidad primaria	engranajes rectos de corte recto, relación primaria 23:73			
Enbrague	Embrague multidisco en baño de aceite, accionado hidráulicamente (Shell HF-E15)			
Transmisión	6 velocidades, accionado por garra			
Relación de transmisión				
1ra marcha	13: 32 "1S32"	12:33 "1G33"	13: 32 "1S32"	12:33 "1G33"
2da marcha	„2S15" 15: 30 „2S30" „3S17"	„2S15" 15: 31 „2G31" „3S17"	„2S15" 15: 30 „2S30" „3S17"	„2S15" 15: 31 „2G31" „3S17"
3ra marcha	17: 28 „3S28" „4S19" 19: 26	17: 28 „3S28" „4S19" 19: 26	17: 28 „3S28" „4S19" 19: 26	17: 28 „3S28" „4S19" 19: 26
4ta marcha	„4S26" „5S21" 21: 25	„4S26" „5S21" 21: 25	„4S26" „5S21" 21: 25	„4S26" „5G17" 17: 19
5ta marcha	„5S25" „6S22" 22: 24 „6S24"	„5S25" „6G20" 20: 20 „6G20"	„5S25" „6S22" 22: 23 „6S23"	„5G19" „6G22" 22: 20 „6G20"
6ta marcha				
Lubricación de engranajes	0,7 l de aceite de motor 20W-40 (Shell Advance VSx4)	0,7 l aceite para engranajes 80W (Shell Gear EP 80)	0,7 l de aceite de motor 20W-40 (Shell Advance VSx4)	0,7 l aceite para engranajes 80W (Shell Gear EP 80)
Piñones de cadena disponibles	13t / 14t / 15t para cadena 5/8 X 1/4"			
Refrigerante	1,2 litros, 40% de anticongelante, 60% de agua, al menos			
Sistema de encendido	KOKUSAN 2K-1	-25 ° C (-13 ° F) KOKUSAN 2K-3 -	KOKUSAN 2K-3	
Salida del generador	sin generador	12V / 110 W -	12V 110 W	
Sistema de encendido EE. UU.	KOKUSAN 2K-1		KOKUSAN 2K-2	
Salida del generador	sin generador		12V 40 W	
Carburador	carburador de deslizamiento plano, ajuste del carburador ver tabla			
Filtro de aire	Inserto de filtro de aire tipo espuma húmeda			
Lubricación	200 EXC Lubricación separada			
Acete de motor	Lubricación separada			
Tanque de aceite	Acete de motor Shell Advance Ultra de 2 o 2 tiempos para una proporción de mezcla 1:50 y para lubricación por separado			
	1,3 litros (0,34 galones estadounidenses)			

PARES DE APRIETE - MOTOR

<i>Pernos de brida - culata</i>	<i>M 7</i>	<i>18 Nm</i> (13 libras pie)
<i>Tuercas-base del cilindro</i>	<i>M 8</i>	<i>30 Nm</i> (22 libras pie)
<i>Tuerca del collar del volante</i>	<i>M 12x1</i>	<i>60 Nm</i> (44 libras pie)
<i>Tuerca para piñón primario (rosca LH) Tuerca para cubo de embrague interior</i>	<i>M 16x1,5</i>	<i>180 Nm</i> (133 libras pie)
	<i>M 18x1,5</i>	<i>120 Nm</i> (88 libras pie)
<i>Pernos del cárter y de la tapa del embrague Bujía</i>	<i>M 6</i>	<i>8 Nm</i> (6 pies libras)
	<i>M 14x1,25</i>	<i>20 Nm</i> (14 libras pie)
<i>Otros tornillos</i>	<i>M 6</i>	<i>10 Nm</i> (7 libras pie)
	<i>M 8</i>	<i>25 Nm</i> (19 libras pie)
	<i>M 10</i>	<i>45 Nm</i> (33 libras pie)

TOLERANCIAS Y ESPACIOS DE AJUSTE

<i>Holgura del racor del pistón Tapa del extremo del anillo del pistón</i>	<i>125 = 0,06 mm 200 = 0,085 mm</i>
<i>Cojinete de biela: juego radial Eje de transmisión flotante final</i>	<i>máx. 0,40 mm</i> <i>0,025-0,035 mm</i> <i>0,20-0,40 mm</i>
<i>Muelles de embrague - longitud</i>	<i>nuevo = 39 mm, longitud mínima = 38 mm</i>

ESPESORES DE JUNTAS

<i>Caja del cigüeñal</i>	<i>0,5 mm</i>
<i>Tapa del embrague</i>	<i>0,5 mm</i>
<i>Cilindro impulsor del embrague</i>	<i>0,30 / 0,50 / 0,75 mm según</i>
<i>Junta inferior del cilindro</i>	<i>sea necesario</i>
<i>Junta inferior disponible</i>	<i>0,07 / 0,15 / 0,20 / 0,25 / 0,40 / 0,50 / 0,75 mm</i>
<i>Junta de culata</i>	<i>1,10 mm + junta tórica</i>

AJUSTE BÁSICO DEL CARBURADOR

	125 SX	125 EXC EE. UU. 200 MXC / EXC EE. UU.	200 EXC AUS 200 EXC SGP	125 EXC UE	200 EXC UE
<i>Carburador</i>	<i>Keihin PWK 39</i>	<i>Keihin PWK 38 AG</i>	<i>Keihin PWK 38 AG</i>	<i>Keihin PWK 38 AG</i>	<i>Keihin PWK 38 AG</i>
<i>Número de ajuste del carburador</i>	<i>250200</i>	<i>270200</i>	<i>280200</i>	<i>260200</i>	<i>290200</i>
<i>Chorro principal</i>	<i>185 (182/188)</i>	<i>180 (185)</i>	<i>180 (185)</i>	<i>148 (180/185)</i>	<i>180 (185)</i>
<i>Jet al ralentí</i>	<i>48 (45/50)</i>	<i>45 (48)</i>	<i>45 (48)</i>	<i>35 (45/48)</i>	<i>35 (45/48)</i>
<i>Jet de arranque</i>	<i>85</i>	<i>85</i>	<i>85</i>	<i>85</i>	<i>85</i>
<i>Jetneedle</i>	<i>R 1469 D (R 1470 D)</i>	<i>NOZ G (NOZ H)</i>	<i>NOZ G (NOZ H)</i>	<i>R 1472 N (NOZ G / NOZ H)</i>	<i>R 1475 J (NOZ G / NOZ H)</i>
<i>Posición de la aguja desde la parte superior</i>	<i>III</i>	<i>III</i>	<i>III</i>	<i>IV</i>	<i>III</i>
<i>Válvula de mariposa</i>	<i>55</i>	<i>6.5</i>	<i>6.5</i>	<i>6.5</i>	<i>6.5</i>
<i>Tornillo de ajuste de aire abierto</i>	<i>1,5</i>	<i>1,5</i>	<i>1,5</i>	<i>1,5</i>	<i>1,5</i>
<i>Limitador de rendimiento</i>	<i>-</i>	<i>-</i>	<i>tope de deslizamiento 36mm</i>	<i>-</i>	<i>tope de deslizamiento 36mm</i>

ESPECIFICACIONES TÉCNICAS CHASIS 125 SX / EXC, 200 MXC / EXC 2001

	125 SX	125 EXC	200 MXC	200 EXC
Cuadro	Estructura central de acero al cromo-molibdeno			
Tenedor	Wblanco PAG ower - Upag Side Dposeer 43 MA			
Recorrido de la rueda delantera / trasera	295/320 mm (11,3 / 12,6 pulgadas)			
Suspensión trasera	WP PAG gresivo D amplificación Samortiguador de vástago, basculante de aluminio			
Freno frontal	Freno de disco con disco de freno de acero al carbono Ø 260 mm (10,2 in), pinza de freno flotante			
Freno trasero	Freno de disco con disco de freno de acero al carbono Ø 220 mm (8,7 in), pinza de freno flotante			
Discos de freno	Límite de desgaste máx. 0,4 mm			
Neumáticos delanteros	80/100 - 21 "51M	(0,016 pulg.) 90/90 - 21 "54R -	90/90 - 21 "54R	
Neumáticos delanteros EE. UU.	80/100 - 21 "51M	80/100 - 21 "51M 80/100 - 21" 51M	80/100 - 21 "51M	
Presión de aire todo terreno	1,0 bar (14 psi)	1,0 bar (14 psi) 1,0 bar (14 psi)	1,0 bar (14 psi)	
Presión de aire solo para el conductor de carretera	-	1,5 bar (21 psi) -	1,5 bar (21 psi)	
Neumáticos traseros	100/90 - 19 "57M	120/90 - 18 "65R -	120/90 - 18 "65R	
Neumáticos traseros EE. UU.	100/90 - 19" 57M	100/100 - 18 "59M 100/100 - 18" 59M	100/100 - 18" 59M	
Presión de aire todo terreno	1,0 bar (14 psi)	1,0 bar (14 psi) 1,0 bar (14 psi)	1,0 bar (14 psi)	
Solo conductor de carretera a presión de aire	-	2,0 bar (28 psi) -	2,0 bares (28 psi)	
Capacidad del depósito de combustible	7,5 litros (2 galones estadounidenses)	8,5 litros (2,2 galones)	11 litros (2,9 galones estadounidenses)	8,5 / 11 litros (2,2 / 2,9 galones)
Relación de transmisión final	13: 50t	estadounidenses) 14: 38t	-	estadounidenses) 14: 42t / 14: 48t
Relación de transmisión final Cadena	13: 50t	13: 50t	14: 48t	14: 48t
de EE. UU.	5/8 x 1/4 "			
Piñones finales disponibles Ángulo	38t, 40t, 42t, 45t, 48t, 50t, 52t			
del cabezal de dirección	63 °			
Base de rueda	1461 ± 10 mm (57,3 ± 0,4 pulgadas)			
Altura del asiento sin carga	925 mm (36,5 pulgadas)			
Distancia al suelo, sin carga	385 mm (15,2 pulgadas)			
Peso muerto *	92 kg (203 libras)	100 kg (221 libras)	-	101 kg (223 libras)

* Peso muerto sin combustible

AJUSTE ESTÁNDAR - HORQUILLA		
	WP 0518V701	WP 0518V702
Ajustador de compresión	dieciséis	dieciséis
Ajustador de rebote	dieciséis	12
Primavera	3,8 N / mm	3,8 N / mm
Precarga de resorte	5 mm (0,2 pulgadas)	5 mm (0,2 pulgadas)
Longitud de la cámara de aire	130 mm (5,1 pulgadas)	150 mm (5,9 pulgadas)
Aceite de horquilla	SAE 5	SAE 5

AJUSTE ESTÁNDAR - AMORTIGUADOR		
	WP 1218V728	WP 1218V729
Ajustador de compresión	5	5
Ajustador de rebote	25	23
Primavera	PDS2-250	PDS1-250
Precarga de resorte	5 mm (0,2 pulgadas)	6 mm (0,2 pulgadas)

PARES DE APIRIETE - CHASIS		
Tuerca de collar Eje de la rueda delantera	M 16x1,5	40 Nm (30 pies lb)
Pinza de freno delantera	M 8	25 Nm (19 pies lb) + Loctite 243
Pernos de sujeción Puente de la horquilla superior	M 8	20 Nm (15 ft.lb)
Pernos de sujeción Puente de la horquilla inferior	M 8	15 Nm (11 ft.lb)
Pernos de sujeción Muñones de la horquilla	M8	10 Nm (7 ft.lb)
Tuerca de collar Eje de la rueda trasera Tuerca	M 20x1,5	80 Nm (59 ft.lb)
hexagonal Perno del brazo oscilante Perno de	M 14x1,5	100 Nm (74 ft.lb)
collar Abrazadera del manillar	M 8	20 Nm (15 ft.lb)
Soporte de manillar con perno de cabeza Allen	M 10	40 Nm (30 ft.lb) + Loctite 243
Parte superior del amortiguador	M 12	60 Nm (44 ft.lb)
Fondo del amortiguador	M 12	60 Nm (44 ft.lb) 8
Precarga del resorte del anillo de ajuste del	M 6	Nm (6 ft.lb)
tornillo Otros pernos en el chasis	M 6 M 8 M 10	10 Nm (7 libras pie) 25 Nm (19 pies lb) 45 Nm (33 pies lb)

DATOS TÉCNICOS - MOTOR 125/200 2002

Motor	125 SX	125 EXC	200 MXC	200 EXC
Diseño	Motor monocilíndrico de dos tiempos refrigerado por líquido con control de admisión y escape			
Desplazamiento del pistón	124,8 cc 193 cc			
Diámetro / carrera	54 / 54,5 mm (2.126 / 2.145 pulgadas)			
Combustible	combustible SUPER sin plomo, octanaje de investigación no 95, mezclado con aceite de dos tiempos de alta calidad			
Relación aceite / gasolina	1: 40-1: 60 cuando se usa aceite de dos tiempos de alto grado (Shell Advance Racing X). Cuando esté en doubt, comuníquese con su importador.			
Cojinete del cigüeñal	1 rodamiento rígido de bolas / 1 rodamiento de rodillos cilíndricos			
Cojinete de biela	cojinete de agujas			
Cojinete de pasador de pistón	cojinete de agujas			
Pistón	pistón fundido			
Anillo de pistón	dos anillos de compresión lisos			
Dimensión "X" (pistón del lado superior)	0,0 mm (0,0 pulgadas)			
Tiempo de ignición	1,4 mm (0,055 pulg.) (16,5 °) BTDC			
Bujía	NGK BR9 EVX			
Espacio entre electrodos	0,60 mm (0,024 pulgadas)			
Dimensión "Z" (altura de la línea de control)	43 mm (1,67 pulgadas)			
Unidad primaria	engranajes rectos de corte recto, relación primaria 23:73			
Embrague	Embrague multidisco en baño de aceite, accionado hidráulicamente (Shell HFE15)			
Transmisión	6 velocidades, accionado por garra			
Relación de transmisión				
1ra marcha	13: 32 "1S32" „2S15" 15: 30 „2S30" „3S17" 17: 28 „3S28" „4S19" 19: 26 „4S26" „5S21" 21: 25 „5S25" „6S22" 22: 24 „6S24"	12:33 "1G33" „2S15" 15: 31 „2G31" „3S17" 17: 28 „3S28" „4S19" 19: 26 „4S26" „5G17" 21: 25 „5G19" „6G22" 20: 20 „6G20"	13: 32 "1S32" „2S15" 15: 30 „2S30" „3S17" 17: 28 „3S28" „4S19" 19: 26 „4S26" „5S21" 21: 25 „5S25" „6S22" 20: 23 „6S23"	12:33 "1G33" „2S15" 15: 31 „2G31" „3S17" 17: 28 „3S28" „4S19" 19: 26 „4S26" „5G17" 21: 25 „5G19" „6G22" 20: 20 „6G20"
2da marcha				
3ra marcha				
4ta marcha				
5ta marcha				
6ta marcha				
Lubricación de engranajes	0,7 l de aceite de motor 20W-40 (Shell Advance VSX4)	0,7 l de aceite para engranajes 80W (Shell Gear EP 80)	0,7 l de aceite de motor 20W-40 (Shell Advance VSX4)	0,7 l aceite para engranajes 80W (Shell Gear EP 80)
Piñones de cadena disponibles	13t / 14t / 15t para cadena $\frac{5}{8} \times \frac{1}{4}$ "			
Refrigerante	1,2 litros, 40% de anticongelante, 60% de agua, al menos			
Sistema de encendido	-25 ° C (-13 ° F) KOKUSAN 2K-3 -			
Salida del generador	12V / 110 W -			
Sistema de encendido EE. UU.	KOKUSAN 2K-1 sin generador	KOKUSAN 2K-2 12V 40 W		
Salida del generador	KOKUSAN 2K-1 sin generador	KOKUSAN 2K-3 12V 110 W		
Carburador	carburador de deslizamiento plano, ajuste del carburador ver tabla			
Filtro de aire	Inserto de filtro de aire tipo espuma húmeda			
Lubricación	200 EXC SLUBRICACION EPARATE			
Acete de motor	Lubricación separada			
Torque de aceite	Aceite de motor Shell Advance Ultra de 2 o 2 tiempos para una proporción de mezcla 1:50 y para lubricación por separado			
	1,3 litros (0,34 galones estadounidenses)			

PARES DE APRIETE - MOTOR

<i>Pernos de brida - culata</i>	<i>M 7</i>	<i>18 Nm</i> (13 libras pie)
<i>Tuercas-base del cilindro</i>	<i>M 8</i>	<i>30 Nm</i> (22 libras pie)
<i>Tuerca del collar del volante</i>	<i>M 12x1</i>	<i>60 Nm</i> (44 libras pie)
<i>Tuerca para piñón primario (rosca LH) Tuerca para cubo de embrague interior</i>	<i>M 16x1,5</i>	<i>180 Nm</i> (133 libras pie)
	<i>M 18x1,5</i>	<i>120 Nm</i> (88 libras pie)
<i>Pernos del cárter y de la tapa del embrague Bujía</i>	<i>M 6</i>	<i>8 Nm</i> (6 pies libras)
	<i>M 14x1,25</i>	<i>20 Nm</i> (14 libras pie)
<i>Otros tornillos</i>	<i>M 6</i>	<i>10 Nm</i> (7 libras pie)
	<i>M 8</i>	<i>25 Nm</i> (19 libras pie)
	<i>M 10</i>	<i>45 Nm</i> (33 libras pie)

TOLERANCIAS Y ESPACIOS DE AJUSTE

<i>Holgura del racor del pistón Tapa del extremo del anillo del pistón</i>	<i>125 = 0,06 mm 200 = 0,055 mm máx. 0,40 mm</i>
<i>Cojinete de biela - juego radial</i>	<i>0,025-0,035 mm</i>
<i>Flotador final de los ejes de transmisión</i>	<i>0,20-0,40 mm</i>
<i>Resortes del embrague - longitud</i>	<i>nuevo = 39 mm, longitud mínima = 38 mm</i>

ESPESORES DE JUNTAS

<i>Caja del cigüeñal</i>	<i>0,5 mm</i>
<i>Tapa del embrague</i>	<i>0,5 mm</i>
<i>Cilindro impulsor del embrague</i>	<i>0,30 / 0,50 / 0,75 mm según</i>
<i>Junta inferior del cilindro</i>	<i>sea necesario</i>
<i>Junta inferior disponible</i>	<i>0,07 / 0,15 / 0,20 / 0,25 / 0,40 / 0,50 / 0,75 mm</i>
<i>Junta de culata</i>	<i>125 = anillo perfilado + junta tórica 200 = 1,10 mm + junta tórica</i>

AJUSTE BÁSICO DEL CARBURADOR

	125 SX	200 MXC / EXC EE. UU.	200 EXC AUS 200 EXC SGP 200 EXC UE	125 EXC UE 125 EXC AUS
<i>Carburador</i>	<i>Keihin PWK 39</i>	<i>Keihin PWK 38 AG</i>	<i>Keihin PWK 38 AG</i>	<i>Keihin PWK 38 AG</i>
<i>Número de ajuste del carburador</i>	<i>020201</i>	<i>010201</i>	<i>051200</i>	<i>041200</i>
<i>Chorro principal</i>	<i>185 (182/188/190)</i>	<i>178 (180/185)</i>	<i>180 (178)</i>	<i>148 (180/185)</i>
<i>Jet al ralentí</i>	<i>48 (45/50)</i>	<i>45 (48)</i>	<i>35 (45/48)</i>	<i>35 (45/48)</i>
<i>Jet de arranque</i>	<i>85</i>	<i>85</i>	<i>85</i>	<i>85</i>
<i>Jetneedle</i>	<i>R 1469 D (R 1470 D)</i>	<i>NOZ F (NOZ G)</i>	<i>R 1475J (NOZ G / NOZ F)</i>	<i>R 1472 N (NOZ G / NOZ F)</i>
<i>Posición de la aguja desde la parte superior</i>	<i>III</i>	<i>III</i>	<i>III</i>	<i>V</i>
<i>Válvula de mariposa</i>	<i>5,5 (6)</i>	<i>6.5</i>	<i>6.5</i>	<i>6.5</i>
<i>Tornillo de ajuste de aire abierto</i>	<i>1,5</i>	<i>1,5</i>	<i>1,5</i>	<i>1,5</i>
<i>Limitador de rendimiento</i>	<i>-</i>	<i>-</i>	<i>tope de deslizamiento 36mm</i>	<i>-</i>

ESPECIFICACIONES TÉCNICAS CHASIS 125 SX / EXC, 200 MXC / EXC 2002

	125 SX	125 EXC	200 MXC	200 EXC
Cuadro	Estructura central de acero al cromo-molibdeno			
Tenedor	WP - Dólar estadounidense 48 MA	W blanco PAGower - Upag Side Dposeer 43 MA		
Recorrido de la rueda delantera /	295/320 mm (11,3 / 12,6 pulgadas)			
trasera Suspensión trasera	WP PDS 5018 (PAG agresivo D amplificación System) amortiguador, basculante de aluminio Freno de			
Freno frontal	disco con disco de freno de acero al carbono Ø 260 mm (10,2 in), pinza de freno flotante Freno de			
Freno trasero	disco con disco de freno de acero al carbono Ø 220 mm (8,7 in), pinza de freno flotante			
Discos de freno	Límite de desgaste máx. 0,4 mm			
Neumáticos delanteros	80/100 - 21 "51M	(0,016 pulg.) 90/90 - 21 "54R -		90/90 - 21 "54R
Neumáticos delanteros EE. UU.	80/100 - 21 "51M	80/100 - 21 "51M 80/100 - 21" 51M		80/100 - 21 "51M
Presión de aire todo terreno	1,0 bar (14 psi)	1,0 bar (14 psi) 1,0 bar (14 psi)		1,0 bar (14 psi)
Presión de aire solo para el conductor de carretera	-	1,5 bar (21 psi) -		1,5 bar (21 psi)
Neumáticos traseros	100/90 - 19 "57M	120/90 - 18 "65R -		120/90 - 18 "65R
Neumáticos traseros EE. UU.	100/90 - 19" 57M	100/100 - 18 "59M 100/100 - 18" 59M		100/100 - 18" 59M
Presión de aire todo terreno	1,0 bar (14 psi)	1,0 bar (14 psi) 1,0 bar (14 psi)		1,0 bar (14 psi)
Solo conductor de carretera a presión de aire	-	2,0 bar (28 psi) -		2,0 bares (28 psi)
Capacidad del depósito de combustible	7,5 litros (2 galones estadounidenses)	8,5 litros (2,2 galones estadounidenses)	11 litros (2,9 galones estadounidenses)	8,5 / 11 litros (2,2 / 2,9 galones)
Relación de transmisión final	13: 50t	14: 38t -		estadounidenses) 14: 45t / 14: 48t
Relación de transmisión final Cadena	13: 50t	13: 50t 14: 48t		14: 48t
de EE. UU.	5/8 x 1/4 "			
Piñones finales disponibles	38t, 40t, 42t, 45t, 48t, 50t, 52t			
Bulps	faro HS1 12V 35 / 35W luz de estacionamiento 12V 5W (Socket W2, 1x9,5d) luz del instrumento 12V 1,2W (Socket W2, 1x4,6d) freno- luz trasera 12V 21 / 5W (Socket BaY15d) luz intermitente 12V 10W (Socket Ba15s) iluminación de la placa de matrícula 12V 1,2W (Socket 1x4,6d)			
Ángulo de la cabeza de dirección	63 °			
Base de rueda	1461 ± 10 mm (57,3 ± 0,4 pulgadas)			
Altura del asiento sin carga	925 mm (36,5 pulgadas)			
Distancia al suelo, sin carga	385 mm (15,2 pulgadas)			
Peso muerto *	92 kg (203 libras)	100 kg (221 libras)	-	101 kg (223 libras)
Estados Unidos de peso muerto *	92 kg (203 libras)	96 kg (212 libras)	96 kg (212 libras)	97 kg (214 libras)

* Peso muerto sin combustible

AJUSTE ESTÁNDAR - HORQUILLA

	WP 4860 MXMA 1418W708	WP 4357 MXMA 0518W710
Ajustador de compresión	20	20
Ajustador de rebote	dieciséis	12
Primavera	4,0 N / mm	3,8 N / mm
Precarga de resorte	5 mm (0,2 pulgadas)	5 mm (0,2 pulgadas)
Longitud de la cámara de aire	100 mm (5,1 pulgadas)	140 mm (5,9 pulgadas)
Aceite de horquilla	SAE 5	SAE 5

AJUSTE ESTÁNDAR - AMORTIGUADOR

	WP 5018 PDS-DCC 1218W734	WP 5018 PDS-MCC 1218W735
Ajustador de compresión	15 LS (baja velocidad) 2 HS (alta velocidad)	15
Ajustador de rebote	25	25
Primavera	PDS6-260	PDS5-260
Precarga de resorte	4 mm (0,2 pulgadas)	5 mm (0,2 pulgadas)

PAIRES DE APRIETE - CHASIS

Tuerca de collar Eje de la rueda delantera	M 16 / 20x1,5	40 Nm (30 pies lb)
Pinza de freno delantera	M 8	25 Nm (19 pies lb) + Loctite 243
Pernos de sujeción Puente de la horquilla superior	M 8	20 Nm (15 ft.lb)
Pernos de sujeción Puente de la horquilla inferior	M 8	15 Nm (11 ft.lb)
Pernos de sujeción Muñones de la horquilla	M8	10 Nm (7 ft.lb)
Tuerca del collar Eje de la rueda trasera Tuerca	M 20x1,5	80 Nm (59 ft.lb)
hexagonal Perno del brazo oscilante Perno del	M 14x1,5	100 Nm (74 ft.lb)
collar Abrazadera del manillar Perno de cabeza	M 8	20 Nm (15 ft.lb)
Allen Soporte del manillar	M 10	40 Nm (30 ft.lb) + Loctite 243
Parte superior del amortiguador	M 12	60 Nm (44 ft.lb)
Fondo del amortiguador	M 12	60 Nm (44 ft.lb) 8
Precarga del resorte del anillo de ajuste del	M 6	Nm (6 ft.lb)
tornillo Otros pernos en el chasis	M 6 M 8 M 10	10 Nm (7 libras pie) 25 Nm (19 pies lb) 45 Nm (33 pies lb)

DATOS TÉCNICOS - MOTOR 125/200 2003

Motor	125 SX	125 EXC	200 SX	200 MXC	200 EXC
Diseño	Motor monocilíndrico de dos tiempos refrigerado por líquido con control de admisión y escape				
Desplazamiento del pistón	124,8 cc				
Diámetro / carrera	54 / 54,5 mm (2,126 / 2,145 pulgadas)				
Combustible	Combustible SUPER sin plomo, octanaje de investigación no 95, mezclado con aceite de dos tiempos de alta calidad				
Relación aceite / gasolina	1: 40- 1: 60 cuando se utiliza aceite de dos tiempos de alta calidad (Shell Advance Racing X). Cuando esté en doubt, comuníquese con su importador.				
Cojinete del cigüeñal	1 rodamiento rígido de bolas / 1 rodamiento de rodillos cilíndricos				
Cojinete de biela	cojinete de agujas				
Cojinete de pasador de pistón	cojinete de agujas				
Pistón	pistón fundido				
Anillo de pistón	un anillo de compresión liso	dos anillos de compresión lisos	un anillo de compresión liso	dos anillos de compresión lisos	
Dimensión "X" (posición del borde superior del anillo)	0,0 mm				
Tiempo de ignición	1,4 mm (0,055 pulg.) (16,5 °) BTDC				
Bujía	NGK BR9 EVX				
Espacio entre electrodos	0,60 mm				
Dimensión "Z" (altura del con- juntado)	43 mm (1,67 pulgadas)	46 mm (1,81 pulgadas)	46,5 mm (1,85 pulgadas)		
Unidad primaria	engranajes rectos de corte recto, relación primaria 23:73				
Embrague	Embrague multidisco en baño de aceite, accionado hidráulicamente (Shell HF-E15)				
Transmisión	5 velocidades, accionado por garra				
Relación de transmisión	13: 32 "1S32" „2S15" 15:30 „2S30" „3S17" 17: 28 „3S28" „4S19" 19:26 „4S26" „5S21" 21:25 „5S25"	12:33 "1G33" „2S15" 15: 31 „2G31" „3S17" 17: 28 „3S28" „4S19" 19: 26 „4S26" „5S21" 21: 25 „5S25" „6G20" 20: 20 „6G20"	13: 32 "1S32" „2S15" 15: 30 „2S30" „3S17" 17: 28 „3S28" „4S19" 19: 26 „4S26" „5S21" 21: 25 „5S25" „6S22" 22: 23 „6S23"	13:33 "1G33" „2S15" 15: 31 „2G31" „3S17" 17: 28 „3S28" „4S19" 19: 26 „4S26" „5G17" 17: 19 „5G19" „6G22" 22: 20 „6G20"	
Lubricación de engranajes	0,7 l de aceite de motor 20W-40 (Shell Advance VSX4) 0,7 l de aceite de cambio 80W (Shell Gear EP 80) 0,7 l de aceite de motor 20W-40 (Shell Advance VSX4)		0,7 l aceite para engranajes 80W (Shell Gear EP 80)		
Piñones de cadena disponibles	13Z / 14Z / 15Z para cadena 5/8 X 1/4"				
Refrigerante	1,2 litros, 40% de anticongelante, 60% de agua, al menos -25 ° C (-13 ° F)				
Sistema de encendido	KOKUSAN 2K-1	KOKUSAN 2K-3 KOKUSAN 2K-1 12V / 110 W sin generador		-	KOKUSAN 2K-3 12V 110 W
Salida del generador	sin genaerator	KOKUSAN 2K-2 KOKUSAN 2K-1 12V 40 W sin generador		-	KOKUSAN 2K-2 12V 40 W
Sistema de encendido EE. UU.	KOKUSAN 2K-1				
Salida del generador	sin genaerator				
Carburador	carburador de deslizamiento plano, ajuste del carburador ver tabla				
Filtro de aire	Inserto de filtro de aire tipo espuma húmeda				

PARES DE APRIETE - MOTOR

<i>Pernos de brida - culata</i>	<i>M 7</i>	<i>18 Nm</i>
<i>Tuercas-base del cilindro</i>	<i>M 8</i>	<i>30 Nm</i>
<i>Tuerca del collar del volante</i>	<i>M 12x1</i>	<i>60 Nm</i>
<i>Tuerca para piñón primario (rosca LH) Tuerca</i>	<i>M 16x1,5</i>	<i>180 Nm</i>
<i>para cubo de embrague interior</i>	<i>M 18x1,5</i>	<i>120 Nm</i>
<i>Pernos del cárter y de la tapa del</i>	<i>M 6</i>	<i>8 Nm</i>
<i>embrague Bujía</i>	<i>M 14x1,25</i>	<i>20 Nm</i>
<i>Pivote del basculante</i>	<i>M 14x1,5</i>	<i>100 Nm</i>
<i>Otros tornillos</i>	<i>M 6</i>	<i>10 Nm</i>
	<i>M 8</i>	<i>25 Nm</i>
	<i>M 10</i>	<i>45 Nm</i>

AJUSTE BÁSICO DEL CARBURADOR

	200 EXC AUS 200 EXC UE	200 MXC / EXC EE. UU.	200 SX
<i>Carburador</i>	<i>Keihin PWK 38 AG</i>	<i>Keihin PWK 38 AG</i>	<i>Keihin PWK 39</i>
<i>Número de ajuste del carburador</i>	<i>100202</i>	<i>080202</i>	<i>090202</i>
<i>Jet principal</i>	<i>180 (178)</i>	<i>178 (180/185)</i>	<i>190 (188.192)</i>
<i>Jet al ralentí</i>	<i>35 (45/48)</i>	<i>45 (48)</i>	<i>48 (45)</i>
<i>Jet de arranque</i>	<i>85</i>	<i>85</i>	<i>85</i>
<i>Aguja de chorro</i>	<i>R 1475J (NOZ E / NOZ F)</i>	<i>NOZ E (NOZ F)</i>	<i>R 1468G (R1469G)</i>
<i>Posición de la aguja desde la parte superior</i>	<i>III</i>	<i>III</i>	<i>III</i>
<i>Válvula de mariposa</i>	<i>6.5</i>	<i>6.5</i>	<i>5.5</i>
<i>Tornillo de ajuste de aire abierto</i>	<i>1,5</i>	<i>1,5</i>	<i>1,5</i>
<i>Limitador de rendimiento</i>	<i>tope de deslizamiento 36mm</i>	<i>-</i>	<i>-</i>

AJUSTE BÁSICO DEL CARBURADOR

	125 EXC UE 125 EXC AUS	125 EXC SEIS DÍAS	125 SX
<i>Carburador</i>	<i>Keihin PWK 38 AG</i>	<i>Keihin PWK 38 AG</i>	<i>Keihin PWK 39</i>
<i>Número de ajuste del carburador</i>	<i>070202</i>	<i>160202</i>	<i>060202</i>
<i>Jet principal</i>	<i>148 (180/185)</i>	<i>180 (185)</i>	<i>185 (188/190)</i>
<i>Jet al ralentí</i>	<i>35 (45/48)</i>	<i>45 (48)</i>	<i>48 (45)</i>
<i>Jet de arranque</i>	<i>85</i>	<i>85</i>	<i>85</i>
<i>Aguja de chorro</i>	<i>R 1472 N (NOZ E / NOZ F)</i>	<i>NOZ E (NOZ F)</i>	<i>R 1469 D (R 1470 D)</i>
<i>Posición de la aguja desde la parte superior</i>	<i>V</i>	<i>IIII</i>	<i>III</i>
<i>Válvula de mariposa</i>	<i>6.5</i>	<i>6.5</i>	<i>5,5 (6)</i>
<i>Tornillo de ajuste de aire abierto</i>	<i>1,5</i>	<i>1,5</i>	<i>1,5</i>
<i>Limitador de rendimiento</i>	<i>-</i>	<i>-</i>	<i>-</i>

TOLERANCIAS Y ESPACIOS DE AJUSTE

<i>Holgura del racor del pistón Tapa del</i>	<i>125 = 0,06 mm 200 = 0,055 mm</i>
<i>extremo del anillo del pistón</i>	<i>máx. 0,40 mm</i>
<i>Cojinete de biela - juego radial Pasador</i>	<i>0,025–0,035 mm</i>
<i>del pistón - juego radial</i>	<i>0,030 mm</i>
<i>Flotador final de los ejes de transmisión</i>	<i>0,20–0,40 mm</i>
<i>Resortes del embrague - longitud</i>	<i>nuevo = 39 mm, longitud mínima = 38 mm</i>
<i>Discos de embrague</i>	<i>min. 2,9 mm (nuevo 3,1 mm)</i>
<i>Espárrago del cigüeñal: agotado Dimensión exterior</i>	<i>0,02 mm</i>
<i>de las nervaduras del cigüeñal</i>	<i>55 mm</i>

ESPESORES DE JUNTAS

<i>Caja del cigüeñal</i>	<i>0,5 mm</i>
<i>Tapa del embrague</i>	<i>0,5 mm</i>
<i>Cilindro impulsor del embrague</i>	<i>0,30 / 0,50 / 0,75 mm según</i>
<i>Junta inferior del cilindro</i>	<i>sea necesario</i>
<i>Junta inferior disponible</i>	<i>0,07 / 0,15 / 0,20 / 0,25 / 0,40 / 0,50 / 0,75 mm</i>

ESPECIFICACIONES TÉCNICAS CHASIS 125 SX / EXC, 200 SX / MXC / EXC 2003

	125 SX	125 EXC	200 SX	200 MXC	200 EXC
Cuadro	Estructura central de acero al cromo-molibdeno				
Tenedor	Wblanco PAG ower - Up boca abajo 48 MA				
Recorrido de la rueda delantera /	300/335 mm (11,8 / 13,2 pulgadas)				
traseña Suspensión trasera	WP PDS 5018 (PAG agresivo D amplificación S ystem) amortiguador, basculante de aluminio Freno de				
Freno frontal	disco con disco de freno de acero al carbono Ø 260 mm (10,2 in), pinza de freno flotante Freno de				
Freno trasero	disco con disco de freno de acero al carbono Ø 220 mm (8,7 in), pinza de freno flotante				
Discos de freno	Límite de desgaste máx. 0,4 mm (0,016 pulgadas)				
Neumáticos delanteros	80/100 - 21 "51M	90/90 - 21 "54R	80/100 - 21 "51M	-	90/90 - 21 "54R
Neumáticos delanteros EE. UU.	80/100 - 21 "51M	80/100 - 21 "51M	80/100 - 21 "51M	80/100 - 21 "51M	80/100 - 21 "51M
Presión de aire todo terreno	1,0 bar (14 psi)	1,0 bar (14 psi)	1,0 bar (14 psi)	1,0 bar (14 psi)	1,0 bar (14 psi)
Presión de aire solo para el conductor de carretera	-	1,5 bares (21 psi)	-	-	1,5 bares (21 psi)
Neumáticos traseros	100/90 - 19 "57M	120/90 - 18 "65R	100/90 - 19 "57M	-	120/90 - 18 "65R
Neumáticos traseros EE. UU.	100/90 - 19" 57M	100/100 - 18" 59M	100/90 - 19" 57M	100/100 - 18 "59M	100/100 - 18" 59M
Presión de aire todo terreno	1,0 bar (14 psi)	1,0 bar (14 psi)	1,0 bar (14 psi)	1,0 bar (14 psi)	1,0 bar (14 psi)
Solo conductor de carretera a presión de aire	-	2,0 bares (28 psi)	-	-	2,0 bares (28 psi)
Capacidad del depósito de combustible	7,5 litros (2 galones estadounidenses)	9 litros (2,3 galones estadounidenses)	7,5 litros (2 galones estadounidenses)	11 litros (2,9 galones estadounidenses)	9/11 litros (2,3 / 2,9 galones estadounidenses)
Relación de transmisión final	13: 50t	14: 38t	14: 48t	-	14: 45t / 14: 48t
Relación de transmisión final Cadena de EE. UU.	13: 50t	13: 50t	14: 48t	14: 48t	14: 48t
5/8 x 1/4 "					
Piñones finales disponibles	38t, 40t, 42t, 45t, 48t, 50t, 52t				
Bombillas	faro				
	HS1 12V 35 / 35W				
	luz de estacionamiento				
	12V 5W (base W2, 1x9,5d)				
	luz del instrumento				
	12V 1,2W (base W2, 1x4,6d)				
	freno- luz trasera				
	12V 21 / 5W (base BaY15d)				
	luz intermitente				
	12V 10W (base Ba15s)				
	iluminación de la matrícula				
	12V 1,2W (base 1x4,6d)				
Angulo de la cabeza de dirección	63 °				
Base de rueda	1461 ± 10 mm (57,3 ± 0,4 pulgadas)				
Altura del asiento sin carga	925 mm (36,5 pulgadas)				
Distancia al suelo sin carga	385 mm (15,2 pulgadas)				

AJUSTE ESTÁNDAR - HORQUILLA

	WP 4860 MXMA 1418X725	WP 4860 MXMA 1418X735
<i>Ajustador de compresión</i>	20	22
<i>Ajustador de rebote</i>	20	20
<i>Primavera</i>	4,0 N / mm	3,8 N / mm
<i>Precarga de resorte</i>	5 mm (0,2 pulgadas)	5 mm (0,2 pulgadas)
<i>Longitud de la cámara de aire</i>	100 mm (5,1 pulgadas)	110 mm (4,3 pulgadas)
<i>Aceite de horquilla</i>	SAE 5	SAE 5

AJUSTE ESTÁNDAR - AMORTIGUADOR

	WP 5018 PDS-DCC 1218X756	WP 5018 PDS-MCC 1218X757
<i>Ajustador de compresión</i>	17 LS (baja velocidad) 2 HS (alta velocidad)	17
<i>Ajustador de rebote</i>	28	28
<i>Primavera</i>	71-90 / 260	66-86 / 260
<i>Precarga de resorte</i>	6 mm (0,2 pulgadas)	7 mm (0,2 pulgadas)

PARES DE APRIETE - CHASIS

<i>Perno de collar, eje de la rueda delantera</i>	M 24x1,5	40 Nm
<i>Pinza de freno, delantera</i>	M 8	Loctite 243 + 25 Nm
<i>Disco de freno, delantero</i>	M 6 10,9	Loctite 243 + 15 Nm
<i>Disco de freno, trasero</i>	M 6	Loctite 243 + 15 Nm
<i>Pernos de sujeción, puente de horquilla superior</i>	M 8	20 Nm
<i>Pernos de sujeción, puente de horquilla inferior</i>	M 8	15 Nm
<i>Pernos de sujeción, muñones de horquilla</i>	M 8	10 Nm
<i>Tuerca de collar, eje de la rueda trasera</i>	M 20x1,5	80 Nm
<i>hexagonal, perno del brazo oscilante</i>	M 14x1,5	100 Nm
<i>hexagonal, abrazadera del manillar</i>	M 8	20 Nm
<i>Allan, soporte del manillar</i>	M 10	Loctite 243 + 40 Nm
<i>superior</i>	M 12	60 Nm
<i>Amortiguador inferior</i>	M 12	60 Nm
<i>Pernos de rueda dentada</i>	M 8	Loctite 243 + 35 Nm
<i>Rótula para varilla de empuje</i>	M 6	Loctite 243 + 10 Nm
<i>Perno de montaje del motor</i>	M 10	45 Nm
<i>Soporte motor</i>	M 8	33 Nm
<i>Tornillo anillo de ajuste resorte precarga amortiguador abs.</i>	M6	8 Nm
<i>Pezón hablado</i>	M4,5 / M5	5 Nm
<i>Otros tornillos en el chasis</i>	M 6 M 8 M 10	10 Nm 25 Nm 45 Nm
<i>Otras tuercas de collar en el chasis</i>	M 6 M 8 M 10	15 Nm 30 Nm 50 Nm

DATOS TÉCNICOS - MOTOR 125/200 SX, EXC 2004

Motor	125 SX	125 EXC	200 SX	200 EXC
Diseño	Motor monocilíndrico de dos tiempos refrigerado por líquido con control de admisión y escape			
Desplazamiento del pistón	124,8 cc 193 cc			
Diámetro / carrera	54 / 54,5 mm (2,126 / 2,145 pulgadas) 64/60 mm (2,52 / 2,362 pulgadas)			
Combustible	Combustible sin plomo con al menos 95 RON (EE. UU. = Premium RON 91), mezclado con aceite de dos tiempos de alta calidad			
Relación aceite / gasolina	1: 40-1: 60 cuando se utiliza aceite de dos tiempos de alta calidad (Motorex Cross Power 2T). Cuando esté en doubt, comuníquese con su importador.			
Cojinete del cigüeñal	1 rodamiento rígido de bolas / 1 rodamiento de rodillos cilíndricos			
Cojinete de biela	cojinete de agujas			
Cojinete de pasador de pistón	cojinete de agujas			
Pistón	pistón fundido			
Anillo de pistón	un anillo de compresión liso	dos anillos de compresión lisos	un anillo de compresión liso	dos anillos de compresión lisos
Dimensión "X" (entre los ejes de control)	0,0 mm			
Tiempo de ignición	1,4 mm (0,055 pulg.) (16,5 °) BTDC			
Bujía	NGK BR9 EVX		NGK BR 8 EG	
Espacio entre electrodos	0,60 mm			
Dimensión "Z" (altura de los ejes de control)	43 mm (1,67 pulgadas)		46 mm (1,81 pulgadas)	
Unidad primaria	engranajes rectos de corte recto, relación primaria 23:73			
Embrague	Embrague multidisco en baño de aceite, accionado hidráulicamente (Motorex Kupplungs-Fluid 75)			
Transmisión	5 velocidades, accionado por garra	6 velocidades, accionado por garra		
Relación de transmisión				
1ra marcha	13: 32 "1S32"	12:33 "1G33"	13: 32 "1S32"	13:33 "1G33"
2da marcha	„2S15" 15:30 „2S30" „3S17"	„2S15" 15: 31 „2G31" „3S17"	„2S15" 15: 30 „2S30" „3S17"	„2S15" 15: 31 „2G31" „3S17"
3ra marcha	17: 28 „3S28" „4S19" 19:26	17: 28 „3S28" „4S19" 19: 26	17: 28 „3S28" „4S19" 19: 26	17: 28 „3S28" „4S19" 19: 26
4ta marcha	„4S26" „5S21" 21:25 „5S25"	„4S26" „5S21" 21: 25	„4S26" „5S21" 21: 25	„4S26" „5G17" 21: 25
5ta marcha		„5S25" „6G20" 20: 20 „6G20"	„5S25" „6S22" 20: 23 „6S23"	„5G19" „6G22" 20: 20 „6G20"
6ta marcha				
Lubricación de engranajes	0,7 l de aceite de motor (Motorex Top Speed 4T 15W50)			
Piñones de cadena disponibles	13Z / 14Z / 15Z para cadena 5/8 X 1/4"			
Refrigerante	1,2 litros, 40% de anticongelante, 60% de agua, al menos -25			
Sistema de encendido	KOKUSAN 2K-1	° C (-13 ° F) KOKUSAN 2K-3 KOKUSAN 2K-3		
Salida del generador	sin generador	12V / 110 W 12V / 110 W	KOKUSAN 2K-3 12V 110 W	
Sistema de encendido EE. UU.	KOKUSAN 2K-1	KOKUSAN 2K-2 KOKUSAN 2K-3		
Salida del generador	sin generador	12V 40 W 12V / 110 W	KOKUSAN 2K-2 12V 40 W	
Carburador	carburador de deslizamiento plano, ajuste del carburador ver tabla			
Filtro de aire	Inserto de filtro de aire tipo espuma húmeda			

PARES DE APRIETE - MOTOR

<i>Pernos de brida - culata</i>	<i>M 7</i>	<i>18 Nm</i>
<i>Tuercas-base del cilindro</i>	<i>M 8</i>	<i>30 Nm</i>
<i>Tuerca del collar del volante</i>	<i>M 12x1</i>	<i>60 Nm</i>
<i>Tuerca para piñón primario (rosca LH) Tuerca</i>	<i>M 16x1,5</i>	<i>180 Nm</i>
<i>para cubo de embrague interior</i>	<i>M 18x1,5</i>	<i>120 Nm</i>
<i>Pernos del cárter y de la tapa del</i>	<i>M 6</i>	<i>8 Nm</i>
<i>embrague Bujía</i>	<i>M 14x1,25</i>	<i>20 Nm</i>
<i>Pivote del basculante</i>	<i>M 16x1,5</i>	<i>100 Nm</i>
<i>Otros tornillos</i>	<i>M 6</i>	<i>10 Nm</i>
	<i>M 8</i>	<i>25 Nm</i>
	<i>M 10</i>	<i>45 Nm</i>

AJUSTE BÁSICO DEL CARBURADOR

	125 SX	125 EXC UE 125 EXC AUS	125 EXC UE / AUS no restringido
<i>Carburador</i>	<i>Keihin PWK 39</i>	<i>Keihin PWK 38 AG</i>	<i>Keihin PWK 38 AG</i>
<i>Número de ajuste del carburador</i>	<i>141102</i>	<i>070202</i>	<i>-</i>
<i>Jet principal</i>	<i>188 (185/190)</i>	<i>148 (180/185)</i>	<i>180</i>
<i>Jet al ralentí</i>	<i>45 (48)</i>	<i>35 (45/48)</i>	<i>45</i>
<i>Jet de arranque</i>	<i>85</i>	<i>85</i>	<i>85</i>
<i>Aguja de chorro</i>	<i>R 1469 D (R 1468 D)</i>	<i>R 1472 N (NOZ E / NOZ F)</i>	<i>NOZ E</i>
<i>Posición de la aguja desde la parte superior</i>	<i>II</i>	<i>V</i>	<i>IV</i>
<i>Válvula de mariposa</i>	<i>5.5</i>	<i>6.5</i>	<i>6.5</i>
<i>Tornillo de ajuste de aire abierto</i>	<i>1,5</i>	<i>1,5</i>	<i>1,5</i>
<i>Limitador de rendimiento</i>	<i>-</i>	<i>-</i>	<i>-</i>

AJUSTE BÁSICO DEL CARBURADOR

	200 SX	200 EXC EE. UU.	200 EXC UE 200 EXC AUS	200 EXC UE / AUS no restringido
<i>Carburador</i>	<i>Keihin PWK 39</i>	<i>Keihin PWK 38 AG</i>	<i>Keihin PWK 38 AG</i>	<i>Keihin PWK 38 AG</i>
<i>Número de ajuste del carburador</i>	<i>151102</i>	<i>080202</i>	<i>100202</i>	<i>-</i>
<i>Jet principal</i>	<i>188 (185/190)</i>	<i>178 (180/185)</i>	<i>180 (178)</i>	<i>178</i>
<i>Jet al ralentí</i>	<i>45 (48)</i>	<i>45 (48)</i>	<i>35 (45/48)</i>	<i>45</i>
<i>Jet de arranque</i>	<i>85</i>	<i>85</i>	<i>85</i>	<i>85</i>
<i>Aguja de chorro</i>	<i>R 1468G (R1469G)</i>	<i>NOZ E (NOZ F)</i>	<i>R 1475J (NOZ E / NOZ F)</i>	<i>NOZ E</i>
<i>Posición de la aguja desde la parte superior</i>	<i>III</i>	<i>III</i>	<i>III</i>	<i>III</i>
<i>Válvula de mariposa</i>	<i>5.5</i>	<i>6.5</i>	<i>6.5</i>	<i>6.5</i>
<i>Tornillo de ajuste de aire abierto</i>	<i>1,5</i>	<i>1,5</i>	<i>1,5</i>	<i>1,5</i>
<i>Limitador de rendimiento</i>	<i>-</i>	<i>-</i>	<i>Tope deslizante 36 mm</i>	<i>-</i>

ESPECIFICACIONES TÉCNICAS - CHASIS 125/200 SX, EXC 2004

	125 SX	125 EXC	200 SX	200 EXC
Cuadro				
Tenedor		Estructura central de acero al cromo-molibdeno		
		Wblanco PAG ower - Up boca abajo 48 MA		
Recorrido de la rueda delantera /		300/335 mm (11,8 / 13,2 pulgadas)		
traseña Suspensión trasera		WP PDS 5018 (PAG agresivo D amplificación S ystem) amortiguador, basculante de aluminio Freno de disco		
Freno frontal		con disco de freno de acero al carbono Ø 260 mm (10,2 in), pinza de freno flotante Freno de disco con		
Freno trasero		disco de freno de acero al carbono Ø 220 mm (8,7 in), pinza de freno flotante		
Discos de freno		Límite de desgaste máx. 0,4 mm (0,016 pulgadas)		
Neumáticos delanteros	80/100 - 21 "51M, M59	90/90 - 21 "MT83	80/100 - 21 "51M, M59	90/90 - 21 "MT83
Neumáticos delanteros EE. UU.	80/100 - 21 "51M, M59	-	80/100 - 21 "51M, M59	80/100 - 21 "51M, 59
Presión de aire todo terreno	1,0 bar (14 psi)	1,0 bar (14 psi)	1,0 bar (14 psi)	1,0 bar (14 psi)
Presión de aire todo terreno	-	1,5 bares (21 psi)	-	1,5 bares (21 psi)
Neumáticos traseros	100/90 - 19 "57M, M70	120/90 - 18 "MT 83	100/90 - 19 "57M, M70	120/90 - 18 "MT83
Neumáticos traseros EE. UU.	100/90 - 19 "57M, M70	-	100/90 - 19 "57M, M70	100/100 - 18 "59M, M402
Presión de aire todo terreno	1,0 bar (14 psi)	1,0 bar (14 psi)	1,0 bar (14 psi)	1,0 bar (14 psi)
Solo conductor de carretera a presión de aire	-	2,0 bares (28 psi)	-	2,0 bares (28 psi)
Capacidad del depósito de combustible	7,5 litros (2 galones estadounidenses)	9 litros (2,3 galones estadounidenses)	7,5 litros (2 galones estadounidenses)	9/11 litros (2,3 / 2,9 galones estadounidenses)
Relación de transmisión final	13: 50t	14: 38t	14: 48t	14: 45t / 14: 48t
Relación de transmisión final EE. UU.	13: 50t	13: 50t	14: 48t	14: 48t
Cadena		5/8 x 1/4 "		
Piñones finales disponibles		38t, 40t, 42t, 45t, 48t, 50t, 52t		
Bombillas		faro	HS1 12V 35 / 35W	
		luz de estacionamiento	12V 5W (base W2, 1x9,5d)	
		luz del instrumento	12V 1,2W (base W2, 1x4,6d)	
		freno- luz trasera	12V 21 / 5W (base BaY15d)	
		luz intermitente	12V 10W (base Ba 15s)	
		iluminación de la matrícula	12V 1,2W (base 1x4,6d) 63	
Angulo de la cabeza de dirección		°		
Base de rueda		1461 ± 10 mm (57,3 ± 0,4 pulgadas)		
Altura del asiento sin carga		925 mm (36,5 pulgadas)		
Distancia al suelo sin carga		390 mm (15,3 pulgadas)		

STANDARD ADJUSTMENT - FORK

	125/200 SX	125/200 EXC
	WP 4860 MXMA 1418Y743	WP 4860 MXMA 1418Y744
<i>Ajustador de compresión</i>	18	20
<i>Ajustador de rebote</i>	18	20
<i>Primavera</i>	4,2 N / mm	3,8 N / mm
<i>Precarga de resorte</i>	6 mm	5 mm
<i>Longitud de la cámara de aire</i>	90 mm	120 mm
<i>Aceite de horquilla</i>	SAE 5	SAE 5

STANDARD ADJUSTMENT - SCORVEJÓN ABSORBER

	125/200 SX	125/200 EXC
	WP 5018 PDS-DCC 1218Y767	WP 5018 PDS-MCC 1218Y768
<i>Ajustador de compresión</i>	17 LS (baja velocidad) 2 HS (alta velocidad)	19
<i>Ajustador de rebote</i>	22	24
<i>Primavera</i>	80/250	84/250
<i>Precarga de resorte</i>	4 mm	4 mm

TENCENDIENDO TORQUES - CHASIS

<i>Perno de collar, eje de la rueda delantera</i>	M 24x1,5	40 Nm
<i>Pinza de freno, delantera</i>	M 8	Loctite 243 + 25 Nm
<i>Disco de freno, delantero</i>	M 6 10,9	Loctite 243 + 15 Nm
<i>Disco de freno, trasero</i>	M 6	Loctite 243 + 15 Nm
<i>Pernos de sujeción, puente de horquilla superior</i>	M 8	20 Nm
<i>Pernos de sujeción, puente de horquilla inferior Pernos de sujeción, muñones de horquilla</i>	M 8	15 Nm
<i>Tuerca de collar, eje de la rueda trasera Tuerca hexagonal, perno del brazo oscilante</i>	M 20x1,5	80 Nm
<i>Perno de cuello hexagonal, abrazadera del manillar</i>	M 16x1,5	100 Nm
<i>Perno de cabeza Allan, soporte del manillar</i>	M 8	20 Nm
<i>Amortiguador, parte superior</i>	M 10	Loctite 243 + 40 Nm
<i>Amortiguador inferior</i>	M 12	60 Nm
<i>Pernos de rueda dentada</i>	M 12	60 Nm
<i>Rótula para varilla de empuje</i>	M 8	Loctite 243 + 35 Nm
<i>Perno de montaje del motor</i>	M 6	Loctite 243 + 10 Nm
<i>Soporte motor</i>	M 10	45 Nm
<i>Tornillo anillo de ajuste resorte precarga amortiguador</i>	M 8	33 Nm
<i>abs. Pezón hablado</i>	M6	8 Nm
<i>Otros tornillos en el chasis</i>	M4,5 / M5	6 Nm
	M 6	10 Nm
	M 8	25 Nm
	M 10	45 Nm
<i>Otras tuercas de collar en el chasis</i>	M 6	15 Nm
	M 8	30 Nm
	M 10	50 Nm

ESPECIFICACIONES TÉCNICAS - MOTOR 125 SX, EXC / 200 EXC 2005

MOTOR	125 SX	125 EXC	200 EXC
Diseño	Motor monocilíndrico de dos tiempos refrigerado por líquido con control de admisión y escape		
Desplazamiento del pistón	124,8 cc 124,8 cc 193 cc		
Diámetro / carrera	54 / 54,5 mm (2,126 / 2,145 in)	54 / 54,5 mm (2,126 / 2,145 in)	64/60 mm (2,52 / 2,362 in) de combustible sin
Combustible	plomo con al menos 95 RON (EE. UU. = Premium RON 91), mezclado con alto grado dos aceite de trazo		
Relación aceite / gasolina	1: 40-1: 60 cuando se utiliza aceite de dos tiempos de alta calidad (Motorex Cross Power 2T). En caso de duda, comuníquese con su importador.		
Cojinete de cigüeñal	1 rodamiento de bolas de ranura profunda / 1 rodamiento de agujas con rodamiento		
Cojinete de biela	de rodillos cilíndricos		
Cojinete de pasador de pistón	cojinete de agujas		
Pistón	pistón fundido		
Anillo de pistón	un anillo de compresión liso	dos anillos de compresión lisos	dos anillos de compresión lisos
Dimensión "X" (pistón del lado superior)	0,0 mm		
Tiempo de ignicion	1,4 mm (0,055 pulg.) (16,5 °) BTDC	1,4 mm (0,055 pulg.) (16,5 °) BTDC	1,6 mm (0,063 pulg.) (17 °) BTDC
Bujía	NGK BR9 EVX	NGK BR9 EVX	NGK BR 8 EG
Espacio entre electrodos	0,60 mm		
Dimensión "Z" (altura de la trampilla de control)	43 mm (1,67 pulgadas)	43 mm (1,67 pulgadas)	47 mm (1,85 pulgadas)
Unidad primaria	engranajes rectos de corte recto, relación primaria 23:73		
Embrague	embrague de discos múltiples en baño de aceite, accionado hidráulicamente (Motorex Kupplungs-Fluid 75) 5		
Transmisión	velocidades, accionado por garra 6 velocidades,	velocidades, accionado por garra 6 velocidades,	accionado por garra
Relación de transmisión			
1ra marcha	13: 32 "1S32"	12:33 "1G33"	12:33 "1G33"
2da marcha	"2S15" 15:30 "2S30"	"2S15" 15: 31 "2G31"	"2S15" 15: 31 "2G31"
3ra marcha	"3S17H" 17: 28 "3S28H"	"3S17H" 17: 28 "3S28H"	"3S17H" 17: 28 "3S28H"
4ta marcha	"4S19H" 19:26 "4S26"	"4S19H" 19: 26 "4S26"	"4S19H" 19: 26 "4S26"
5ta marcha	"5S21" 21:25 "5S25"	"5S21" 21: 25 "5S25" "6G20"	"5G17H" 17: 19 "5G19H"
6ta marcha		20: 20 "6G20"	"6G22H" 22: 20 "6E20H"
Lubricación de engranajes	0,7 litros Motorex Top Speed 4T 15W50		
Piñones de cadena disponibles	13t / 14t para cadena 5/8 x 1/4 "		
Refrigerante	1,2 litros, 50% de anticongelante, 50% de agua, al menos -25 °		
Sistema de encendido	C (-13 ° F) KOKUSAN 2K-1 KOKUSAN 2K-3		KOKUSAN 2K-3
Salida del generador	sin generador 12V / 110 W		12V / 110 W
Sistema de encendido EE. UU.	KOKUSAN 2K-1 KOKUSAN 2K-2		KOKUSAN 2K-2
Salida del generador	sin generador 12V 40 W		12V 40 W
Carburador	carburador de deslizamiento plano, ajuste del carburador ver tabla		
Filtro de aire	inserto de filtro de aire de tipo espuma húmeda		

PARES DE APRIETE - MOTOR

Pernos de brida - culata	M7	18 Nm
Tuercas-base del cilindro	M8	30 Nm
Tuerca del collar del volante	M12x1	60 Nm
Tuerca para piñón primario (rosca LH) Tuerca para	M16x1,5	130 Nm
cubo de embrague interior	M18x1,5	130 Nm
Pernos del cárter y de la tapa del	M6	10 Nm
embrague Bujía	M 14X1,25	25 Nm
Pivote del basculante	M16x1,5	100 Nm
Boquilla del carburador (corredora del acelerador)	M10x0,75	4 Nm
Tapón del carburador	M18x1	4 Nm
Otros tornillos	M 6	10 Nm
	M 8	25 Nm
	M 10	45 Nm

AJUSTE BÁSICO DEL CARBURADOR

	125 SX	125 EXC UE (4,2 KW)	125 EXC SEIS DÍAS	200 EXC EE. UU.	200 EXC AUS 200 EXC UE (7 KW)
Carburador	Keihin PWK 39	Keihin PWK 38 AG Keihin PWK 38 AG		Keihin PWK 38 AG Keihin PWK 38 AG	
Marca de ajuste del carburador	98SA0	8KTPB 85SA1		85SA01 8KTUB	
Número de ajuste del carburador 141102		070202 160202		080202 100202	
Chorro principal	188 (185/190)	148 (180/185) 180 (185)		178 (180) 180 (178)	
Jet al ralentí	45 (48)	35 (45/48) 45 (48)		45 (48) 35 (45/48)	
Jet de arranque	85	85 85		85 85	
Aguja de chorro	R1469D (R1468D) R1472N (NOZE / NOZF) BOQUILLA (NOZF)			BOQUILLA (NOZF) R1475J (NOZE / NOZF)	
Posición de la aguja desde la parte		V	IV	III III	
superior II Válvula de mariposa 5.5		6.5	6.5	6,5 6,5	
Tornillo de ajuste de aire abierto		1,5	1,5	1,5 1,5	
1,5 Limitador de rendimiento -	-	-	-	-	tope de deslizamiento 36

TOLERANCIAS Y ESPACIOS DE AJUSTE

Holgura del racor del pistón Tapa del	125 = 0,06 mm 200 = 0,055 mm
extremo del anillo del pistón	máx. 0,40 mm
Cojinete de biela - juego radial Pasador	0,025-0,035 mm
del pistón - juego radial	0,030 mm
Flotador final de los ejes de transmisión	0,20-0,40 mm
Resortes del embrague - longitud	nuevo = 39 mm, longitud mínima = 38 mm
Discos de embrague	min. 2,9 mm (nuevo 3,1 mm)
Espárrago del cigüeñal: agotado Dimensión exterior	0,02 mm
de las nervaduras del cigüeñal	55 mm

ESPESORES DE JUNTAS

Caja del cigüeñal	0,5 mm
Tapa del embrague	0,5 mm
Cilindro impulsor del embrague	0,30 / 0,50 / 0,75 mm según
Junta inferior del cilindro	sea necesario
Junta inferior disponible	0,07 / 0,15 / 0,20 / 0,25 / 0,40 / 0,50 / 0,75 mm

ESPECIFICACIONES TÉCNICAS - CHASIS 125 SX, EXC / 200 EXC 2005

CHASIS	125 SX	125 EXC	200 EXC
Cuadro	Armazón central de acero al cromo-		
Tenedor	molibdeno White Power: al revés 48 MA		
Recorrido de la rueda delantera /	300/335 mm (11,8 / 13,2 pulg.)		
trasera Suspensión trasera	Amortiguador WP PDS 5018 (Progressive Damping System), basculante de aluminio Freno de disco		
Freno frontal	con disco de freno de acero al carbono Ø 260 mm (10,2 in), pinza de freno flotante Freno de disco		
Freno trasero	con disco de freno de acero al carbono Ø 220 mm (8,7 in), pinza de freno flotó		
Discos de freno	Límite de desgaste 2,50 mm (0,1 pulg.) Delante / 3,50 mm (0,14 pulg.) Detrás		
Neumáticos delanteros	80/100 - 21 "51M, M59	90/90 - 21 "MT 83	90/90 - 21 "MT 83
Neumáticos delanteros EE. UU.	80/100 - 21" 51M, M59	-	80/100 - 21" 51M, M59
Presión de aire todo terreno	1,0 bar (14 psi)	1,0 bar (14 psi)	1,0 bar (14 psi)
Presión de aire solo para el conductor de carretera	-	1,5 bar (21 psi)	1,5 bar (21 psi) 120/90 - 18
Neumáticos traseros	100/90 - 19 "57M, M70	120/90 - 18 "MT 83	"MT 83100/100 - 18" 59M,
Neumáticos traseros EE. UU.	100/90 - 19" 57M, M70	-	M402
Presión de aire todo terreno	1,0 bar (14 psi)	1,0 bar (14 psi)	1,0 bar (14 psi)
Solo conductor de carretera a presión de aire	-	2,0 bar (28 psi)	2,0 bar (28 psi)
Capacidad del depósito de combustible	7,5 litros (2 galones)	8,5 litros (2,2 galones)	8.5 / 10.5 litros (2.2 / 2.8 galones)
Relación de transmisión final	estadounidenses) 13:50 t	estadounidenses) 14:42 t	estadounidenses) 14:42 t
Relación de transmisión final Cadena	13:50 t	13:50 t	14:48 t
de EE. UU.	5/8 x 1/4 "		
Piñones finales disponibles	38t, 40t, 42t, 45t, 48t, 49t, 50t, 51t, 52t		
Bombillas	faro 12V 35 / 35W Bilux (base Ba20d) luz de estacionamiento 12V 5W (base W2, 1x9,5d) 12V 21 / freno / luz trasera 5W (base BaY15d) 12V 10W (base luz intermitente Ba15s) iluminación de la matrícula 12V 1,2W (base 1x4,6d)		
Ángulo de la cabeza de dirección	63 °		
Base de rueda	1471 ± 10 mm (57,9 pulg ± 0,4 pulg)		
Altura del asiento (descargado)	925 mm (36,5 pulgadas)		
Distancia al suelo (descargada)	390 mm (15,3 pulgadas)		

AJUSTE ESTÁNDAR - HORQUILLA		
	125 SX	125/200 EXC
	WP 4860 MA-PA 14187A01	WP 4860 MA 14187A02
Ajustador de compresión	20	22
Ajustador de rebote	20	21
Primavera	4,2 N / mm	3,8 N / mm
Precarga de resorte	5 mm	5 mm
Longitud de la cámara de aire	100 mm	110 mm
Aceite de horquilla	SAE 5	SAE 5

AJUSTE ESTÁNDAR - AMORTIGUADOR		
	125 SX 125/200 EXC	
	WP PDS 5018 DCC WP PDS 5018 MCC 12187A01 12187A02	
Regulador de compresión	15 LS (baja velocidad) 15 1,5 HS (alta velocidad) -	
Ajustador de rebote	22 22	
Primavera	72 N / mm lineal 72 N / mm lineal	
Precarga de resorte	7 mm 7 mm	

PARES DE APRIETE - CHASIS		
Tornillo de collar, eje de la rueda delantera	M24x1,5	40 Nm
Pinza de freno, delantera	M8	Loctite 243 + 25 Nm
Discos de freno	M6	Loctite 243 + 10 Nm
Tornillos de sujeción, puente de horquilla superior (EXC)	M8	20 Nm
Tornillos de sujeción, puente de horquilla inferior (EXC)	M8	15 Nm
Tornillos de sujeción, puente de horquilla superior (SX)	M8	15 Nm
Tornillos de sujeción, puente de horquilla inferior (SX) Tornillos	M8	10 Nm
de sujeción, muñones de horquilla	M8	10 Nm
Tuerca de collar, eje de la rueda trasera Tuerca hexagonal,	M20x1,5	80 Nm
perno del brazo oscilante Tornillo de collar hexagonal,	M16x1,5	100 Nm
abrazadera del manillar Tornillo de cabeza Allen, soporte	M8	Loctite 243 + 20 Nm
del manillar Amortiguador, parte superior	M10	Loctite 243 + 40 Nm
	M12	80 Nm
Amortiguador inferior	M12	80 Nm
Tornillos de piñón	M8	Loctite 243 + 35 Nm
Rótula para varilla de empuje	M6	Loctite 243 + 10 Nm
Perno de montaje del motor	M10	60 Nm
Soporte motor	M8	33 Nm
Tornillo anillo de ajuste resorte precarga amortiguador	M6	8 Nm
abs. Pezón hablado	M4,5 / M5	5 Nm
Otros tornillos en el chasis	M6	10 Nm
	M8	25 Nm
	M10	45 Nm
Otras tuercas de collar en el chasis	M6	15 Nm
	M8	30 Nm
	M10	50 Nm

ESPECIFICACIONES TÉCNICAS - MOTOR 125 SX / SXS / EXC / EXC SIX DAYS 2006

MOTOR	125 SX / SXS	125 EXC / EXC SEIS DÍAS
Diseño	Motor monocilíndrico de dos tiempos refrigerado por líquido con control de admisión y escape	
Desplazamiento del pistón	124,8 cc 124,8 cc	
Diámetro / carrera	54 / 54,5 mm 54 / 54,5 mm	
Combustible	SX: combustible sin plomo con al menos 95 RON (EE. UU. = Premium PON 91), mezclado con aceite de dos tiempos de alto grado SXS: combustible sin plomo con al menos 98 RON (EE. UU. = Premium PON 94), mezclado con aceite de alto grado para dos tiempos	
Relación aceite / gasolina	1: 40-1: 60 (SXS - 1:40) cuando se utiliza aceite de dos tiempos de alta calidad (Motorex Cross Power 2T) En caso de duda, comuníquese con su importador.	
Cojinete de cigüeñal	1 rodamiento rígido de bolas / 1 rodamiento de rodillos cilíndricos	
Cojinete de biela	cojinete de agujas	cojinete de agujas
Cojinete de pasador de pistón	cojinete de agujas	cojinete de agujas
Pistón	pistón fundido	pistón fundido
Anillo de pistón	un anillo de compresión liso	dos anillos de compresión lisos
Dimensión "X" (pistón del fondo superior, Limbo o sensor superior)	0,0 mm	0,0 mm
Tiempo de ignicion	1,4 mm (16,5 °) BTDC	1,4 mm (16,5 °) para BTDC
Bujía	SX - NGK BR9 EVX SXS - NGK R6385-105P o NGK R7376-10	NGK BR9 EVX
Espacio entre electrodos	0,60 mm	0,60 mm
Dimensión "Z" (altura de la trampilla de control)	43,5 mm	43,5 mm
Unidad primaria	engranajes rectos de corte recto, relación primaria 23: 73	
Embrague	Embrague multidisco en baño de aceite, accionado hidráulicamente (Motorex Kupplungs-Fluid 75)	
Transmisión	6 velocidades, accionado por garra	6 velocidades, accionado por garra
Relación de transmisión		
1ra marcha	13: 32 "1S32"	12:33 "1G33"
2da marcha	"2S15" 15: 30 "2S30"	"2S15" 15: 31 "2G31"
3ra marcha	"3S17H" 17: 28 "3S28H"	"3S17H" 17: 28 "3S28H"
4ta marcha	"4S20H" 20: 28 "4S28"	"4S19H" 19: 26 "4S26"
5ta marcha	"5S19H" 19: 23 "5S23H"	"5S21" 21: 25 "5S25" "6G20"
6ta marcha	"6S22H" 22: 24 "6S24H"	20: 20 "6G20"
Lubricación de engranajes	0,7 litros Motorex Top Speed 4T 15W50	0,7 litros Motorex Top Speed 4T 15W50
Piñones de cadena disponibles	13t / 14t para cadena 5/8 x 1/4	13t / 14t para cadena 5/8 x 1/4
Refrigerante	1,2 litros, 40% de anticongelante, 60% de agua destilada, al menos -25 ° C	
Sistema de encendido	KOKUSAN 2K-1	KOKUSAN 2K-3
Salida del generador	sin generador	12V / 110 W
Carburador	carburador de deslizamiento plano, ajuste del carburador ver tabla	carburador de deslizamiento plano, ajuste del carburador ver tabla
Filtro de aire	inserto de filtro de aire tipo espuma húmeda inserto de filtro de aire	tipo espuma húmeda

ESPECIFICACIONES TÉCNICAS - MOTOR 200 EXC / XC-W / XC 2006

MOTOR	200 EXC	200 XC-W	200 XC
Diseño	Motor monocilíndrico de dos tiempos refrigerado por líquido con control de		
Desplazamiento del pistón	admisión y escape 193 ccm 193 ccm	193 ccm	193 ccm
Diámetro / carrera	64/60 mm 64/60 mm 64/60 mm		
Combustible	Combustible sin plomo con al menos 95 RON (EE. UU. = Premium RON 91), mezclado con aceite de dos tiempos de alta calidad		
Relación aceite / gasolina	1: 40-1: 60 cuando se utiliza aceite de dos tiempos de alta calidad (Motorex Cross Power 2T). En caso de duda, comuníquese con su importador.		
Cojinete de cigüeñal	1 rodamiento rígido de bolas / 1 rodamiento de rodillos cilíndricos		
Cojinete de biela	cojinete de agujas	cojinete de agujas	cojinete de agujas
Cojinete de pasador de pistón	cojinete de agujas	cojinete de agujas	cojinete de agujas
Pistón	pistón fundido	pistón fundido	pistón fundido
Anillo de pistón	dos anillos de compresión lisos	dos anillos de compresión lisos	dos anillos de compresión lisos
Dimensión "X" (pistón, del borde superior)	0,0 mm	0,0 mm	0,0 mm
Tiempo de ignición	1,6 mm (17 °) BTDC	1,6 mm (17 °) BTDC	1,6 mm (17 °) BTDC
Bujía	NGK BR 8 EG	NGK BR 8 EG	NGK BR 8 EG
Espacio entre electrodos	0,60 mm	0,60 mm	0,60 mm
Dimensión "Z" (altura de la trampilla de control)	47 mm	47 mm	47 mm
Unidad primaria	engranajes rectos de corte recto, relación primaria 23: 73		
Embrague	Embrague multidisco en baño de aceite, accionado hidráulicamente (Motorex Kupplungs-Fluid 75)		
Transmisión	6 velocidades, accionado por garra	6 velocidades, accionado por garra	6 velocidades, accionado por garra
Relación de transmisión			
1ra marcha	12:33 "1G33"	12:33 "1G33"	13: 32 "1S32"
2da marcha	"2S15" 15: 31 "2G31"	"2S15" 15: 31 "2G31"	"2S15" 15: 30 "2S30"
3ra marcha	"3S17H" 17: 28 "3S28H"	"3S17H" 17: 28 "3S28H"	"3S17H" 17: 28 "3S28H"
4ta marcha	"4S19H" 19: 26 "4S26"	"4S19H" 19: 26 "4S26"	"4S19H" 19: 26 "4S26"
5ta marcha	"5G17H" 17: 19 "5G19H"	"5G17H" 17: 19 "5G19H"	"5S21" 21: 25 "5S25" "6S22"
6ta marcha	"6G22H" 22: 20 "6E20H"	"6G22H" 22: 20 "6E20H"	22: 23 "6S23"
Lubricación de engranajes	0,7 litros Motorex Top Speed 4T 15W50		
Piñones de cadena disponibles	13t / 14t para cadena 5/8 x 1/4		
Refrigerante	1,2 litros, 40% de anticongelante, 60% de agua destilada, al menos -25 ° C		
Sistema de encendido	KOKUSAN 2K-3	KOKUSAN 2K-2 KOKUSAN 2K-2	
Salida del generador	12V / 110 W	12V / 40 W 12V / 40 W	
Carburador	carburador de deslizamiento plano, ajuste del carburador ver tabla		
Filtro de aire	Inserto de filtro de aire tipo espuma húmeda		

PARES DE APRIETE - MOTOR		
Pernos de brida - culata	M7	18 Nm
Tuercas-base del cilindro	M8	30 Nm
Tuerca del collar del volante	M12x1	60 Nm
Tuerca para piñón primario (rosca LH) Tuerca para	M16x1,5	130 Nm
cubo de embrague interior	M18x1.5	130 Nm
Tornillo de collar para muelle de embrague	M6	10 Nm
Tapón de drenaje de aceite	M12x1.5	20 Nm
Tapón de drenaje de aceite	M10x1	15 Nm
Tapón de drenaje de la tapa de la bomba de agua	M10x1	15 Nm
Tornillo del collar de la tapa de la bomba de agua Rueda	M6	Loctite 243 + 10 Nm
de la bomba de agua	M5	Loctite 243 + 6 Nm
Pernos de la tapa del cárter y del	M6	10 Nm
embrague Tornillos de collar para la tapa	M5	6 Nm
de encendido Tornillos de collar para	M5	6 Nm
brida de escape Bujía	M14x1.25	25 Nm
Tornillos de collar para sistema de	M5	6 Nm
encendido Tornillo de collar para palanca de	M8	Loctite 243 + 25 Nm
arranque Otros tornillos	M 6	10 Nm
	M 8	25 Nm
	M 10	45 Nm

AJUSTE BÁSICO DEL CARBURADOR					
	125 SX 125 SXS	125 EXC UE 4,2 KW	125 EXC SEIS DÍAS	200 XC 200 XC-W	200 EXC AUS 7 KW 200 EXC UE 7 KW
Carburador	Keihin PWK 39	Keihin PWK 36S AG	Keihin PWK 36S AG	Keihin PWK 38 AG	Keihin PWK 38 AG
Marca de ajuste del carburador	98SA1	8KTPC	FK0070	FJ0040	8KTUC
Chorro principal	188 (185/190)	145 (168/170/172) 170 (168/172) 35		172 (170/175)	180 (170/172/175)
Jet al ralentí	45 (48)	(45/48) 45		45	35 (45)
Jet de arranque	85	85 85		85	85
Aguja de chorro	R1469D (R1468D) R1472N	(NOZE / NOZF) BOQUILLA (NOZF)		BOQUILLA (NOZF)	R1475J (BOQUILLA / NOZF)
Posición de la aguja desde la parte		V	IV	III	III
superior II Válvula de mariposa 5,5		7	7	6,5	6,5
Tornillo de ajuste de aire abierto		1,5	1	1,5	1,5
1,5 Limitador de rendimiento -		-	-	-	tope de deslizamiento 36

TOLERANCIAS Y ESPACIOS DE AJUSTE	
Holgura del racor del pistón Tapa del	125 = 0,06 mm 200 = 0,055 mm
extremo del anillo del pistón	máx. 0,40 mm
Cojinete de biela - juego radial Pasador	0,025-0,035 mm
del pistón - juego radial	0,030 mm
Flotador final de los ejes de transmisión	0,2-0,4 milímetros
Resortes del embrague - longitud	nuevo = 40 mm, longitud mínima = 39 mm
Discos de embrague	mín. 2,9 mm (nuevo 3,0 mm)
Espárrago del cigüeñal: agotado Dimensión exterior de	0,02 mm
las nervaduras del cigüeñal	55 mm

ESPORES DE JUNTAS	
Caja del cigüeñal	0,5 mm
Tapa del embrague	0,5 mm
Cilindro impulsor del embrague	0,3 / 0,5 / 0,75 mm según
Junta inferior del cilindro	sea necesario
Junta inferior disponible	0,07 / 0,15 / 0,20 / 0,25 / 0,40 / 0,50 / 0,75 mm

ESPECIFICACIONES TÉCNICAS - CHASIS 125 SX / SXS / EXC / EXC SIX DAYS 2006

CHASIS	125 SX / SXS	125 EXC / EXC SEIS DÍAS
Cuadro	Estructura central de acero al cromo-molibdeno	
Tenedor	WP - Al revés 4860	
Desplazamiento de horquilla (rueda)	SX - ajustable 18 mm / 20 mm SXS - ajustable 17,5 mm / 20,5 mm	EXC - 20 mm EXC SEIS DÍAS - ajustable 18 mm / 20 mm
Recorrido de la rueda delantera /	300/335 mm	
trasera Suspensión trasera	Amortiguador WP PDS 5018 (Progressive Damping System), basculante de aluminio	
Freno frontal	Freno de disco con disco de freno perforado Ø 260 mm, pinza de freno flotante	
Freno trasero	Freno de disco con disco de freno perforado Ø 220 mm, pinza de freno flotante	
Discos de freno	Límite de desgaste 2,50 mm delante / 3,50 mm detrás	
Neumáticos delanteros	80 / 100-21 "Bridgestone M59 90 / 90-21" Pirelli	MT 83
Presión de aire todo terreno	1,0 bar 1,0 bar	
Presión de aire solo para el conductor de carretera	-	
Neumáticos traseros	100 / 90-19 "Bridgestone M70 120 / 90-18" Pirelli	MT 83
Presión de aire todo terreno	1,0 bar 1,0 bar	
Solo conductor de carretera a presión de aire	-	
Capacidad del depósito de combustible	SX - aprox. 7,5 litros / SXS - aprox. 8,5 litros aprox. 8.5 litros	
Relación de transmisión final	13:50 t	EXC - 14:42 t (13:50 t) / EXC SEIS DÍAS - 13:50 t
Cadena	5/8 x 1/4 "	
Piñones finales disponibles	38t, 40t, 42t, 45t, 48t, 49t, 50t, 51t, 52t	
Bombillas		
faro	-	12V 35 / 35W (base Ba20d)
luz de estacionamiento	-	12V 5W (base W2.1x9.5d) 12V
freno / luz trasera	-	21 / 5W (base BaY15d) 12V
luz intermitente	-	10W (base Ba15s) 12V 1.2W
luz del instrumento	-	(base W2.1x4.6d) 63 °
Ángulo de la cabeza de dirección		
Base de rueda	1471 ± 10 milímetro	
Altura del asiento (descargado)	925 milímetros	
Distancia al suelo (descargada)	390 milímetros	
Peso (sin combustible)	92,4 kilogramos	98,6 kilogramos

AJUSTE ESTÁNDAR - HORQUILLA

	125 SX	125 SXS	125 EXC	125 EXC SEIS DÍAS
	WP 4860 MXMA PA 14.18.7B.01	WP 4860 MXMA PA CC WP 14.18.7B.14 14.18.7B.02	WP 4860 MXMA	WP 4860 MXMA PA 14.18.7B.27
Ajustador de compresión	18	22 20		20
Ajustador de rebote	20	24 21		20
Primavera	4,2 N / mm	4,2 N / mm 3,8 N / mm		4,0 N / mm
Precarga de resorte	5 mm	5 mm 5 mm		3 mm
Longitud de la cámara de aire	100 mm	-	110 mm	110 mm
Aceite de horquilla	SAE 5	SAE 5 SAE 5		SAE 5

AJUSTE ESTÁNDAR - AMORTIGUADOR

	125 SX	125 SXS	125 EXC	125 EXC SEIS DÍAS
	WP 5018 PDS DCC 12.18.7B.01	WP 5018 PDS II DCC 12.18.7B.10	WP 5018 PDS MCC 12.18.7B.02	WP 5018 PDS DCC 12.18.7B.24
Ajustador de compresión	15 LS (baja velocidad) 2.5 HS (alta velocidad)	12 LS (baja velocidad) 2 HS (alta velocidad)	15 -	15 LS (baja velocidad) 1,5 HS (alta velocidad)
Ajustador de rebote	22	25	22	22
Primavera	72 N / mm lineal	80/250	72 N / mm lineal	72 N / mm lineal
Precarga de resorte	5 mm	5 mm	4 mm	5 mm

ESPECIFICACIONES TÉCNICAS - CHASIS 200 EXC / XC-W / XC 2006

CHASIS	200 EXC	200 XC-W	200 XC
Cuadro	Estructura central de acero al cromo-molibdeno		
Tenedor	WP - Al revés 48 MA		WP - Up Side Down 48 MA-PA
Desplazamiento de horquilla (rueda)	20 mm		ajustable 18 mm / 20 mm
Recorrido de la rueda delantera / trasera Suspensión trasera	300/335 mm Amortiguador WP PDS 5018 (Progressive Damping System), basculante de aluminio		
Freno frontal	Freno de disco con disco de freno perforado Ø 260 mm, pinza de freno flotante		
Freno trasero	Freno de disco con disco de freno perforado Ø 220 mm, pinza de freno flotante		
Discos de freno	Límite de desgaste 2,50 mm delante / 3,50 mm detrás		
Neumáticos delanteros	90 / 90-21 "Pirelli MT 83	80 / 100-21 "Bridgestone M59	80 / 100-21" Bridgestone M59
Presión de aire todo terreno	1,0 bares	1,0 bar 1,0 bar	
Presión de aire solo para el conductor de carretera	1,5 bares	1,5 bar -	
Neumáticos traseros	120 / 90-18 "Pirelli MT 83	100 / 100-18 "Bridgestone M402	100 / 100-18" Bridgestone M402
Presión de aire todo terreno	1,0 bares	1,0 bar 1,0 bar	
Solo conductor de carretera a presión de aire	2,0 bares	2,0 bar -	
Capacidad del depósito de combustible	aprox. 8,5 litros o 10 litros	aprox. 11 litros	
Relación de transmisión final	14:42 t (14:48 t)	14:48 t	13:50 t
Cadena	5/8 x 1/4 "		
Piñones finales disponibles	38t, 40t, 42t, 45t, 48t, 49t, 50t, 51t, 52t		
Bombillas		código de área ZA solamente	
faro	12V 35 / 35W (base Ba20d)	12V 35 / 35W (base Ba20d)	-
luz de estacionamiento	12V 5W (base W2.1x9.5d) 12V	12V 5W (base W2.1x9.5d)	-
freno / luz trasera	21 / 5W (base BaY15d) 12V	12V 21 / 5W (base BaY15d)	-
luz intermitente	10W (base Ba15s) 12V 1.2W	-	-
luz del instrumento	(base W2.1x4.6d)	12V 1.2W (base W2.1x4.6d)	-
Ángulo de la cabeza de dirección	63 °		
Base de rueda	1471 ± 10 milímetro		
Altura del asiento (descargado)	925 milímetros		
Distancia al suelo (descargada)	390 milímetros		
Peso (sin combustible)	99,8 kilogramos	97,4 kilogramos	96 kilogramos

AJUSTE ESTÁNDAR - HORQUILLA		
	200 EXC / 200 XC-W	200 XC
	WP 4860 MXMA 14.18.7B.02	WP 4860 MXMA PA 14.18.7B.27
Ajustador de compresión	20	20
Ajustador de rebote	21	20
Primavera	3,8 N / mm	4,0 N / mm
Precarga de resorte	5 mm	3 mm
Longitud de la cámara de aire	110 mm	110 mm
Aceite de horquilla	SAE 5	SAE 5

AJUSTE ESTÁNDAR - AMORTIGUADOR		
	200 EXC / 200 XC-W	200 XC
	WP 5018 PDS MCC 12.18.7B.02	WP 5018 PDS DCC 12.18.7B.24
Ajustador de compresión	15 -	15 LS (baja velocidad) 1,5 HS (alta velocidad)
Ajustador de rebote	22	22
Primavera	72 N / mm lineal	72 N / mm lineal
Precarga de resorte	4 mm	5 mm

PARES DE APRIETE - CHASIS		
Tornillo de collar, eje de la rueda delantera	M24x1,5	40 Nm
Pinza de freno, delantera	M8	Loctite 243 + 25 Nm
Tornillos de los discos de freno	M6	14 Nm
Tornillos de sujeción, puente de horquilla superior (EXC / XC-W)	M8	20 Nm
Tornillos de sujeción, puente de horquilla inferior (EXC / XC-W)	M8	15 Nm
Tornillos de sujeción, puente de horquilla superior (SX / XC / EXC SIX DAYS) Tornillos	M8	17 Nm
de sujeción, puente de horquilla inferior (SX / XC / EXC SIX DAYS) Tornillo de cabeza	M8	12 Nm
de dirección, superior	M20x1,5	10 Nm
Tornillo de la cabeza de la dirección, abajo Tornillos de	M20x1,5	60 Nm (bloqueo total)
sujeción, muñones de la horquilla Tuerca del collar, eje de	M8	15 Nm
la rueda trasera Tuerca hexagonal, perno del brazo	M20x1,5	80 Nm
oscilante Tornillo del collarín hexagonal, abrazadera del	M16x1,5	100 Nm
manillar Tornillo de cabeza Allen, soporte del manillar	M8	20 Nm
Amortiguador, parte superior	M10	Loctite 243 + 40 Nm 70
	M12	Nm (cierre hermético)
Amortiguador inferior	M12	70 Nm (bloqueo total)
Tornillos de piñón	M8	35 Nm (a la tuerca)
Rótula para varilla de empuje	M6	10 Nm
Perno de montaje del motor	M10	60 Nm
Soporte motor	M8	33 Nm
Tornillo anillo de ajuste resorte precarga amortiguador abs. Bloqueo	M6	8 Nm
de llanta	M8	10 Nm
Pezón hablado	M4.5 / M5	4,5 - 6 Nm
Tuerca de collar para sujetar el asiento	M12x1	20 Nm
Tornillo para la válvula SLS del piñón	M10	Loctite 242 + 60 Nm
del motor	M16x1,5	15 Nm
Otros tornillos en el chasis	M6 M8 M10	10 Nm 25 Nm 45 Nm
Otras tuercas de collar en el chasis	M6 M8 M10	15 Nm 30 Nm 50 Nm

ESPECIFICACIONES TÉCNICAS - MOTOR 125 SX / SXS / EXC / EXC SIX DAYS / 144 SX 2007

MOTOR	125 SX / SXS	144 SX	125 EXC / EXC SEIS DÍAS
Diseño	Motor monocilíndrico de dos tiempos refrigerado por líquido con control de admisión y escape		
Desplazamiento del pistón	124,8 cm³	143,6 centímetros³	124,8 cm³
Diámetro / carrera	54 / 54,5 mm	56 / 58,4 mm	54 / 54,5 mm
Combustible	Combustible sin plomo con al menos 95 RON (EE. UU. = Premium PON 91), mezclado con aceite		
Relación aceite / gasolina	de dos tiempos de alta calidad 1:40 1:60		
	cuando se utiliza aceite de dos tiempos de alta calidad (Motorex Cross Power 2T) 1 rodamiento		
Cojinete de cigüeñal	de bolas de ranura profunda / 1 rodamiento de agujas de rodamiento de rodillos cilíndricos		
Cojinete de biela			
Cojinete de pasador de pistón	cojinete de agujas		
Pistón	pistón fundido		
Anillo de pistón	dos anillos de compresión lisos		
Dimensión "X" (pistón del borde superior cilindro del borde superior)	0,0 mm		
Tiempo de ignicion	1,4 mm (16,5 °) BTDC		
Bujía	NGK BR9 EVX	NGK BR9 ECMVX	NGK BR9 EVX
Espacio entre electrodos	0,60 mm	0,70 - 0,80 mm	0,60 mm
Dimensión "Z" (altura de la trampilla de control)	43,5 milímetros	43,1 milímetros	43,5 milímetros
Unidad primaria	engranajes rectos de corte recto 23: 73 13t /		
Piñones de cadena disponibles	14t / 15t para cadena de 5/8 x 1/4 "		
Embrague	Embrague multidisco en baño de aceite, accionado hidráulicamente		
	(fluido hidráulico Motorex 75)		
Transmisión	6 velocidades, accionado por garra		
Relación de transmisión			
1ra marcha	13: 32 "1S32"		12:33 "1G33"
2da marcha	"2S15" 15:30 "2S30"		„2S15“ 15: 31
3ra marcha	„3S17H“ 17: 28		„2G31“ „3S17H“ 17: 28
4ta marcha	„3S28H“ „4S20H“ 20: 28		„3S28H“ „4S19H“ 19: 26
5ta marcha	„4S28“ „5S19H“ 19: 23 „5S23“		„4S26“ „5S21“ 21: 25
6ta marcha	H „6S22H“ 22: 24 „6S24“ H		„5S25“ „6G20“ 20: 20 „6G20“
Lubricación de engranajes	0,7 litros Motorex Top Speed 4T 15W50		
Piñones de cadena disponibles	13t / 14t / 15t para cadena 5/8 x 1/4 "		
Refrigerante	1,2 litros, 50% de anticongelante, 50% de agua destilada, al menos -25 ° C		
Sistema de encendido	(-13 ° F) KOKUSAN 2K-1 KOKUSAN 2K-3		
Carburador	carburador de deslizamiento plano, ajuste del carburador ver tabla		
Filtro de aire	inserto de filtro de aire de tipo espuma húmeda		

ESPECIFICACIONES TÉCNICAS - MOTOR 200 EXC / XC-W / XC 2007

MOTOR	200 EXC	200 XC-W	200 XC
Diseño	Motor monocilíndrico de dos tiempos refrigerado por líquido con control de admisión y escape		
Desplazamiento del pistón	de 193 cc		
Diámetro / carrera	64/60 mm		
Combustible	Combustible sin plomo con al menos 95 RON (EE. UU. = Premium RON 91), mezclado con aceite de dos tiempos de alta		
Relación aceite / gasolina	calidad 1:60 cuando se utiliza aceite de dos tiempos de alta calidad (Motorex Cross Power 2T).		
Cojinete del cigüeñal	1 rodamiento de bolas de ranura profunda / 1 rodamiento de agujas con rodamiento		
Cojinete de biela	de rodillos cilíndricos		
Cojinete de pasador de pistón	cojinete de agujas		
Pistón	pistón fundido		
Anillo de pistón	dos anillos de compresión lisos		
Dimensión "X" (pistón al borde superior)	0,0 mm		
Tiempo de ignición	1,6 mm (17 °) BTDC		
Bujía	NGK BR 8 EG		
Espacio entre electrodos	0,60 mm		
Dimensión "Z" (altura del)	47 mm		
Unidad primaria	engranajes rectos de corte recto, relación primaria 23:73		
Embrague	Embrague multidisco en baño de aceite, accionado hidráulicamente (fluido hidráulico Motorex 75) 6		
Transmisión	velocidades, accionado por garras		
Relación de transmisión			
1ra marcha	13:33 "1G33"		13: 32 "1S32"
2da marcha	„2S15" 15: 31 „2G31" „3S17H"		„2S15" 15: 30
3ra marcha	17: 28 „3S28H" „4S19H" 19: 26		„2S30" „3S17H" 17: 28
4ta marcha	„4S26" „5G17H" 17: 19		„3S28H" „4S19H" 19: 26
5ta marcha	„5G19H" „6G22H" 22: 20		„4S26H" „5S21" 21: 25
6ta marcha	„6E20H"		„5S25" „6G22" 22: 23 „6S23"
Lubricación de engranajes	0,7 litros Motorex Top Speed 4T 15W50		
Piñones de cadena disponibles	13t / 14t / 15t para cadena 5/8 x 1/4 "		
Refrigerante	1,2 litros, 50% de anticongelante, 50% de agua destilada, al menos -25		
Sistema de encendido	° C (-13 ° F) KOKUSAN 2K-3 KOKUSAN 2K-2		
Salida del generador	12V / 110 W 12V / 40 W		
Carburador	carburador de deslizamiento plano, ajuste del carburador ver tabla		
Filtro de aire	inserto de filtro de aire de tipo espuma húmeda		

PARES DE APRIETE - MOTOR		
Pernos de brida - culata	M7	18 Nm
Tuercas-base del cilindro	M8	35 Nm
Tuerca del collar del volante	M12x1	60 Nm
Tuerca para piñón primario (rosca LH) Tuerca para	M16x1,5	Loctite 243 + 130 Nm
cubo de embrague interior	M18x1.5	130 Nm
Tornillo de collar para muelle de embrague	M6	10 Nm
Tapón de drenaje de aceite	M12x1.5	20 Nm
Tapón de drenaje de aceite	M10x1	15 Nm
Tapón de drenaje de la tapa de la bomba de agua	M10x1	15 Nm
Tornillo del collar de la tapa de la bomba de agua Rueda	M6	Loctite 243 + 10 Nm
de la bomba de agua	M5	Loctite 243 + 6 Nm
Pernos de la tapa del cárter y del	M6	10 Nm
embrague Tornillos de collar para la tapa	M5	5 Nm
de encendido Tornillos de collar para	M5	6 Nm
brida de escape Bujía	M14x1.25	25 Nm
Tornillos de collar para sistema de	M5	6 Nm
encendido Tornillo de collar para palanca de	M8	Loctite 243 + 25 Nm
arranque Otros tornillos	M 6	10 Nm
	M 8	25 Nm
	M 10	45 Nm

AJUSTE BÁSICO DEL CARBURADOR						
	125 SX 125 SXS	144 SX	125 EXC UE 4,2 KW	125 EXC SEIS DÍAS	200 XC 200 XC-W	200 EXC AUS 7 KW 200 EXC UE 7 KW
Carburador: Keihin	PWK 39	PWK 39	PWK 36S AG	PWK 36S AG	PWK 36S AG	PWK 36S AG
Marca de ajuste del carburador	98SA1	TBC	8KTPC	FK0070	FK0130	8KTUD
Chorro principal	188 (185/190)	202 (200/205)	145 (168/170/172)	170 (168/172)	162 (160/165)	162 (160/165)
Jet al ralentí	45 (48)	45 (48)	35 (45/48) 45		42	35 (42)
Jet de arranque	85	85	85 85		85	85
Aguja de chorro	R1469D (R1468D)	N3CG (N3CH, N3CF)	BOQUILLA R1472N (NOZF) (BOQUILLA / NOZF)		NOZF (NOZG)	R1475J (NOZG / NOZF)
Posición de la aguja desde la parte		III	V	IV	IV	III
superior II Válvula de mariposa	5.5	5.5	7	7	7	7
Ajuste de aire se abre	1,5	1,5	1,5	1	1	1
Limitador de rendimiento -		-	-	-	-	tope de deslizamiento 38

TOLERANCIAS Y ESPACIOS DE AJUSTE	
Holgura del racor del pistón Tapa del	125/144 = 0,06 mm 200 = 0,055 mm
extremo del anillo del pistón	máx. 0,40 mm
Cojinete de biela - juego radial Pasador	0,025-0,035 mm
del pistón - juego radial	0,030 mm
Flotador final de los ejes de transmisión	0,2-0,4 milímetros
Resortes del embrague - longitud	nuevo = 40 mm, longitud mínima = 39 mm
Discos de embrague	mín. 2,9 mm (nuevo 3,0 mm)
Espárrago del cigüeñal: agotado Dimensión exterior de	0,02 mm
las nervaduras del cigüeñal	55 mm

ESPESORES DE JUNTAS	
Caja del cigüeñal	0,5 mm
Tapa del embrague	0,5 mm
Cilindro impulsor del embrague	0,3 / 0,5 / 0,75 mm según
Junta inferior del cilindro	sea necesario
Junta inferior disponible	0,20 / 0,25 / 0,40 / 0,50 / 0,75 mm

ESPECIFICACIONES TÉCNICAS - CHASIS 125 SX / SXS / EXC / EXC SIX DAYS / 144 SX 2007

CHASIS	125 SX / SXS, 144 SX	125 EXC / EXC SEIS DÍAS
Cuadro	Estructura central de acero al cromo-molibdeno	
Tenedor	WP - Al revés 4860	
Desplazamiento de horquilla (rueda)	SX - ajustable 18 mm / 20 mm SXS - ajustable 17,5 mm / 20,5 mm	EXC - 20 mm EXC SEIS DÍAS - ajustable 18 mm / 20 mm
Recorrido de la rueda delantera /	300/335 mm	
trasera Suspensión trasera	Amortiguador WP PDS 5018 (Progressive Damping System), basculante de aluminio	
Freno frontal	Freno de disco con disco de freno perforado Ø 260 mm, pinza de freno flotante	
Freno trasero	Freno de disco con disco de freno perforado Ø 220 mm, pinza de freno flotante	
Discos de freno	Límite de desgaste 2,50 mm delante / 3,50 mm detrás (SXS 3,80 mm)	
Neumáticos delanteros	80 / 100-21 "Bridgestone M59 90 / 90-21" Pirelli	MT 83
Presión de aire todo terreno	1,0 bar 1,0 bar	
Presión de aire solo para el conductor de carretera	-	1,5 bares
Neumáticos traseros	100 / 90-19 "Bridgestone M70 120 / 90-18" Pirelli	MT 83
Presión de aire todo terreno	1,0 bares	1,0 bares
Solo conductor de carretera a presión de aire	-	2,0 bares
Capacidad del depósito de combustible	aprox. 7.5 litros	aprox. 8.5 litros
Relación de transmisión final	13:50 t	EXC - 14:42 t (13:50 t) / EXC SEIS DÍAS - 13:50 t
Cadena	5/8 x 1/4 "	
Piñones finales disponibles	38t, 40t, 42t, 45t, 48t, 49t, 50t, 51t, 52t	
Bombillas		
faro	-	12V 35 / 35W (base Ba20d)
luz de estacionamiento	-	12V 5W (base W2.1x9.5d) 12V
freno / luz trasera	-	21 / 5W (base BaY15d) 12V
luz intermitente	-	10W (base Ba15s) 12V 1.2W
luz del instrumento	-	(base W2.1x4.6d) 63 °
Ángulo de la cabeza de dirección		
Base de rueda	1471 ± 10 milímetro	
Altura del asiento (descargado)	925 milímetros	
Distancia al suelo (descargada)	390 milímetros	
Peso (sin combustible)	89,5 kilogramos	98,6 kilogramos

AJUSTE ESTÁNDAR - HORQUILLA

	125/144 SX	125 SXS	125 EXC	125 EXC SEIS DÍAS
	WP 4860 MXMA CC 14.18.7C.01	WP 4860 MXMA CC 14.18.7C.14	WP 4860 MXMA 14.18.7C.02	WP 4860 MXMA PA 14.18.7C.27
Ajustador de compresión	18	15	20	18
Ajustador de rebote	20	22	20	20
Primavera	4,2 N / mm	4,2 N / mm	4,0 N / mm	4,2 N / mm
Aceite de horquilla	SAE 5	SAE 5	SAE 5	SAE 5

AJUSTE ESTÁNDAR - AMORTIGUADOR

	125/144 SX	125 SXS	125 EXC	125 EXC SEIS DÍAS
	WP 5018 PDS DCC 12.18.7C.01	WP 5018 PDS DCC 12.18.7C.10	WP 5018 PDS MCC 12.18.7C.02	WP 5018 PDS DCC 12.18.7B.24
Ajustador de compresión	15 LS (baja velocidad) 1 HS (alta velocidad)	10 LS (baja velocidad) 20 HS (alta velocidad)	17	15 LS (baja velocidad) 1,25 HS (alta velocidad)
Ajustador de rebote	25	20	26	24
Primavera	60/250	63/250	72/250	72/250
Precarga de resorte	5 mm	4 mm	4 mm	5 mm

ESPECIFICACIONES TÉCNICAS - CHASIS 200 EXC / XC-W / XC 2007

CHASIS	200 EXC	200 XC-W	200 XC
Cuadro	Estructura central de acero al cromo-molibdeno		
Tenedor	WP - Al revés 4860		
Desplazamiento de horquilla (rueda)	20 mm		ajustable 18mm / 20mm
Recorrido de la rueda delantera /	300/335 mm		
trasera Suspensión trasera	Amortiguador WP PDS 5018 (Progressive Damping System), basculante de aluminio		
Freno frontal	Freno de disco con disco de freno perforado Ø 260 mm, pinza de freno flotante		
Freno trasero	Freno de disco con disco de freno perforado Ø 220 mm, pinza de freno flotante		
Discos de freno	Límite de desgaste 2,50 mm delante / 3,50 mm detrás		
Neumáticos delanteros	90 / 90-21 "Pirelli MT 83	80 / 100-21 "Bridgestone M59	
Presión de aire todo terreno	1,0 bares	1,0 bares	
Presión de aire solo para el conductor de carretera	1,5 bares	1,5 bares	-
Neumáticos traseros	120 / 90-18 "Pirelli MT 83	100 / 100-18 "Bridgestone M402	
Presión de aire todo terreno	1,0 bares	1,0 bares	
Solo conductor de carretera a presión de aire	2,0 bares	2,0 bares	-
Capacidad del depósito de combustible	aprox. 8,5 litros o 10 litros	aprox. 11 litros	
Relación de transmisión final	14:42 t (14:48 t)	14:48 t	
Cadena	5/8 x 1/4 "		
Piñones finales disponibles	38t, 40t, 42t, 45t, 48t, 49t, 50t, 51t, 52t		
Bombillas		código de área ZA solamente	
faro	12V 35 / 35W (base Ba20d)	12V 35 / 35W (base Ba20d)	-
luz de estacionamiento	12V 5W (base W2.1x9.5d) 12V	12V 5W (base W2.1x9.5d)	-
freno / luz trasera	21 / 5W (base BaY15d) 12V	12V 21 / 5W (base BaY15d)	-
luz intermitente	10W (base Ba15s) 12V 1.2W	-	-
luz del instrumento	(base W2.1x4.6d)	12V 1.2W (base W2.1x4.6d)	-
Ángulo de la cabeza de dirección	63 °		
Base de rueda	1471 ± 10 milímetro		
Altura del asiento (descargado)	925 milímetros		
Distancia al suelo (descargada)	390 milímetros		
Peso (sin combustible)	99,8 kilogramos	98 kilogramos	97,2 kilogramos

AJUSTE ESTÁNDAR - HORQUILLA		
	200 EXC / 200 XC-W	200 XC
	WP 4860 MXMA 14.18.7C.02	WP 4860 MXMA PA 14.18.7C.27
Ajustador de compresión	20	18
Ajustador de rebote	20	20
Primavera	4,0 N / mm	4,2 N / mm
Longitud de la cámara de aire	110 mm	110 mm
Aceite de horquilla	SAE 5	SAE 5

AJUSTE ESTÁNDAR - AMORTIGUADOR		
	200 EXC / 200 XC-W	200 XC
	WP 5018 PDS MCC 12.18.7C.02	WP 5018 PDS DCC 12.18.7C.27
Ajustador de compresión	17 -	15 LS (baja velocidad) 1,25 HS (alta velocidad)
Ajustador de rebote	22	24
Primavera	72/250	72/250
Precarga de resorte	4 mm	5 mm

PARES DE APRIETE - CHASIS		
Tornillo de collar, eje de la rueda delantera	M24x1,5	40 Nm
Pinza de freno, delantera	M8	Loctite 243 + 25 Nm
Discos de freno	M6	14 Nm
Cabezal de dirección de tornillo	M20x1,5	10 Nm
Cabezal de dirección de tornillo inferior	M20x1,5	Loctite 243 + 60 Nm
Tornillos de sujeción, puente de horquilla superior (EXC / XC-W)	M8	17 Nm
Tornillos de sujeción, puente de horquilla inferior (EXC / XC-W)	M8	12 Nm
Tornillos de sujeción, eje de dirección superior	M8	Loctite 243 + 17 Nm
Tornillos de sujeción, puente de horquilla superior (SX / XC / EXC Six Days) Tornillos	M8	20 Nm
de sujeción, puente de horquilla inferior (SX / XC / EXC Six Days) Tornillos de	M8	15 Nm
sujeción, muñones de horquilla	M8	15 Nm
Tuerca de collar, eje de la rueda trasera Tuerca hexagonal,	M20x1,5	80 Nm
perno del brazo oscilante Tornillo de collar hexagonal,	M16x1,5	100 Nm
abrazadera del manillar Tornillo de cabeza Allen, soporte	M8	20 Nm
del manillar Amortiguador, parte superior	M10	Loctite 243 + 40 Nm
	M12	Loctite 243 + 70 Nm
Amortiguador inferior	M12	Loctite 243 + 70 Nm
Tornillos de piñón	M8	Loctite 243 + 35 Nm
Rótula para varilla de empuje	M6	10 Nm
Perno de montaje del motor	M10	60 Nm
Soporte motor	M8	33 Nm
Tornillo anillo de ajuste resorte precarga amortiguador	M6	8 Nm
abs. Pezón hablado	M4,5 / M5	5 Nm
Otros tornillos en el chasis	M6	10 Nm
	M8	25 Nm
	M10	45 Nm
Otras tuercas de collar en el chasis	M6	15 Nm
	M8	30 Nm
	M10	50 Nm

ESPECIFICACIONES TÉCNICAS - MOTOR 125 SX / EXC / EXC SIX DAYS / 144 SX 2008

MOTOR	125 SX	144 SX	125 EXC / EXC SEIS DÍAS
Diseño	Motor monocilíndrico de dos tiempos refrigerado por líquido con control de admisión y escape		
Desplazamiento del pistón	124,8 cm³	143,6 centímetros³	124,8 cm³
Diámetro / carrera	54 / 54,5 mm	56 / 58,4 mm	54 / 54,5 mm
Combustible	Combustible sin plomo con al menos 95 RON (EE. UU. = Premium PON 91), mezclado con aceite		
Relación aceite / gasolina	de dos tiempos de alta calidad 1:40 1:60		
	cuando se utiliza aceite de dos tiempos de alta calidad (Motorex Cross Power 2T) 1 rodamiento		
Cojinete de cigüeñal	de bolas de ranura profunda / 1 rodamiento de agujas de rodamiento de rodillos cilíndricos		
Cojinete de biela			
Cojinete de pasador de pistón	cojinete de agujas		
Pistón	pistón fundido		
Anillo de pistón	dos anillos de compresión		
Dimensión "X" (pistón del borde superior cilindro del borde superior)	0,0 mm		
Tiempo de ignicion	1,4 mm (16,5 °) BTDC		
Bujía	NGK BR9 ECMVX		
Espacio entre electrodos	0,60 mm		
Dimensión "Z" (altura de la trampilla de control)	43,5 milímetros	43,1 milímetros	43,5 milímetros
Unidad primaria	engranajes rectos de corte recto 23:73		
Embrague	Embrague multidisco en baño de aceite, accionado hidráulicamente		
	(fluido hidráulico Motorex 75)		
Transmisión	6 velocidades, accionado por garra		
Relación de transmisión			
1ra marcha	13: 32 "1S32"		12:33 "1G33"
2da marcha	"2S15" 15:30 "2S30"		„2S15“ 15: 31
3ra marcha	„3S17H“ 17: 28		„2G31“ „3S17H“ 17: 28
4ta marcha	„3S28H“ „4S20H“ 20: 28		„3S28H“ „4S19H“ 19: 26
5ta marcha	„4S28“ „5S19H“ 19: 23 „5S23“		„4S26“ „5S21“ 21: 25
6ta marcha	H „6S22H“ 22: 24 „6S24“ H		„5S25“ „6G20“ 20: 20 „6G20“
Lubricación de engranajes	0,7 litros Motorex Top Speed 4T 15W50		
Piñones de cadena disponibles	13t / 14t para cadena 5/8 x 1/4 "		
Refrigerante	1,2 litros, 50% de anticongelante, 50% de agua destilada, al menos -25 ° C		
Sistema de encendido	(-13 ° F) KOKUSAN 2K-1 KOKUSAN 2K-3		
Carburador	carburador de deslizamiento plano, ajuste del carburador ver tabla		
Filtro de aire	inserto de filtro de aire de tipo espuma húmeda		

ESPECIFICACIONES TÉCNICAS - MOTOR 200 EXC / XC-W / XC 2008

MOTOR	200 EXC	200 XC-W	200 XC
Diseño	Motor monocilíndrico de dos tiempos refrigerado por líquido con control de admisión y escape		
Desplazamiento del pistón	de 193 cc		
Diámetro / carrera	64/60 mm		
Combustible	Combustible sin plomo con al menos 95 RON (EE. UU. = Premium RON 91), mezclado con aceite de dos tiempos de alta		
Relación aceite / gasolina	calidad 1:60 cuando se utiliza aceite de dos tiempos de alta calidad (Motorex Cross Power 2T).		
Cojinete del cigüeñal	1 rodamiento de bolas de ranura profunda / 1 rodamiento de agujas con rodamiento		
Cojinete de biela	de rodillos cilíndricos		
Cojinete de pasador de pistón	cojinete de agujas		
Pistón	pistón fundido		
Anillo de pistón	dos anillos de compresión		
Dimensión "X" (pistón del lado de fueras superior)	0,0 mm		
Tiempo de ignicion	1,6 mm (17 °) BTDC		
Bujía	NGK BR 8 EG		
Espacio entre electrodos	0,60 mm		
Dimensión "Z" (altura del aleta de control)	48 mm		
Unidad primaria	engranajes rectos de corte recto, relación primaria 23:73		
Embrague	Embrague multidisco en baño de aceite, accionado hidráulicamente (fluido hidráulico Motorex 75) 6		
Transmisión	velocidades, accionado por garras		
Relación de transmisión			
1ra marcha	13:33 "1G33"		13: 32 "1S32"
2da marcha	„2S15“ 15: 31 „2G31“ „3S17H“		„2S15“ 15: 30
3ra marcha	17: 28 „3S28H“ „4S19H“ 19: 26		„2S30“ „3S17H“ 17: 28
4ta marcha	„4S26“ „5G17H“ 17: 19		„3S28H“ „4S19H“ 19: 26
5ta marcha	„5G19H“ „6G22H“ 22: 20		„4S26H“ „5S21“ 21: 25
6ta marcha	„6E20H“		„5S25“ „6G22“ 22: 23 „6S23“
Lubricación de engranajes	0,7 litros Motorex Top Speed 4T 15W50		
Piñones de cadena disponibles	13t / 14t para cadena 5/8 x 1/4 "		
Refrigerante	1,2 litros, 50% de anticongelante, 50% de agua destilada, al menos -25 ° C (-13 °		
Sistema de encendido	F) KOKUSAN 2K-3		
Salida del generador	12V / 110 W		
Carburador	carburador de deslizamiento plano, ajuste del carburador ver tabla		
Filtro de aire	inserto de filtro de aire de tipo espuma húmeda		

PARES DE APRIETE - MOTOR		
Pernos de brida - culata	M7	18 Nm
Tuercas-base del cilindro	M8	30 Nm
Tuerca del collar del volante	M12x1	60 Nm
Tuerca para piñón primario Tuerca para cubo de embrague	Eslabones M16x1,5	Loctite 243 + 130 Nm
interior Tornillos de collar para muelles de embrague	M18x1,5	Loctite 243 + 130 Nm
Tornillo de collar para cilindro esclavo del embrague	M6	10 Nm
Tornillo especial para posicionar el cambio de tambor Tapón	M6	Loctite 243 + 10 Nm
de drenaje de aceite	M8	Loctite 243 + 25 Nm
	M12x1,5	20 Nm
Tapón de drenaje de aceite Tapa del embrague Tapón	M10x1	15 Nm
de drenaje de la tapa de la bomba de agua Tornillo del	M10x1	15 Nm
collar de la tapa de la bomba de agua Rueda de la	M6	Loctite 243 + 10 Nm
bomba de agua	M5	Loctite 243 + 6 Nm
Pernos de la tapa del cárter y del	M6	10 Nm
embrague Tornillos de collar para la tapa	M5	5 Nm
de encendido Tornillos de collar para	M5	6 Nm
brida de escape Bujía	M14x1,25	25 Nm
Tornillos de collar para sistema de encendido	M5	Loctite 243 + 6 Nm
Tornillo de collar para palanca de arranque	M8	Loctite 243 + 25 Nm
Tornillo de cuello para palanca de	M6 (10,9)	Loctite 243 + 14 Nm
cambio Otros tornillos	M 5 M 6 M 8 M 10	6 Nm 10 Nm 25 Nm 45 Nm

AJUSTE BÁSICO DEL CARBURADOR				
	125 SX	144 SX	125 EXC UE 4,4 KW	125 EXC SEIS DÍAS
Carburador: Keihin	PWK 39	PWK 39	PWK 36S AG	PWK 36S AG
Marca de ajuste del carburador Chorro	98SA0 / 1	FJ011	FK0019	FK0070
principal	188 (185/190)	202 (200/205)	140 (168/170/172)	170 (168/172)
Jet al ralentí	45 (48)	45 (48)	38 x 38 (45/48)	45
Jet de arranque	85	85	50 (85)	85
Aguja de chorro	R1469D (R14DD)	R1471H (R1470H, R1472H)	N84I (BOQUILLA / NOZF)	BOQUILLA (NOZF)
Posición de la aguja desde la parte superior	II	III	V (IV)	IV
Válvula de mariposa	5.5	5.5	7	7
El ajuste de aire se abre con una	1,5	1,5	2,5 (1)	1
traba Limitador de rendimiento	-	-	-	-

AJUSTE BÁSICO DEL CARBURADOR			
	200 XC EE. UU. 200 XC-W EE. UU. 200 EXC YA	200 EXC UE 6 KW	200 EXC AUS
Carburador: Keihin	PWK 36S AG	PWK 36S AG	PWK 36S AG
Marca de ajuste del carburador Chorro	FK0020	FK0021	FK0120
principal	162 (160/165)	100 (160/162/165)	162 (160/165)
Jet al ralentí	42	35x35 (42)	35 (42)
Jet de arranque	85	50 (80)	85
Aguja de chorro	NOZH (NOZG)	N84I	R1475J (NOZG / NOZF)
Posición de la aguja desde la parte superior	IV	IV	III
Válvula de mariposa	7	7	7
El ajuste de aire se abre con una	1	1,5 (1)	1
traba Limitador de rendimiento	-	tope de deslizamiento 36	tope de deslizamiento 38

TOLERANCIAS Y ESPACIOS DE AJUSTE		
Holgura del racor del pistón Tapa del	125/144 = 0,06 mm	200 = 0,055 mm
extremo del anillo del pistón	máx. 0,40 mm	
Cojinete de biela - juego radial Pasador	0,025-0,035 mm	
del pistón - juego radial	0,030 mm	
Flotador final de los ejes de transmisión	0,2-0,4 milímetros	
Resortes del embrague - longitud	nuevo = 40 mm, longitud mínima = 39 mm	
Discos de embrague	min. 2,9 mm (nuevo 3,0 mm)	
Espárrago del cigüeñal: agotado Dimensión exterior de	0,02 mm	
las nervaduras del cigüeñal	55 mm	

ESPESORES DE JUNTAS	
Caja del cigüeñal	0,5 mm
Tapa del embrague	0,5 mm
Cilindro impulsor del embrague	0,3 / 0,5 / 0,75 mm según
Junta inferior del cilindro	sea necesario
Junta inferior disponible	0,20 / 0,25 / 0,40 / 0,50 / 0,75 mm

ESPECIFICACIONES TÉCNICAS - CHASIS 125 SX / 144 SX 2008

CHASIS	125 SX	144 SX
Cuadro	Estructura central de acero al cromo-molibdeno	
Tenedor	WP - Up Side Down 4860 MXMA CC (Cartucho cerrado de ajustador múltiple)	
Recorrido de la rueda delantera / trasera	300/335 mm	
Suspensión trasera	WP PDS 5018 DCC (sistema de amortiguación progresiva)	
Freno frontal	Freno de disco con disco de freno de acero al carbono Ø 260 mm, pinza de freno flotante	
Freno trasero	Freno de disco con disco de freno de acero al carbono Ø 220 mm, pinza de freno flotante	
Discos de freno	Límite de desgaste 2,50 mm delante / 3,50 mm detrás	
Neumáticos delanteros	Bridgestone M59 80 / 100-21 "	Bridgestone M59 80 / 100-21 "
Presión de aire todo terreno	1,0 bar (14 psi)	
Neumáticos traseros	Bridgestone M70 100 / 90-19 "	Bridgestone M70 100 / 90-19 "
Presión de aire todo terreno	1,0 bar (14 psi)	
Capacidad del tanque de combustible	7,5 litros (1,98 USgal)	
Relación de transmisión final	13:50 t	14:50 t
Piñones finales disponibles	38t, 40t, 42t, 45t, 48t, 49t, 50t, 51t, 52t 5/8	
Cadena	x 1/4 "	
Ángulo de la cabeza de dirección	63 °	63 °
Base de rueda	1471 ± 10 milímetro	1471 ± 10 milímetro
Altura del asiento sin carga	925 milímetros	
Distancia al suelo sin carga	390 milímetros	390 milímetros
Peso (sin combustible)	90,8 kilogramos	90,8 kilogramos

AJUSTE ESTÁNDAR - HORQUILLA	
	125/144 SX
	WP 4860 MXMA CC 14.18.7D.01
Ajustador de compresión	14 clics
Ajustador de rebote	21 clics
Primavera	432.485.00.042W
Aceite de horquilla	SAE 5

AJUSTE ESTÁNDAR - AMORTIGUADOR	
	125/144 SX
	WP 5018 PDS DCC 12.18.7D.01
Ajustador de compresión	14 clics 1 turno
Baja velocidad	
Alta velocidad	
Ajustador de rebote	23 clics
Primavera	60-250
Precarga de resorte	5 mm

ESPECIFICACIONES TÉCNICAS - CHASIS 125/200 XC / XC-W / EXC / EXC SIX DAYS 2008

CHASIS	125/200 XC / XC-W / EXC / EXC SEIS DÍAS
Cuadro	Estructura central de acero al cromo-molibdeno
Tenedor 125/200 XC-W / EXC / EXC Seis días 200 XC	WP Suspension - 4860 MXMA PA (Cartucho abierto) WP Suspension - 4860 MXMA CC (Cartucho cerrado)
Recorrido de la rueda delantera / trasera Suspensión trasera	300/335 mm Suspensión WP - 5018 PDS DCC
Freno frontal	Freno de disco con disco de freno wave de acero al carbono Ø 260 mm (10,2 in), pinza de freno flotante Freno de
Freno trasero	disco con disco de freno wave de acero al carbono Ø 220 mm (8,7 in), pinza de freno flotante Límite de desgaste
Discos de freno	2,50 mm delante / 3,50 mm detrás
Neumáticos delanteros * 125/200 EXC / EXC Seis días 200 XC / XC-W	90 / 90-21 54M Metzeler MCE 6 días extremo 80 / 100-21 51M Bridgestone M59
Presión de aire todo terreno Conductor de carretera con presión de aire únicamente	1,0 bar (14 psi) 1,5 bar (21 psi)
Neumáticos traseros * 125/200 EXC / EXC Seis días 200 XC / XC-W	120 / 90-18 65M Metzeler MCE 6 días extremo 100 / 100-18 59M Bridgestone M402
Presión de aire todo terreno Conductor de carretera con presión de aire únicamente	1,0 bar (14 psi) 2,0 bar (28 psi)
Capacidad del tanque de combustible 125 EXC / EXC Seis días, 200 EXC EU 200 XC / XC-W / EXC AUS	9,5 litros (2,5 galones estadounidenses), 2 litros (0,52 galones estadounidenses) de reserva 11 litros (2,9 galones estadounidenses) 2 litros (0,52 galones estadounidenses) de reserva
Relación de transmisión final 125 EXC UE 125 EXC Seis días 200 XC / XC-W 200 EXC	14:42 13:50 14:48 14:42
Cadena	5/8 x 1/4 "
Piñones finales disponibles	38t, 40t, 42t, 45t, 48t, 49t, 50t, 51t, 52t
Bombillas	faro 12V 35 / 35W Bilux (base Ba20d) luz de estacionamiento 12V 5W (base W2, 1x9,5d) LED luz de freno trasera luz intermitente 12V 10W (base Ba15s)
Ángulo de la cabeza de dirección	63 °
Base de rueda	1471 ± 10 mm (57,9 pulg ± 0,4 pulg)
Altura del asiento sin carga	925 mm
Distancia al suelo sin carga	390 milímetros
Peso (sin combustible) 125/200 EXC / EXC Seis días 200 XC 200 XC-W	97 kilogramos 94,4 kilogramos 94,8 kilogramos

* Más lanzamientos de neumáticos están disponibles en Internet en www.ktm.com

AJUSTE ESTÁNDAR - HORQUILLA			
	125/200 XC-W / EXC	125 EXC seis días	200 XC
	WP 4860 MXMA PA 14187D02	WP 4860 MXMA PA 14187D33	WP 4860 MXMA CC 14187D27
Ajustador de compresión	22 clics	20 clics	20 clics
Ajustador de rebote	22 clics	22 clics	21 clics
Primavera	432.505.00.040W	432.505.00.042W	432.455.00.042W
Ajustador de precarga	2 vueltas	2 vueltas	-
Longitud de la cámara de aire	110 mm (4,3 pulgadas)	110 mm (4,3 pulgadas)	-
Aceite de horquilla	SAE 5	SAE 5	SAE 5

AJUSTE ESTÁNDAR - AMORTIGUADOR			
	125/200 XC-W / EXC	125 EXC seis días	200 XC
	WP 5018 PDS DCC 12187D02	WP 5018 PDS DCC 12187D33	WP 5018 PDS DCC 12187D27
Regulador de compresión Regulador de	15 clics	13 clics	15 clics
compresión de baja velocidad Regulador de	1,5 vueltas	1,75 vueltas	1 turno
rebote de alta velocidad	24 clics	24 clics	23 clics
Primavera	66-250	66-250	63-250
Precarga de resorte	7 mm (0,27 pulgadas)	7 mm (0,27 pulgadas)	5 mm (0,2 pulgadas)
Pandeo estático	35 mm ± 2 mm	35 mm ± 2 mm	33 mm ± 2 mm
Cabalgando hundimiento	105 mm ± 5 mm	105 mm ± 5 mm	112 mm ± 5 mm

PARES DE APRIETE - CHASIS		
Tornillo de collar, eje de la rueda delantera	M24x1,5	40 Nm
Pinza de freno, delantera	M8 (10,9)	Loctite 243 + 25 Nm
Discos de freno	M6 (10,9)	14 Nm
Cabezal de dirección de tornillo	M20x1,5	10 Nm
Cabezal de dirección de tornillo inferior	M20x1,5	Loctite 243 + 60 Nm
Tornillos de sujeción, puente de horquilla superior (puente de horquilla mecanizado)	M8 (10,9)	17 Nm
Tornillos de sujeción, puente de horquilla inferior (puente de horquilla mecanizado)	M8 (10,9)	12 Nm
Tornillos de sujeción, eje de dirección superior	M8 (10,9)	Loctite 243 + 17 Nm
Tornillos de sujeción, puente de horquilla superior (puente de horquilla forjado)	M8 (10,9)	20 Nm
Tornillos de sujeción, puente de horquilla inferior (puente de horquilla forjado)	M8 (10,9)	15 Nm
Tornillos de sujeción, muñones de horquilla	M8 (10,9)	15 Nm
Tuerca de collar, eje de la rueda trasera Tuerca hexagonal,	M20x1,5	80 Nm
perno del brazo oscilante Tornillo de collar hexagonal,	M16x1,5	100 Nm
abrazadera del manillar Tornillo de cabeza Allen, soporte	M8 (10,9)	20 Nm
del manillar Amortiguador, parte superior	M10 (10,9)	Loctite 243 + 40 Nm
	M12 (10,9)	Loctite 243 + 80 Nm
Amortiguador inferior	M12 (10,9)	Loctite 243 + 80 Nm
Tornillos de cabeza plana para bastidor auxiliar Tuercas con	M8 (10,9)	Loctite 243 + 35 Nm
collar para tornillos de rueda dentada trasera Tornillo de	M8 (10,9)	Loctite 243 + 35 Nm
cabeza plana para caballete lateral Rótula para varilla de	M8 (10,9)	Loctite 243 + 40 Nm
empuje	M6 (10,9)	10 Nm
Perno de montaje del motor	M10 (10,9)	60 Nm
Soporte motor	M8 (10,9)	33 Nm
Tornillo anillo de ajuste resorte precarga amortiguador	M6	8 Nm
Niple de radios	M4,5 / M5	5 Nm
Otros tornillos en el chasis	M6 M8 M10	10 Nm 25 Nm 45 Nm
Otras tuercas de collar en el chasis	M6 M8 M10	15 Nm 30 Nm 50 Nm

VERGASERREGULIERUNG
AJUSTE DEL CARBURADOR
KTM 125 SX / MXC / EXC USA '99 KEIHIN PWK 39

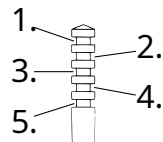
MEERESHÖHE <i>ALTITUDE</i>	TEMPERATUR →		- 20°C bis -7°C <i>- 2°F to 20°F</i>	- 6°C bis 5°C <i>19°F to 41°F</i>	6°C bis 15°C <i>42°F to 60°F</i>	16°C bis 24°C <i>61°F to 78°F</i>	25°C bis 38°C <i>79°F to 98°F</i>	37°C bis 49°C <i>99°F to 120°F</i>
3000 m 10000 ft ↑ 2301 m 7501 ft	LSCHR LD NADEL POS HD	AS IJ NEEDLE POS MJ	1 1/2 48 NOZH 3 175	1 3/4 45 NOZH 3 172	2 42 NOZH 2 170	2 1/4 40 NOZI 1 168	2 1/2 38 NOZI 1 165	2 3/4 38 NOZI 1 165
2300 m 7500 ft ↑ 1501 m 5001 ft	LSCHR LD NADEL POS HD	AS IJ NEEDLE POS MJ	1 1/4 50 NOZG 4 178	1 1/2 48 NOZH 3 175	1 3/4 45 NOZH 3 172	2 42 NOZI 2 170	2 1/4 40 NOZI 1 168	2 1/2 38 NOZI 1 165
1500 m 5000 ft ↑ 751 m 2501 ft	LSCHR LD NADEL POS HD	AS IJ NEEDLE POS MJ	1 52 NOZG 4 180	1 1/4 50 NOZG 4 178	1 1/2 48 NOZH 3 175	1 3/4 45 NOZH 3 172	2 42 NOZH 2 170	2 1/4 40 NOZI 1 168
750 m 2500 ft ↑ 301 m 1001 ft	LSCHR LD NADEL POS HD	AS IJ NEEDLE POS MJ	3/4 55 NOZG 4 182	1 52 NOZG 4 180	1 1/4 50 NOZH 3 178	1 1/2 48 NOZH 3 175	1 3/4 45 NOZI 3 172	2 42 NOZI 2 170
300 m 1000 ft ↑ Meeresniveau Sea level	LSCHR LD NADEL POS HD	AS IJ NEEDLE POS MJ	1/2 55 NOZF 5 185	3/4 52 NOZG 4 182	1 50 NOZG 4 180	1 1/4 50 NOZH 3 178	1 1/2 48 NOZH 3 175	1 3/4 45 NOZI 2 172

LSCHR = Luftregulierschraube offen

LD = Leerlaufdüse

POS = Clip Position von oben

HD = Hauptdüse

AS = Air screw open from fully-seated **NICHT FÜR STRASSEN BETRIEB**

IJ = Idling jet

POS = Clip position from top

MJ = Main jet

Kraftstoff: Super bleifrei (125:RO Z 98/200:ROZ95)

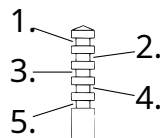
NOT FOR HIGHWAY USE

Fuel: Super unleaded (125:ROZ 98/200:ROZ95)

VERGASERREGULIERUNG CARBURETOR SETTING **KTM 125 SX / EXC EUROPA '99 KEIHIN PWK 39**

MEERESHÖHE <i>ALTITUDE</i>	TEMPERATUR →	- 20°C bis -7°C <i>- 2°F to 20°F</i>	- 6°C bis 5°C <i>19°F to 41°F</i>	6°C bis 15°C <i>42°F to 60°F</i>	16°C bis 24°C <i>61°F to 78°F</i>	25°C bis 38°C <i>79°F to 98°F</i>	37°C bis 49°C <i>99°F to 120°F</i>
3000 m 10000 ft ↑ 2301 m 7501 ft	LSCHR <i>AS</i> LD <i>IJ</i> NADEL <i>NEEDLE</i> POS <i>POS</i> HD <i>MJ</i>	1 1/2 48 NOZG 3 190	1 3/4 48 NOZH 3 188	1 3/4 45 NOZH 2 185	2 45 NOZH 2 180	2 45 NOZH 2 180	2 1/4 45 NOZH 2 180
2300 m 7500 ft ↑ 1501 m 5001 ft	LSCHR <i>AS</i> LD <i>IJ</i> NADEL <i>NEEDLE</i> POS <i>POS</i> HD <i>MJ</i>	1 1/2 48 NOZF 3 190	1 1/2 48 NOZG 3 190	1 3/4 45 NOZH 2 185	2 45 NOZH 2 182	2 45 NOZH 2 182	2 45 NOZH 2 180
1500 m 5000 ft ↑ 751 m 2501 ft	LSCHR <i>AS</i> LD <i>IJ</i> NADEL <i>NEEDLE</i> POS <i>POS</i> HD <i>MJ</i>	1 1/4 50 NOZF 4 192	1 1/2 48 NOZF 3 190	1 3/4 48 NOZH 3 188	1 3/4 45 NOZH 2 185	1 3/4 45 NOZH 2 185	2 45 NOZH 2 182
750 m 2500 ft ↑ 301 m 1001 ft	LSCHR <i>AS</i> LD <i>IJ</i> NADEL <i>NEEDLE</i> POS <i>POS</i> HD <i>MJ</i>	1 50 NOZF 4 195	1 1/4 50 NOZF 4 192	1 3/4 48 NOZG 3 190	1 3/4 48 NOZG 3 190	1 3/4 48 NOZH 3 188	1 3/4 45 NOZH 2 185
300 m 1000 ft ↑ Meeresniveau <i>Sea level</i>	LSCHR <i>AS</i> LD <i>IJ</i> NADEL <i>NEEDLE</i> POS <i>POS</i> HD <i>MJ</i>	3/4 50 NOZD 4 200	1 50 NOZD 4 198	1 1/2 48 NOZF 3 190	1 1/2 48 NOZF 3 190	1 1/2 48 NOZG 3 190	1 3/4 48 NOZH 2 188

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



AS = Air screw open from fully-seated
IJ = Idling jet
POS = Clip position from top
MJ = Main jet

NICHT FÜR STRASSEN BETRIEB

Kraftstoff: Euro-Super bleifrei ROZ 98

NOT FOR HIGHWAY USE

Fuel: Euro-Super unleaded ROZ 98

VERGASERREGULIERUNG KTM 200 MXC / EXC EUR. USA '99 KEIHIN PWK 39

CARBURETOR SETTING

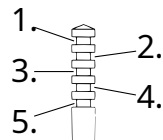
MEERESHÖHE <i>ALTITUDE</i>	TEMPERATUR →		- 20°C bis -7°C <i>- 2°F to 20°F</i>	- 6°C bis 5°C <i>19°F to 41°F</i>	6°C bis 15°C <i>42°F to 60°F</i>	16°C bis 24°C <i>61°F to 78°F</i>	25°C bis 38°C <i>79°F to 98°F</i>	37°C bis 49°C <i>99°F to 120°F</i>
3000 m 10000 ft ↑ 2301 m 7501 ft	LSCHR LD NADEL POS HD	AS IJ NEEDLE POS MJ	1 3/4 45 NOZH 2 180	1 3/4 45 NOZH 2 178	1 3/4 42 NOZI 2 175	2 42 NOZI 1 172	2 42 NOZI 1 170	1 3/4 40 NOZI 1 170
2300 m 7500 ft ↑ 1501 m 5001 ft	LSCHR LD NADEL POS HD	AS IJ NEEDLE POS MJ	1 1/4 45 NOZG 3 182	1 3/4 45 NOZH 2 180	1 3/4 45 NOZH 2 178	1 3/4 42 NOZI 2 175	2 42 NOZI 1 172	2 42 NOZI 1 170
1500 m 5000 ft ↑ 751 m 2501 ft	LSCHR LD NADEL POS HD	AS IJ NEEDLE POS MJ	1 1/2 48 NOZG 3 182	1 1/4 45 NOZG 3 182	1 1/2 45 NOZH 2 180	1 3/4 45 NOZH 2 178	1 3/4 42 NOZI 2 175	2 42 NOZI 1 172
750 m 2500 ft ↑ 301 m 1001 ft	LSCHR LD NADEL POS HD	AS IJ NEEDLE POS MJ	1 1/4 48 NOZG 4 185	1 48 NOZG 3 182	1 1/4 45 NOZG 3 182	1 1/2 45 NOZH 2 180	1 3/4 45 NOZH 2 178	1 3/4 42 NOZI 2 175
300 m 1000 ft ↑ Meeresniveau Sea level	LSCHR LD NADEL POS HD	AS IJ NEEDLE POS MJ	1 48 NOZF 4 188	1 1/4 48 NOZG 4 185	1 1/2 48 NOZG 3 182	1 1/4 45 NOZG 3 182	1 1/2 45 NOZH 2 180	1 3/4 45 NOZH 2 178

LSCHR = Luftregulierschraube offen

LD = Leerlaufdüse

POS = Clip Position von oben

HD = Hauptdüse



AS = Air screw open from fully-seated

IJ = Idling jet

POS = Clip position from top

MJ = Main jet

NICHT FÜR STRASSEN BETRIEB

Kraftstoff: Super bleifrei (125:RO Z 98/200:ROZ95)

NOT FOR HIGHWAY USE

Fuel: Super unleaded (125:ROZ 98/200:ROZ95)

**VERGASERREGULIERUNG
CARBURETOR SETTING**
KTM 125 SX EUROPA / USA 2000 KEIHIN PWK 39

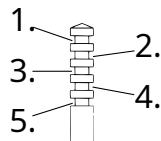
MEERESHÖHE <i>ALTITUDE</i>	TEMPERATUR →		- 20°C bis -7°C <i>- 2°F to 20°F</i>	- 6°C bis 5°C <i>19°F to 41°F</i>	6°C bis 15°C <i>42°F to 60°F</i>	16°C bis 24°C <i>61°F to 78°F</i>	25°C bis 38°C <i>79°F to 98°F</i>	37°C bis 49°C <i>99°F to 120°F</i>
3000 m 10000 ft ↑ 2301 m 7501 ft	LSCHR	<i>AS</i>	1 1/2	1 3/4	2	2 1/4	2 1/2	2 3/4
	LD	<i>IJ</i>	45	42	40	38	38	38
	NADEL	<i>NEEDLE</i>	R1468D	R1469D	R1469D	R1469D	R1469D	R1469D
	POS	<i>POS</i>	2	3	2	3	1	1
	HD	<i>MJ</i>	185	182	180	178	175	175
2300 m 7500 ft ↑ 1501 m 5001 ft	LSCHR	<i>AS</i>	1 1/4	1 1/2	1 3/4	2	2 1/4	2 1/2
	LD	<i>IJ</i>	48	45	42	40	38	38
	NADEL	<i>NEEDLE</i>	R1468D	R1468D	R1469D	R1469D	R1469D	R1469D
	POS	<i>POS</i>	3	2	3	2	2	1
	HD	<i>MJ</i>	188	185	182	180	178	175
1500 m 5000 ft ↑ 751 m 2501 ft	LSCHR	<i>AS</i>	1	1 1/4	1 1/2	1 3/4	2	2 1/4
	LD	<i>IJ</i>	50	48	45	42	40	38
	NADEL	<i>NEEDLE</i>	R1467D	R1468D	R1468D	R1469D	R1469D	R1469D
	POS	<i>POS</i>	3	3	2	3	2	2
	HD	<i>MJ</i>	190	188	185	182	180	178
750 m 2500 ft ↑ 301 m 1001 ft	LSCHR	<i>AS</i>	3/4	1	1 1/4	1 1/2	1 3/4	2
	LD	<i>IJ</i>	52	50	48	45	42	40
	NADEL	<i>NEEDLE</i>	R1467D	R1467D	R1468D	R1468D	R1469D	R1469D
	POS	<i>POS</i>	4	3	3	2	3	2
	HD	<i>MJ</i>	192	190	188	185	182	180
300 m 1000 ft ↑ Meeresniveau <i>Sea level</i>	LSCHR	<i>AS</i>	1/2	3/4	1	1 1/4	1 1/2	1 3/4
	LD	<i>IJ</i>	55	52	50	48	45	42
	NADEL	<i>NEEDLE</i>	R1467D	R1467D	R1467D	R1468D	R1468D	R1469D
	POS	<i>POS</i>	5	4	3	3	2	3
	HD	<i>MJ</i>	195	192	190	188	185	182

LSCHR = Luftregulierschraube offen

LD = Leerlaufdüse

POS = Clip Position von oben

HD = Hauptdüse


AS = Air screw open from fully-seated
IJ = Idling jet
POS = Clip position from top
MJ = Main jet
NICHT FÜR STRASSEN BETRIEB

Kraftstoff: Euro-Super bleifrei ROZ 95

NOT FOR HIGHWAY USE

Fuel: Euro-Super unleaded ROZ 95

**VERGASERREGULIERUNG
CARBURETOR SETTING**
KTM 125 MXC/EXC EUR/USA 2000 KEIHIN PWK 38 AG

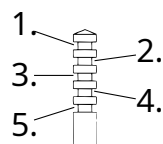
MEERESHÖHE <i>ALTITUDE</i>	TEMPERATUR →		- 20°C bis -7°C <i>- 2°F to 20°F</i>	- 6°C bis 5°C <i>19°F to 41°F</i>	6°C bis 15°C <i>42°F to 60°F</i>	16°C bis 24°C <i>61°F to 78°F</i>	25°C bis 38°C <i>79°F to 98°F</i>	37°C bis 49°C <i>99°F to 120°F</i>
3000 m 10000 ft ↑ 2301 m 7501 ft	LSCHR LD NADEL POS HD	AS IJ NEEDLE POS MJ	1 1/2 48 NOZH 3 175	1 3/4 45 NOZH 3 172	2 42 NOZH 2 170	2 1/4 40 NOZI 1 168	2 1/2 38 NOZI 1 165	2 3/4 38 NOZI 1 165
2300 m 7500 ft ↑ 1501 m 5001 ft	LSCHR LD NADEL POS HD	AS IJ NEEDLE POS MJ	1 1/4 50 NOZG 4 178	1 1/2 48 NOZH 3 175	1 3/4 45 NOZH 3 172	2 42 NOZI 2 170	2 1/4 40 NOZI 1 168	2 1/2 38 NOZI 1 165
1500 m 5000 ft ↑ 751 m 2501 ft	LSCHR LD NADEL POS HD	AS IJ NEEDLE POS MJ	1 52 NOZG 4 180	1 1/4 50 NOZG 4 178	1 1/2 48 NOZH 3 175	1 3/4 45 NOZH 3 172	2 42 NOZH 2 170	2 1/4 40 NOZI 1 168
750 m 2500 ft ↑ 301 m 1001 ft	LSCHR LD NADEL POS HD	AS IJ NEEDLE POS MJ	3/4 55 NOZG 4 182	1 52 NOZG 4 180	1 1/4 50 NOZH 3 178	1 1/2 48 NOZH 3 175	1 3/4 45 NOZI 3 172	2 42 NOZI 2 170
300 m 1000 ft ↑ Meeresniveau Sea level	LSCHR LD NADEL POS HD	AS IJ NEEDLE POS MJ	1/2 55 NOZF 5 185	3/4 52 NOZG 4 182	1 50 NOZG 4 180	1 1/4 50 NOZH 3 178	1 1/2 48 NOZH 3 175	1 3/4 45 NOZI 2 172

LSCHR = Luftregulierschraube offen

LD = Leerlaufdüse

POS = Clip Position von oben

HD = Hauptdüse



AS = Air screw open from fully-seated

IJ = Idling jet

POS = Clip position from top

MJ = Main jet

NICHT FÜR STRASSEN BETRIEB

Kraftstoff: Euro-Super bleifrei ROZ 95

NOT FOR HIGHWAY USE

Fuel: Euro-Super unleaded ROZ 95

**VERGASERREGULIERUNG
CARBURETOR SETTING**
KTM 200 MXC/EXC EUR/USA 2000 KEIHIN PWK 38 AG

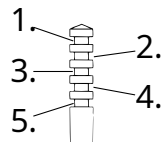
MEERESHÖHE <i>ALTITUDE</i>	TEMPERATUR →		- 20°C bis -7°C <i>- 2°F to 20°F</i>	- 6°C bis 5°C <i>19°F to 41°F</i>	6°C bis 15°C <i>42°F to 60°F</i>	16°C bis 24°C <i>61°F to 78°F</i>	25°C bis 38°C <i>79°F to 98°F</i>	37°C bis 49°C <i>99°F to 120°F</i>
3000 m 10000 ft ↑ 2301 m 7501 ft	LSCHR <i>AS</i> LD <i>IJ</i> NADEL <i>NEEDLE</i> POS <i>POS</i> HD <i>MJ</i>		1 3/4 45 NOZH 2 180	1 3/4 45 NOZH 2 178	1 3/4 42 NOZI 2 175	2 42 NOZI 1 172	2 42 NOZI 1 170	1 3/4 40 NOZI 1 170
2300 m 7500 ft ↑ 1501 m 5001 ft	LSCHR <i>AS</i> LD <i>IJ</i> NADEL <i>NEEDLE</i> POS <i>POS</i> HD <i>MJ</i>		1 1/4 45 NOZG 3 182	1 3/4 45 NOZH 2 180	1 3/4 45 NOZH 2 178	1 3/4 42 NOZI 2 175	2 42 NOZI 1 172	2 42 NOZI 1 170
1500 m 5000 ft ↑ 751 m 2501 ft	LSCHR <i>AS</i> LD <i>IJ</i> NADEL <i>NEEDLE</i> POS <i>POS</i> HD <i>MJ</i>		1 1/2 48 NOZG 3 182	1 1/4 45 NOZG 3 182	1 1/2 45 NOZH 2 180	1 3/4 45 NOZH 2 178	1 3/4 42 NOZI 2 175	2 42 NOZI 1 172
750 m 2500 ft ↑ 301 m 1001 ft	LSCHR <i>AS</i> LD <i>IJ</i> NADEL <i>NEEDLE</i> POS <i>POS</i> HD <i>MJ</i>		1 1/4 48 NOZG 4 185	1 48 NOZG 3 182	1 1/4 45 NOZG 3 182	1 1/2 45 NOZH 2 180	1 3/4 45 NOZH 2 178	1 3/4 42 NOZI 2 175
300 m 1000 ft ↑ Meeresniveau <i>Sea level</i>	LSCHR <i>AS</i> LD <i>IJ</i> NADEL <i>NEEDLE</i> POS <i>POS</i> HD <i>MJ</i>		1 48 NOZF 4 188	1 1/4 48 NOZG 4 185	1 1/2 48 NOZG 3 182	1 1/4 45 NOZG 3 182	1 1/2 45 NOZH 2 180	1 3/4 45 NOZH 2 178

LSCHR = Luftregulierschraube offen

LD = Leerlaufdüse

POS = Clip Position von oben

HD = Hauptdüse


AS = Air screw open from fully-seated
IJ = Idling jet
POS = Clip position from top
MJ = Main jet
NICHT FÜR STRASSEN BETRIEB

Kraftstoff: Euro-Super bleifrei ROZ 95

NOT FOR HIGHWAY USE

Fuel: Euro-Super unleaded ROZ 95

VERGASERREGULIERUNG KTM 125 SX EUROPA / USA 2001 KEIHIN PWK 39

CARBURETOR SETTING

MEERESHÖHE ALTITUDE	TEMPERATUR →	- 20°C bis -7°C - 2°F to 20°F	- 6°C bis 5°C 19°F to 41°F	6°C bis 15°C 42°F to 60°F	16°C bis 24°C 61°F to 78°F	25°C bis 38°C 79°F to 98°F	37°C bis 49°C 99°F to 120°F
3000 m 10000 ft ↑ 2301 m 7501 ft	LSCHR <i>AS</i> LD <i>IJ</i> NADEL <i>NEEDLE</i> POS <i>POS</i> HD <i>MJ</i>	1 1/2 45 R1468D 2 185	1 3/4 42 R1469D 3 182	2 40 R1469D 2 180	2 1/4 38 R1470D 2 178	2 1/2 38 R1470D 1 175	2 3/4 38 R1470D 1 172
2300 m 7500 ft ↑ 1501 m 5001 ft	LSCHR <i>AS</i> LD <i>IJ</i> NADEL <i>NEEDLE</i> POS <i>POS</i> HD <i>MJ</i>	1 1/4 48 R1468D 3 188	1 1/2 45 R1468D 2 185	1 3/4 42 R1469D 3 182	2 40 R1469D 2 180	2 1/4 38 R1469D 2 178	2 1/2 38 R1470D 1 175
1500 m 5000 ft ↑ 751 m 2501 ft	LSCHR <i>AS</i> LD <i>IJ</i> NADEL <i>NEEDLE</i> POS <i>POS</i> HD <i>MJ</i>	1 50 R1467D 3 190	1 1/4 48 R1468D 3 188	1 1/2 45 R1468D 2 185	1 3/4 42 R1469D 2 182	2 40 R1469D 2 180	2 1/4 38 R1469D 2 178
750 m 2500 ft ↑ 301 m 1001 ft	LSCHR <i>AS</i> LD <i>IJ</i> NADEL <i>NEEDLE</i> POS <i>POS</i> HD <i>MJ</i>	3/4 52 R1467D 4 192	1 50 R1467D 3 190	1 1/4 48 R1468D 3 188	1 1/2 45 R1468D 3 185	1 3/4 42 R1469D 2 182	2 40 R1469D 2 180
300 m 1000 ft ↑ Meeresniveau Sea level	LSCHR <i>AS</i> LD <i>IJ</i> NADEL <i>NEEDLE</i> POS <i>POS</i> HD <i>MJ</i>	1/2 55 R1467D 5 195	3/4 52 R1467D 4 192	1 50 R1468D 3 190	1 1/4 48 R1468D 3 188	1 1/2 45 R1468D 2 185	1 3/4 42 R1470D 2 182

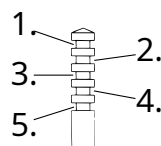
LSCHR = Luftregulierschraube offen

LD = Leerlaufdüse

POS = Clip Position von oben =

HD Hauptdüse

Schieber = 5,5

*AS* = Air screw open from fully-seated*IJ* = Idling jet*POS* = Clip position from top*MJ* = Main jet*Slide* = 5,5**NICHT FÜR STRASSEN BETRIEB**

Kraftstoff: Euro-Super bleifrei ROZ 95

NOT FOR HIGHWAY USE

Fuel: Euro-Super unleaded ROZ 95

**VERGASERREGULIERUNG
CARBURETOR SETTING**
KTM 125 MXC/EXC EUR/USA 2001 KEIHIN PWK 38 AG

MEERESHÖHE ALTITUDE	TEMPERATUR →	- 20°C bis -7°C - 2°F to 20°F	- 6°C bis 5°C 19°F to 41°F	6°C bis 15°C 42°F to 60°F	16°C bis 24°C 61°F to 78°F	25°C bis 38°C 79°F to 98°F	37°C bis 49°C 99°F to 120°F
3000 m 10000 ft ↑ 2301 m 7501 ft	LSCHR <i>AS</i> LD <i>IJ</i> NADEL <i>NEEDLE</i> POS <i>POS</i> HD <i>MJ</i>	1 1/2 48 NOZH 3 175	1 3/4 45 NOZH 3 172	2 42 NOZH 2 170	2 1/4 40 NOZI 1 168	2 1/2 38 NOZI 1 165	2 3/4 38 NOZI 1 165
2300 m 7500 ft ↑ 1501 m 5001 ft	LSCHR <i>AS</i> LD <i>IJ</i> NADEL <i>NEEDLE</i> POS <i>POS</i> HD <i>MJ</i>	1 1/4 50 NOZG 4 178	1 1/2 48 NOZH 3 175	1 3/4 45 NOZH 3 172	2 42 NOZI 2 170	2 1/4 40 NOZI 1 168	2 1/2 38 NOZI 1 165
1500 m 5000 ft ↑ 751 m 2501 ft	LSCHR <i>AS</i> LD <i>IJ</i> NADEL <i>NEEDLE</i> POS <i>POS</i> HD <i>MJ</i>	1 52 NOZG 4 180	1 1/4 50 NOZG 4 178	1 1/2 48 NOZH 3 175	1 3/4 45 NOZH 2 172	2 42 NOZH 2 170	2 1/4 40 NOZI 1 168
750 m 2500 ft ↑ 301 m 1001 ft	LSCHR <i>AS</i> LD <i>IJ</i> NADEL <i>NEEDLE</i> POS <i>POS</i> HD <i>MJ</i>	3/4 55 NOZG 4 182	1 52 NOZG 4 180	1 1/4 50 NOZH 3 178	1 1/2 48 NOZH 3 175	1 3/4 45 NOZI 2 172	2 42 NOZI 2 170
300 m 1000 ft ↑ Meeresniveau Sea level	LSCHR <i>AS</i> LD <i>IJ</i> NADEL <i>NEEDLE</i> POS <i>POS</i> HD <i>MJ</i>	1/2 55 NOZF 5 185	3/4 52 NOZG 4 182	1 50 NOZG 4 180	1 1/4 50 NOZH 3 178	1 1/2 48 NOZH 3 175	1 3/4 45 NOZI 2 172

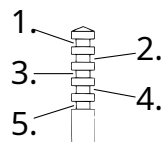
LSCHR = Luftregulierschraube offen

LD = Leerlaufdüse

POS = Clip Position von oben =

HD Hauptdüse

Schieber = 6,5



AS = Air screw open from fully-seated

IJ = Idling jet

POS = Clip position from top

MJ = Main jet

Slide = 6,5

NICHT FÜR STRASSENBE TRIEB

Kraftstoff: Euro-Super bleifrei ROZ 95

NOT FOR HIGHWAY USE

Fuel: Euro-Super unleaded ROZ 95

VERGASERREGULIERUNG
CARBURETOR SETTING
KTM 200 MXC/EXC EUR/USA 2001 KEIHIN PWK 38 AG

MEERESHÖHE ALTITUDE	TEMPERATUR →	- 20°C bis -7°C - 2°F to 20°F	- 6°C bis 5°C 19°F to 41°F	6°C bis 15°C 42°F to 60°F	16°C bis 24°C 61°F to 78°F	25°C bis 38°C 79°F to 98°F	37°C bis 49°C 99°F to 120°F
3000 m 10000 ft ↑ 2301 m 7501 ft	LSCHR <i>AS</i> LD <i>IJ</i> NADEL <i>NEEDLE</i> POS <i>POS</i> HD <i>MJ</i>	1 3/4 45 NOZH 2 180	1 3/4 45 NOZH 2 178	1 3/4 42 NOZI 2 175	2 42 NOZI 1 172	2 42 NOZI 1 170	1 3/4 40 NOZI 1 170
2300 m 7500 ft ↑ 1501 m 5001 ft	LSCHR <i>AS</i> LD <i>IJ</i> NADEL <i>NEEDLE</i> POS <i>POS</i> HD <i>MJ</i>	1 1/4 45 NOZG 3 182	1 3/4 45 NOZH 2 180	1 3/4 45 NOZH 2 178	1 3/4 42 NOZI 2 175	2 42 NOZI 1 172	2 42 NOZI 1 170
1500 m 5000 ft ↑ 751 m 2501 ft	LSCHR <i>AS</i> LD <i>IJ</i> NADEL <i>NEEDLE</i> POS <i>POS</i> HD <i>MJ</i>	1 1/2 48 NOZG 3 182	1 1/4 45 NOZG 3 182	1 1/2 45 NOZH 2 180	1 3/4 45 NOZH 2 178	1 3/4 42 NOZI 2 175	2 42 NOZI 1 172
750 m 2500 ft ↑ 301 m 1001 ft	LSCHR <i>AS</i> LD <i>IJ</i> NADEL <i>NEEDLE</i> POS <i>POS</i> HD <i>MJ</i>	1 1/4 48 NOZF 4 185	1 48 NOZF 4 182	1 1/4 45 NOZG 3 182	1 1/2 45 NOZG 3 180	1 3/4 45 NOZH 2 178	1 3/4 42 NOZI 2 175
300 m 1000 ft ↑ Meeresniveau Sea level	LSCHR <i>AS</i> LD <i>IJ</i> NADEL <i>NEEDLE</i> POS <i>POS</i> HD <i>MJ</i>	1 48 NOZF 5 188	1 1/4 48 NOZF 4 185	1 1/2 48 NOZG 3 182	1 1/4 45 NOZG 3 182	1 1/2 45 NOZH 2 180	1 3/4 45 NOZH 2 178

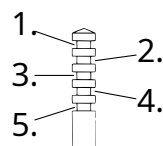
LSCHR = Luftregulierschraube offen

LD = Leerlaufdüse

POS = Clip Position von oben =

HD = Hauptdüse

Schieber = 6,5

*AS* = Air screw open from fully-seated*IJ* = Idling jet*POS* = Clip position from top*MJ* = Main jet*Slide* = 6,5**NICHT FÜR STRASSEN BETRIEB**

Kraftstoff: Euro-Super bleifrei ROZ 95

NOT FOR HIGHWAY USE

Fuel: Euro-Super unleaded ROZ 95

VERGASERREGULIERUNG CARBURETOR SETTING **KTM 125 SX EUROPA / USA 2002 KEIHIN PWK 39**

MEERESHÖHE ALTITUDE	TEMPERATUR →	- 20°C bis -7°C - 2°F to 20°F	- 6°C bis 5°C 19°F to 41°F	6°C bis 15°C 42°F to 60°F	16°C bis 24°C 61°F to 78°F	25°C bis 38°C 79°F to 98°F	37°C bis 49°C 99°F to 120°F
3000 m 10000 ft ↑ 2301 m 7501 ft	LSCHR <i>AS</i> LD <i>IJ</i> NADEL <i>NEEDLE</i> POS <i>POS</i> HD <i>MJ</i>	1 1/2 45 R1469D 3 185	1 3/4 42 R1470D 3 182	2 40 R1470D 2 180	2 1/4 38 R1470D 2 178	2 1/2 38 R1471D 1 175	2 3/4 38 R1471D 1 172
2300 m 7500 ft ↑ 1501 m 5001 ft	LSCHR <i>AS</i> LD <i>IJ</i> NADEL <i>NEEDLE</i> POS <i>POS</i> HD <i>MJ</i>	1 1/4 48 R1469D 3 188	1 1/2 45 R1469D 3 185	1 3/4 42 R1470D 3 182	2 40 R1470D 2 180	2 1/4 38 R1470D 2 178	2 1/2 38 R1471D 1 175
1500 m 5000 ft ↑ 751 m 2501 ft	LSCHR <i>AS</i> LD <i>IJ</i> NADEL <i>NEEDLE</i> POS <i>POS</i> HD <i>MJ</i>	1 50 R1468D 3 190	1 1/4 48 R1469D 3 188	1 1/2 45 R1469D 2 185	1 3/4 42 R1470D 2 182	2 40 R1470D 2 180	2 1/4 38 R1470D 2 178
750 m 2500 ft ↑ 301 m 1001 ft	LSCHR <i>AS</i> LD <i>IJ</i> NADEL <i>NEEDLE</i> POS <i>POS</i> HD <i>MJ</i>	3/4 52 R1468D 4 192	1 50 R1468D 3 190	1 1/4 48 R1469D 3 188	1 1/2 45 R1469D 3 185	1 3/4 42 R1470D 2 182	2 40 R1470D 2 180
300 m 1000 ft ↑ Meeresniveau Sea level	LSCHR <i>AS</i> LD <i>IJ</i> NADEL <i>NEEDLE</i> POS <i>POS</i> HD <i>MJ</i>	1/2 55 R1468D 5 195	3/4 52 R1468D 4 192	1 50 R1469D 3 190	1 1/4 48 R1469D 3 188	1 1/2 45 R1469D 2 185	1 3/4 42 R1470D 2 182

LSCHR = Luftregulierschraube offen =

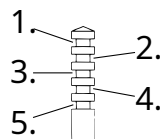
LD = Leerlaufdüse

POS = Clip Position von oben

HD = Hauptdüse

Schieber = 5,5

Zerstäuber = 6 mm



AS = Air screw open from fully-seated =

IJ = Idling jet

POS = Clip position from top

MJ = Main jet

Slide = 5,5

Atomizer = 6 mm

NICHT FÜR STRASSEN BETRIEB

Kraftstoff: Euro-Super bleifrei ROZ 95

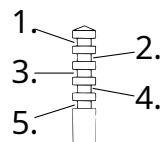
NOT FOR HIGHWAY USE

Fuel: Euro-Super unleaded ROZ 95

VERGASERREGULIERUNG
CARBURETOR SETTING
KTM 125 EXC EUR 2002 KEIHIN PWK 38 AG

MEERESHÖHE ALTITUDE	TEMPERATUR →	- 20°C bis -7°C - 2°F to 20°F	- 6°C bis 5°C 19°F to 41°F	6°C bis 15°C 42°F to 60°F	16°C bis 24°C 61°F to 78°F	25°C bis 38°C 79°F to 98°F	37°C bis 49°C 99°F to 120°F
3000 m 10000 ft ↑ 2301 m 7501 ft	LSCHR <i>AS</i> LD <i>IJ</i> NADEL <i>NEEDLE</i> POS <i>POS</i> HD <i>MJ</i>	1 1/2 45 NOZG 3 180	1 3/4 42 NOZG 3 178	2 40 NOZG 2 175	2 1/4 38 NOZH 1 172	2 1/2 35 NOZH 1 170	2 3/4 32 NOZI 1 168
2300 m 7500 ft ↑ 1501 m 5001 ft	LSCHR <i>AS</i> LD <i>IJ</i> NADEL <i>NEEDLE</i> POS <i>POS</i> HD <i>MJ</i>	1 1/4 48 NOZF 4 182	1 1/2 45 NOZG 3 180	1 3/4 42 NOZG 3 178	2 40 NOZH 2 175	2 1/4 38 NOZH 1 172	2 1/2 35 NOZH 1 170
1500 m 5000 ft ↑ 751 m 2501 ft	LSCHR <i>AS</i> LD <i>IJ</i> NADEL <i>NEEDLE</i> POS <i>POS</i> HD <i>MJ</i>	1 50 NOZF 4 185	1 1/4 48 NOZF 4 182	1 1/2 45 NOZG 3 180	1 3/4 42 NOZG 2 178	2 40 NOZG 2 175	2 1/4 38 NOZH 1 172
750 m 2500 ft ↑ 301 m 1001 ft	LSCHR <i>AS</i> LD <i>IJ</i> NADEL <i>NEEDLE</i> POS <i>POS</i> HD <i>MJ</i>	3/4 52 NOZF 4 188	1 50 NOZF 4 185	1 1/4 48 NOZG 3 182	1 1/2 45 NOZG 3 180	1 3/4 42 NOZG 2 178	2 40 NOZH 2 175
300 m 1000 ft ↑ Meeresniveau Sea level	LSCHR <i>AS</i> LD <i>IJ</i> NADEL <i>NEEDLE</i> POS <i>POS</i> HD <i>MJ</i>	1/2 55 NOZE 5 190	3/4 52 NOZF 4 188	1 50 NOZF 4 185	1 1/4 48 NOZG 3 182	1 1/2 45 NOZG 3 180	1 3/4 42 NOZH 2 178

LSCHR = Luftregulierschraube offen =
 LD = Leerlaufdüse
 POS = Clip Position von oben
 HD = Hauptdüse
 Schieber = 6,5
 Zerstäuber = 5 mm



AS = Air screw open from fully-seated =
IJ = Idling jet
POS = Clip position from top
MJ = Main jet
 Slide = 6,5
 Atomizer = 5 mm

NICHT FÜR STRASSEN BETRIEB

Kraftstoff: Euro-Super bleifrei ROZ 95
NOT FOR HIGHWAY USE
 Fuel: Euro-Super unleaded ROZ 95

VERGASERREGULIERUNG
CARBURETOR SETTING
KTM 200 MXC/EXC EUR/USA 2002 KEIHIN PWK 38 AG

MEERESHÖHE ALTITUDE	TEMPERATUR →	- 20°C bis -7°C - 2°F to 20°F	- 6°C bis 5°C 19°F to 41°F	6°C bis 15°C 42°F to 60°F	16°C bis 24°C 61°F to 78°F	25°C bis 38°C 79°F to 98°F	37°C bis 49°C 99°F to 120°F
3000 m 10000 ft ↑ 2301 m 7501 ft	LSCHR <i>AS</i> LD <i>IJ</i> NADEL <i>NEEDLE</i> POS <i>POS</i> HD <i>MJ</i>	1 3/4 45 NOZF 2 178	1 3/4 45 NOZG 2 175	1 3/4 42 NOZH 2 172	2 42 NOZH 1 170	2 42 NOZI 1 168	1 3/4 40 NOZI 1 165
2300 m 7500 ft ↑ 1501 m 5001 ft	LSCHR <i>AS</i> LD <i>IJ</i> NADEL <i>NEEDLE</i> POS <i>POS</i> HD <i>MJ</i>	1 1/4 45 NOZF 3 180	1 3/4 45 NOZF 2 178	1 3/4 45 NOZG 2 175	1 3/4 42 NOZH 2 172	2 42 NOZH 1 170	2 42 NOZI 1 168
1500 m 5000 ft ↑ 751 m 2501 ft	LSCHR <i>AS</i> LD <i>IJ</i> NADEL <i>NEEDLE</i> POS <i>POS</i> HD <i>MJ</i>	1 1/2 48 NOZE 3 182	1 1/4 45 NOZF 3 180	1 1/2 45 NOZF 2 178	1 3/4 45 NOZG 2 175	1 3/4 42 NOZH 2 172	2 42 NOZH 1 170
750 m 2500 ft ↑ 301 m 1001 ft	LSCHR <i>AS</i> LD <i>IJ</i> NADEL <i>NEEDLE</i> POS <i>POS</i> HD <i>MJ</i>	1 1/4 48 NOZD 4 185	1 48 NOZE 4 182	1 1/4 45 NOZF 3 180	1 1/2 45 NOZF 3 178	1 3/4 45 NOZG 2 175	1 3/4 42 NOZH 2 172
300 m 1000 ft ↑ Meeresniveau Sea level	LSCHR <i>AS</i> LD <i>IJ</i> NADEL <i>NEEDLE</i> POS <i>POS</i> HD <i>MJ</i>	1 50 NOZD 5 188	1 1/4 48 NOZD 4 185	1 1/2 48 NOZE 3 182	1 1/4 45 NOZF 3 180	1 1/2 45 NOZF 2 178	1 3/4 45 NOZG 2 175

LSCHR = Luftregulierschraube offen =

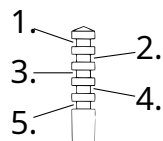
LD = Leerlaufdüse

POS = Clip Position von oben

HD = Hauptdüse

Schieber = 6,5

Zerstäuber = 5 mm


AS = Air screw open from fully-seated =

IJ = Idling jet

POS = Clip position from top

MJ = Main jet

Slide = 6,5

Atomizer = 5 mm

NICHT FÜR STRASSEN BETRIEB

Kraftstoff: Euro-Super bleifrei ROZ 95

NOT FOR HIGHWAY USE

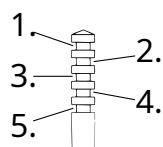
Fuel: Euro-Super unleaded ROZ 95

VERGASERREGULIERUNG
CARBURETOR SETTING

KTM 125 SX EUROPA / USA 2003 KEIHIN PWK 39

MEERESHÖHE ALTITUDE	TEMPERATUR →	- 20°C bis -7°C - 2°F to 20°F	- 6°C bis 5°C 19°F to 41°F	6°C bis 15°C 42°F to 60°F	16°C bis 24°C 61°F to 78°F	25°C bis 38°C 79°F to 98°F	37°C bis 49°C 99°F to 120°F
3000 m 10000 ft ↑ 2301 m 7501 ft	LSCHR <i>AS</i> LD <i>IJ</i> NADEL <i>NEEDLE</i> POS <i>POS</i> HD <i>MJ</i>	1 1/2 45 R1469D 2 185	1 3/4 42 R1470D 3 182	2 40 R1470D 2 180	2 1/4 38 R1470D 2 178	2 1/2 38 R1471D 1 175	2 3/4 38 R1471D 1 172
2300 m 7500 ft ↑ 1501 m 5001 ft	LSCHR <i>AS</i> LD <i>IJ</i> NADEL <i>NEEDLE</i> POS <i>POS</i> HD <i>MJ</i>	1 1/4 48 R1469D 3 188	1 1/2 45 R1469D 2 185	1 3/4 42 R1470D 3 182	2 40 R1470D 2 180	2 1/4 38 R1470D 2 178	2 1/2 38 R1471D 1 175
1500 m 5000 ft ↑ 751 m 2501 ft	LSCHR <i>AS</i> LD <i>IJ</i> NADEL <i>NEEDLE</i> POS <i>POS</i> HD <i>MJ</i>	1 50 R1468D 3 190	1 1/4 48 R1469D 3 188	1 1/2 45 R1469D 2 185	1 3/4 42 R1470D 2 182	2 40 R1470D 2 180	2 1/4 38 R1470D 2 178
750 m 2500 ft ↑ 301 m 1001 ft	LSCHR <i>AS</i> LD <i>IJ</i> NADEL <i>NEEDLE</i> POS <i>POS</i> HD <i>MJ</i>	3/4 52 R1468D 4 192	1 50 R1468D 3 190	1 1/4 48 R1469D 3 188	1 1/2 45 R1469D 3 185	1 3/4 42 R1470D 2 182	2 40 R1470D 2 180
300 m 1000 ft ↑ Meeresniveau Sea level	LSCHR <i>AS</i> LD <i>IJ</i> NADEL <i>NEEDLE</i> POS <i>POS</i> HD <i>MJ</i>	1/2 55 R1468D 5 195	3/4 52 R1468D 4 192	1 50 R1469D 3 190	1 1/4 48 R1469D 3 188	1 1/2 45 R141469D 2 185	1 3/4 42 R1470D 2 182

LSCHR = Luftregulierschraube offen =
 LD = Leerlaufdüse
 POS = Clip Position von oben
 HD = Hauptdüse
 Schieber=5,5
 Zerstäuber= 6 mm



AS = Air screw open from fully-seated =
IJ = Idling jet
POS = Clip position from top
MJ = Main jet
Slide = 5,5
 Atomizer = 6 mm

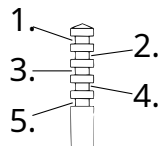
NICHT FÜR STRASSENBE TRIEB

Kraftstoff: Euro-Super bleifrei ROZ 95
NOT FOR HIGHWAY USE
 Fuel: Euro-Super unleaded ROZ 95

**VERGASERREGULIERUNG
CARBURETOR SETTING**
KTM 125 EXC EUR 2003 KEIHIN PWK 38 AG

MEERESHÖHE ALTITUDE	TEMPERATUR →	- 20°C bis -7°C - 2°F to 20°F	- 6°C bis 5°C 19°F to 41°F	6°C bis 15°C 42°F to 60°F	16°C bis 24°C 61°F to 78°F	25°C bis 38°C 79°F to 98°F	37°C bis 49°C 99°F to 120°F
3000 m 10000 ft ↑ 2301 m 7501 ft	LSCHR <i>AS</i> LD <i>IJ</i> NADEL <i>NEEDLE</i> POS <i>POS</i> HD <i>MJ</i>	1 1/2 45 NOZE 3 180	1 3/4 42 NOZE 3 178	2 40 NOZE 2 175	2 1/4 38 NOZF 1 172	2 1/2 35 NOZF 1 170	2 3/4 32 NOZG 1 168
2300 m 7500 ft ↑ 1501 m 5001 ft	LSCHR <i>AS</i> LD <i>IJ</i> NADEL <i>NEEDLE</i> POS <i>POS</i> HD <i>MJ</i>	1 1/4 48 NOZD 4 182	1 1/2 45 NOZE 3 180	1 3/4 42 NOZE 3 178	2 40 NOZF 2 175	2 1/4 38 NOZF 1 172	2 1/2 35 NOZF 1 170
1500 m 5000 ft ↑ 751 m 2501 ft	LSCHR <i>AS</i> LD <i>IJ</i> NADEL <i>NEEDLE</i> POS <i>POS</i> HD <i>MJ</i>	1 50 NOZD 4 185	1 1/4 48 NOZD 4 182	1 1/2 45 NOZE 3 180	1 3/4 42 NOZE 2 178	2 40 NOZE 2 175	2 1/4 38 NOZF 1 172
750 m 2500 ft ↑ 301 m 1001 ft	LSCHR <i>AS</i> LD <i>IJ</i> NADEL <i>NEEDLE</i> POS <i>POS</i> HD <i>MJ</i>	3/4 52 NOZD 4 188	1 50 NOZD 4 185	1 1/4 48 NOZE 3 182	1 1/2 45 NOZE 3 180	1 3/4 42 NOZE 2 178	2 40 NOZF 2 175
300 m 1000 ft ↑ Meeresniveau Sea level	LSCHR <i>AS</i> LD <i>IJ</i> NADEL <i>NEEDLE</i> POS <i>POS</i> HD <i>MJ</i>	1/2 55 NOZC 5 190	3/4 52 NOZD 4 188	1 50 NOZD 4 185	1 1/4 48 NOZE 3 182	1 1/2 45 NOZE 3 180	1 3/4 42 NOZF 2 178

LSCHR = Luftregulierschraube offen =
LD = Leerlaufdüse
POS = Clip Position von oben
HD = Hauptdüse
Schieber=6,5
Zerstäuber= 5 mm



AS = Air screw open from fully-seated
IJ = Idling jet
POS = Clip position from top
MJ = Main jet
Slide = 6,5
Atomizer= 5 mm

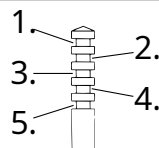
NICHT FÜR STRASSENBE TRIEB
Kraftstoff: Euro-Super bleifrei ROZ 95
NOT FOR HIGHWAY USE
Fuel: Euro-Super unleaded ROZ 95

VERGASERREGULIERUNG CARBURETOR SETTING **KTM 200 SX EUROPA / USA 2003 KEIHIN PWK 39 AG**

MEERESHÖHE ALTITUDE	TEMPERATUR →	- 20°C bis -7°C - 2°F to 20°F	- 6°C bis 5°C 19°F to 41°F	6°C bis 15°C 42°F to 60°F	16°C bis 24°C 61°F to 78°F	25°C bis 38°C 79°F to 98°F	37°C bis 49°C 99°F to 120°F
3000 m 10000 ft ↑ 2301 m 7501 ft	LSCHR <i>AS</i> LD <i>IJ</i> NADEL <i>NEEDLE</i> POS <i>POS</i> HD <i>MJ</i>	1 1/2 48 R1468G 2 190	1 3/4 45 R1469G 3 188	2 42 R1469G 2 185	2 1/4 40 R1469G 2 182	2 1/2 40 R1470G 1 180	2 3/4 38 R1470G 1 178
2300 m 7500 ft ↑ 1501 m 5001 ft	LSCHR <i>AS</i> LD <i>IJ</i> NADEL <i>NEEDLE</i> POS <i>POS</i> HD <i>MJ</i>	1 1/4 50 R1468G 3 192	1 1/2 48 R1468G 2 190	1 3/4 45 R1469G 3 188	2 42 R1469G 2 185	2 1/4 40 R1469G 2 182	2 1/2 38 R1470G 1 180
1500 m 5000 ft ↑ 751 m 2501 ft	LSCHR <i>AS</i> LD <i>IJ</i> NADEL <i>NEEDLE</i> POS <i>POS</i> HD <i>MJ</i>	1 52 R1467G 3 195	1 1/4 50 R1468G 3 192	1 1/2 48 R1468G 2 190	1 3/4 45 R1469G 2 188	2 42 R1469G 2 185	2 1/4 4 1469G 2 182
750 m 2500 ft ↑ 301 m 1001 ft	LSCHR <i>AS</i> LD <i>IJ</i> NADEL <i>NEEDLE</i> POS <i>POS</i> HD <i>MJ</i>	3/4 55 R1467G 4 198	1 52 R1467G 3 195	1 1/4 50 R1468G 3 192	1 1/2 48 R1468G 3 190	1 3/4 45 R1469G 2 188	2 42 R1469G 2 185
300 m 1000 ft ↑ Meeresniveau Sea level	LSCHR <i>AS</i> LD <i>IJ</i> NADEL <i>NEEDLE</i> POS <i>POS</i> HD <i>MJ</i>	1/2 58 R1466G 5 200	3/4 55 R1467G 4 198	1 52 R1468G 3 195	1 1/4 50 R1468G 3 192	1 1/2 48 R1468G 2 190	1 3/4 45 R1469G 2 188

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

Schieber= 5,5
Zerstäuber= 6 mm



AS = Air screw open from fully-seated =
IJ Idling jet
POS = Clip position from top
MJ = Main jet
Slide = 5,5
Atomizer= 6 mm

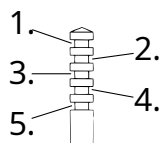
NICHT FÜR STRASSEN BETRIEB

Kraftstoff: Euro-Super bleifrei ROZ 95
NOT FOR HIGHWAY USE
Fuel: Euro-Super unleaded ROZ 95

**VERGASERREGULIERUNG
CARBURETOR SETTING**
KTM 200 MXC/EXC EUR/USA 2003 KEIHIN PWK 38 AG

MEERESHÖHE ALTITUDE	TEMPERATUR →	- 20°C bis -7°C - 2°F to 20°F	- 6°C bis 5°C 19°F to 41°F	6°C bis 15°C 42°F to 60°F	16°C bis 24°C 61°F to 78°F	25°C bis 38°C 79°F to 98°F	37°C bis 49°C 99°F to 120°F
3000 m 10000 ft ↑ 2301 m 7501 ft	LSCHR <i>AS</i> LD <i>IJ</i> NADEL <i>NEEDLE</i> POS <i>POS</i> HD <i>MJ</i>	1 3/4 45 NOZE 2 178	1 3/4 45 NOZF 2 175	1 3/4 42 NOZG 2 172	2 42 NOZG 1 170	2 42 NOZH 1 168	1 3/4 40 NOZH 1 165
2300 m 7500 ft ↑ 1501 m 5001 ft	LSCHR <i>AS</i> LD <i>IJ</i> NADEL <i>NEEDLE</i> POS <i>POS</i> HD <i>MJ</i>	1 1/4 45 NOZE 3 180	1 3/4 45 NOZE 2 178	1 3/4 45 NOZF 2 175	1 3/4 42 NOZG 2 172	2 42 NOZG 1 170	2 42 NOZH 1 168
1500 m 5000 ft ↑ 751 m 2501 ft	LSCHR <i>AS</i> LD <i>IJ</i> NADEL <i>NEEDLE</i> POS <i>POS</i> HD <i>MJ</i>	1 1/2 48 NOZD 3 182	1 1/4 45 NOZE 3 180	1 1/2 45 NOZE 2 178	1 3/4 45 NOZF 2 175	1 3/4 42 NOZG 2 172	2 42 NOZG 1 170
750 m 2500 ft ↑ 301 m 1001 ft	LSCHR <i>AS</i> LD <i>IJ</i> NADEL <i>NEEDLE</i> POS <i>POS</i> HD <i>MJ</i>	1 1/4 48 NOZD 4 185	1 48 NOZD 4 182	1 1/4 45 NOZE 3 180	1 1/2 45 NOZE 3 178	1 3/4 45 NOZF 2 175	1 3/4 42 NOZG 2 172
300 m 1000 ft ↑ Meeresniveau Sea level	LSCHR <i>AS</i> LD <i>IJ</i> NADEL <i>NEEDLE</i> POS <i>POS</i> HD <i>MJ</i>	1 50 NOZC 5 188	1 1/4 48 NOZD 4 185	1 1/2 48 NOZD 3 182	1 1/4 45 NOZE 3 180	1 1/2 45 NOZE 2 178	1 3/4 45 NOZG 2 175

LSCHR = Luftregulierschraube offen =
LD = Leerlaufdüse
POS = Clip Position von oben
HD = Hauptdüse
Schieber=6,5
Zerstäuber= 5 mm



AS = Air screw open from fully-seated =
IJ = Idling jet
POS = Clip position from top
MJ = Main jet
Slide = 6,5
Atomizer= 5 mm

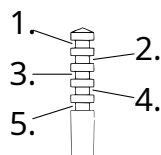
NICHT FÜR STRASSENBE TRIEB
Kraftstoff: Euro-Super bleifrei ROZ 95
NOT FOR HIGHWAY USE
Fuel: Euro-Super unleaded ROZ 95

VERGASERREGULIERUNG
CARBURETOR SETTING

KTM 125 SX EUROPA / USA 2004 KEIHIN PWK 39

MEERESHÖHE ALTITUDE	TEMPERATUR →	- 20°C bis -7°C - 2°F to 20°F	- 6°C bis 5°C 19°F to 41°F	6°C bis 15°C 42°F to 60°F	16°C bis 24°C 61°F to 78°F	25°C bis 38°C 79°F to 98°F	37°C bis 49°C 99°F to 120°F
3000 m 10000 ft ↑ 2301 m 7501 ft	LSCHR <i>AS</i> LD <i>Ij</i> NADEL <i>NEEDLE</i> POS <i>POS</i> HD <i>MJ</i>	1 1/2 45 R1469D 2 185	1 3/4 42 R1470D 3 182	2 40 R1470D 2 180	2 1/4 38 R1470D 2 178	2 1/2 38 R1471D 1 175	
2300 m 7500 ft ↑ 1501 m 5001 ft	LSCHR <i>AS</i> LD <i>Ij</i> NADEL <i>NEEDLE</i> POS <i>POS</i> HD <i>MJ</i>	1 1/4 48 R1469D 3 188	1 1/2 45 R1469D 2 185	1 3/4 42 R1470D 3 182	2 40 R1470D 2 180	2 1/4 38 R1470D 2 178	2 1/2 38 R1471D 1 175
1500 m 5000 ft ↑ 751 m 2501 ft	LSCHR <i>AS</i> LD <i>Ij</i> NADEL <i>NEEDLE</i> POS <i>POS</i> HD <i>MJ</i>	1 50 R1468D 3 190	1 1/4 48 R1469D 3 188	1 1/2 45 R1469D 2 185	1 3/4 42 R1470D 2 182	2 40 R1470D 2 180	2 1/4 38 R1470D 2 178
750 m 2500 ft ↑ 301 m 1001 ft	LSCHR <i>AS</i> LD <i>Ij</i> NADEL <i>NEEDLE</i> POS <i>POS</i> HD <i>MJ</i>	3/4 52 R1468D 4 192	1 50 R1468D 3 190	1 1/4 48 R1469D 3 188	1 1/2 45 R1469D 3 185	1 3/4 42 R1470D 2 182	2 40 R1470D 2 180
300 m 1000 ft ↑ Meeresniveau Sea level	LSCHR <i>AS</i> LD <i>Ij</i> NADEL <i>NEEDLE</i> POS <i>POS</i> HD <i>MJ</i>	1/2 55 R1468D 5 195	3/4 52 R1468D 4 192	1 50 R1469D 3 190	1 1/4 48 R1469D 3 188	1 1/2 45 R141469D 2 185	1 3/4 42 R1470D 2 182

LSCHR = Luftregulierschraube offen =
 LD = Leerlaufdüse
 POS = Clip Position von oben
 HD = Hauptdüse
 Schieber = 5,5
 Zerstäuber = 6 mm



AS = Air screw open from fully-seated =
Ij = Idling jet
POS = Clip position from top *MJ*
 = Main jet
Slide = 5,5
 Atomizer = 6 mm

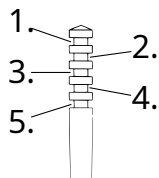
NICHT FÜR STRASSENBE TRIEB
 Kraftstoff: Euro-Super bleifrei ROZ 95
NOT FOR HIGHWAY USE
 Fuel: Euro-Super unleaded ROZ 95

VERGASERREGULIERUNG
CARBURETOR SETTING

KTM 125 EXC EUR 2004 KEIHIN PWK 38 AG

MEERESHÖHE ALTITUDE	TEMPERATUR →	- 20°C bis -7°C - 2°F to 20°F	- 6°C bis 5°C 19°F to 41°F	6°C bis 15°C 42°F to 60°F	16°C bis 24°C 61°F to 78°F	25°C bis 38°C 79°F to 98°F	37°C bis 49°C 99°F to 120°F
3000 m 10000 ft ↑ 2301 m 7501 ft	LSCHR <i>AS</i> LD <i>IJ</i> NADEL <i>NEEDLE</i> POS <i>POS</i> HD <i>MJ</i>	1 1/2 45 NOZE 3 180	1 3/4 42 NOZE 3 178	2 40 NOZE 2 175	2 1/4 38 NOZF 1 172	2 1/2 35 NOZF 1 170	
2300 m 7500 ft ↑ 1501 m 5001 ft	LSCHR <i>AS</i> LD <i>IJ</i> NADEL <i>NEEDLE</i> POS <i>POS</i> HD <i>MJ</i>	1 1/4 48 NOZD 4 182	1 1/2 45 NOZE 3 180	1 3/4 42 NOZE 3 178	2 40 NOZF 2 175	2 1/4 38 NOZF 1 172	2 1/2 35 NOZF 1 170
1500 m 5000 ft ↑ 751 m 2501 ft	LSCHR <i>AS</i> LD <i>IJ</i> NADEL <i>NEEDLE</i> POS <i>POS</i> HD <i>MJ</i>	1 50 NOZD 4 185	1 1/4 48 NOZD 4 182	1 1/2 45 NOZE 3 180	1 3/4 42 NOZE 2 178	2 40 NOZE 2 175	2 1/4 38 NOZF 1 172
750 m 2500 ft ↑ 301 m 1001 ft	LSCHR <i>AS</i> LD <i>IJ</i> NADEL <i>NEEDLE</i> POS <i>POS</i> HD <i>MJ</i>	3/4 52 NOZD 4 188	1 50 NOZD 4 185	1 1/4 48 NOZE 3 182	1 1/2 45 NOZE 3 180	1 3/4 42 NOZE 2 178	2 40 NOZF 2 175
300 m 1000 ft ↑ Meeresniveau Sea level	LSCHR <i>AS</i> LD <i>IJ</i> NADEL <i>NEEDLE</i> POS <i>POS</i> HD <i>MJ</i>	1/2 55 NOZC 5 190	3/4 52 NOZD 4 188	1 50 NOZD 4 185	1 1/4 48 NOZE 3 182	1 1/2 45 NOZE 3 180	1 3/4 42 NOZF 2 178

LSCHR = Luftregulierschraube offen =
 LD = Leerlaufdüse
 POS = Clip Position von oben
 HD = Hauptdüse
 Schieber = 6,5
 Zerstäuber = 5 mm



AS = Air screw open from fully-seated =
IJ = Idling jet
POS = Clip position from top
MJ = Main jet
Slide = 6,5
 Atomizer = 5 mm

NICHT FÜR STRASSENBE TRIEB

Kraftstoff: Euro-Super bleifrei ROZ 95

NOT FOR HIGHWAY USE

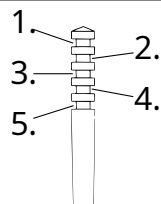
Fuel: Euro-Super unleaded ROZ 95

VERGASERREGULIERUNG
CARBURETOR SETTING

KTM 200 SX EUROPA / USA 2004 KEIHIN PWK 39

MEERESHÖHE ALTITUDE	TEMPERATUR →		- 20°C bis -7°C - 2°F to 20°F	- 6°C bis 5°C 19°F to 41°F	6°C bis 15°C 42°F to 60°F	16°C bis 24°C 61°F to 78°F	25°C bis 38°C 79°F to 98°F	37°C bis 49°C 99°F to 120°F
3000 m 10000 ft ↑ 2301 m 7501 ft	LSCHR LD NADEL POS HD	AS IJ NEEDLE POS MJ	1 1/2 48 R1468G 2 190	1 3/4 45 R1469G 3 188	2 42 R1469G 2 185	2 1/4 40 R1469G 2 182	2 1/2 40 R1470G 1 180	
2300 m 7500 ft ↑ 1501 m 5001 ft	LSCHR LD NADEL POS HD	AS IJ NEEDLE POS MJ	1 1/4 50 R1468G 3 192	1 1/2 48 R1468G 2 190	1 3/4 45 R1469G 3 188	2 42 R1469G 2 185	2 1/4 40 R1469G 2 182	2 1/2 38 R1470G 1 180
1500 m 5000 ft ↑ 751 m 2501 ft	LSCHR LD NADEL POS HD	AS IJ NEEDLE POS MJ	1 52 R1467G 3 195	1 1/4 50 R1468G 3 192	1 1/2 48 R1468G 2 190	1 3/4 45 R1469G 2 188	2 42 R1469G 2 185	2 1/4 4 1469G 2 182
750 m 2500 ft ↑ 301 m 1001 ft	LSCHR LD NADEL POS HD	AS IJ NEEDLE POS MJ	3/4 55 R1467G 4 198	1 52 R1467G 3 195	1 1/4 50 R1468G 3 192	1 1/2 48 R1468G 3 190	1 3/4 45 R1469G 2 188	2 42 R1469G 2 185
300 m 1000 ft ↑ Meeresniveau Sea level	LSCHR LD NADEL POS HD	AS IJ NEEDLE POS MJ	1/2 58 R1466G 5 200	3/4 55 R1467G 4 198	1 52 R1468G 3 195	1 1/4 50 R1468G 3 192	1 1/2 48 R1468G 2 190	1 3/4 45 R1469G 2 188

LSCHR = Luftregulierschraube offen
 LD = Leerlaufdüse
 POS = Clip Position von oben
 HD = Hauptdüse
 Schieber = 5,5
 Zerstäuber = 6 mm



AS = Air screw open from fully-seated
 IJ = Idling jet
 POS = Clip position from top
 MJ = Main jet
 Slide = 5,5
 Atomizer = 6 mm

NICHT FÜR STRASSEN BETRIEB

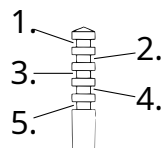
Kraftstoff: Euro-Super bleifrei ROZ 95
 NOT FOR HIGHWAY USE
 Fuel: Euro-Super unleaded ROZ 95

**VERGASERREGULIERUNG
CARBURETOR SETTING**

KTM 200 EXC EUR/USA 2004 KEIHIN PWK 38 AG

MEERESHÖHE ALTITUDE	TEMPERATUR →	- 20°C bis -7°C - 2°F to 20°F	- 6°C bis 5°C 19°F to 41°F	6°C bis 15°C 42°F to 60°F	16°C bis 24°C 61°F to 78°F	25°C bis 38°C 79°F to 98°F	37°C bis 49°C 99°F to 120°F
3000 m 10000 ft ↑ 2301 m 7501 ft	LSCHR <i>AS</i> LD <i>IJ</i> NADEL <i>NEEDLE</i> POS <i>POS</i> HD <i>MJ</i>	1 3/4 45 NOZE 2 178	1 3/4 45 NOZF 2 175	1 3/4 42 NOZG 2 172	2 42 NOZG 1 170	2 42 NOZH 1 168	
2300 m 7500 ft ↑ 1501 m 5001 ft	LSCHR <i>AS</i> LD <i>IJ</i> NADEL <i>NEEDLE</i> POS <i>POS</i> HD <i>MJ</i>	1 1/4 45 NOZE 3 180	1 3/4 45 NOZE 2 178	1 3/4 45 NOZF 2 175	1 3/4 42 NOZG 2 172	2 42 NOZG 1 170	2 42 NOZH 1 168
1500 m 5000 ft ↑ 751 m 2501 ft	LSCHR <i>AS</i> LD <i>IJ</i> NADEL <i>NEEDLE</i> POS <i>POS</i> HD <i>MJ</i>	1 1/2 48 NOZD 3 182	1 1/4 45 NOZE 3 180	1 1/2 45 NOZE 2 178	1 3/4 45 NOZF 2 175	1 3/4 42 NOZG 2 172	2 42 NOZG 1 170
750 m 2500 ft ↑ 301 m 1001 ft	LSCHR <i>AS</i> LD <i>IJ</i> NADEL <i>NEEDLE</i> POS <i>POS</i> HD <i>MJ</i>	1 1/4 48 NOZD 4 185	1 48 NOZD 4 182	1 1/4 45 NOZE 3 180	1 1/2 45 NOZE 3 178	1 3/4 45 NOZF 2 175	1 3/4 42 NOZG 2 172
300 m 1000 ft ↑ Meeresniveau Sea level	LSCHR <i>AS</i> LD <i>IJ</i> NADEL <i>NEEDLE</i> POS <i>POS</i> HD <i>MJ</i>	1 50 NOZC 5 188	1 1/4 48 NOZD 4 185	1 1/2 48 NOZD 3 182	1 1/4 45 NOZE 3 180	1 1/2 45 NOZE 2 178	1 3/4 45 NOZG 2 175

LSCHR = Luftregulierschraube offen =
LD = Leerlaufdüse
POS = Clip Position von oben
HD = Hauptdüse
Schieber = 6,5
Zerstäuber = 5 mm



AS = Air screw open from fully-seated =
IJ = Idling jet
POS = Clip position from top *MJ*
= Main jet
Slide = 6,5
Atomizer = 5 mm

NICHT FÜR STRASSEN BETRIEB

Kraftstoff: Euro-Super bleifrei ROZ 95

NOT FOR HIGHWAY USE

Fuel: Euro-Super unleaded ROZ 95

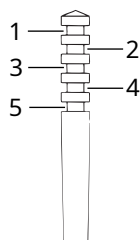
VERGASERREGULIERUNG AJUSTE DEL CARBURADOR KEIHIN PWK 39		125 SX 2005						
MEERESHÖHE ALTITUD 	TEMPERATUR TEMPERATURA 	- 20 ° C hasta -7 ° C - 2 ° F a 20 ° F	- 6 ° C hasta 5 ° C 19 ° F a 41 ° F	6 ° C hasta 15 ° C 42 ° F a 60 ° F	16 ° C hasta 24 ° C 61 ° F a 78 ° F	25 ° C hasta 38 ° C 79 ° F a 98 ° F	37 ° C hasta 49 ° C 99 ° F a 120 ° F	
3000 metros 10000 pies  2301 metros 7501 pies	LSO <i>ASO</i> LD <i>IJ</i> NADEL <i>AGUJA</i> POS <i>POS</i> HD <i>MJ</i>	1,5 45 R1469D 2 185	1,75 42 R1470D 3 182	2 40 R1470D 2 180	2,25 38 R1470D 2 178	2,5 38 R1471D 1 175		
2300 metros 7500 pies  1501 metros 5001 pies	LSO <i>ASO</i> LD <i>IJ</i> NADEL <i>AGUJA</i> POS <i>POS</i> HD <i>MJ</i>	1,25 48 R1469D 3 188	1,5 45 R1469D 2 185	1,75 42 R1470D 3 182	2 40 R1470D 2 180	2,25 38 R1470D 2 178	2,5 38 R1471D 1 175	
1500 metros 5000 pies  751 metros 2501 pies	LSO <i>ASO</i> LD <i>IJ</i> NADEL <i>AGUJA</i> POS <i>POS</i> HD <i>MJ</i>	1 50 R1468D 3 190	1,25 48 R1469D 3 188	1,5 45 R1469D 2 185	1,75 42 R1470D 2 182	2 40 R1470D 2 180	2,25 38 R1470D 2 178	
750 metros 2500 pies  301 metros 1001 pies	LSO <i>ASO</i> LD <i>IJ</i> NADEL <i>AGUJA</i> POS <i>POS</i> HD <i>MJ</i>	0,75 52 R1468D 4 192	1 50 R1468D 3 190	1,25 48 R1469D 3 188	1,5 45 R1469D 2 188	1,75 42 R1470D 2 182	2 40 R1470D 2 180	
300 metros 1000 pies  Meeresniveau El nivel del mar	LSO <i>ASO</i> LD <i>IJ</i> NADEL <i>AGUJA</i> POS <i>POS</i> HD <i>MJ</i>	0,5 55 R1468D 5 195	0,75 52 R1468D 4 192	1 50 R1469D 3 190	1,25 48 R1469D 3 188	1,5 45 R1469D 2 185	1,75 42 R1470D 2 182	

LSO = Luftregulierschraube offen =

LD Leerlaufdüse

POS = Posición del clip de Nadel von oben

HD = Hauptdüse



ASO = tornillo de aire abierto desde completamente asentado

IJ = chorro de ralenti

POS = Posición del clip de la aguja desde arriba

MJ = Chorro principal

NICHT FÜR STRASSENBETRIEB

Kraftstoff: Super Bleifrei ROZ 95

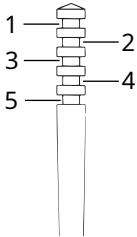
NO FO HIGHWAY USE

Combustible: combustible sin plomo con al menos 95 RON

EE. UU. = Premium PON 91

VERGASERREGULIERUNG AJUSTE DEL CARBURADOR KEIHIN PWK 38 AG		125 EXC 2005						
MEERESHÖHE ALTITUD ↓	TEMPERATUR TEMPERATURA →	- 20 ° C hasta -7 ° C - 2 ° F a 20 ° F	- 6 ° C hasta 5 ° C 19 ° F a 41 ° F	6 ° C hasta 15 ° C 42 ° F a 60 ° F	16 ° C hasta 24 ° C 61 ° F a 78 ° F	25 ° C hasta 38 ° C 79 ° F a 98 ° F	37 ° C hasta 49 ° C 99 ° F a 120 ° F	
3000 metros 10000 pies ↑ 2301 metros 7501 pies	LSO ASO LD IJ NADEL AGUJA POS POS HD MJ	1,5 45 BOQUILLA 4 180	1,75 42 BOQUILLA 4 178	2 40 BOQUILLA 3 175	2,25 38 NOZF 2 172	2,5 35 NOZF 2 170		
2300 metros 7500 pies ↑ 1501 metros 5001 pies	LSO ASO LD IJ NADEL AGUJA POS POS HD MJ	1,25 48 NOZD 5 182	1,5 45 BOQUILLA 4 180	1,75 42 BOQUILLA 4 178	2 40 NOZF 3 175	2,25 38 NOZF 2 172	2,5 35 NOZF 2 170	
1500 metros 5000 pies ↑ 751 metros 2501 pies	LSO ASO LD IJ NADEL AGUJA POS POS HD MJ	1 50 NOZD 5 185	1,25 48 NOZD 5 182	1,5 45 BOQUILLA 4 180	1,75 42 BOQUILLA 3 178	2 40 BOQUILLA 3 175	2,25 38 NOZF 2 172	
750 metros 2500 pies ↑ 301 metros 1001 pies	LSO ASO LD IJ NADEL AGUJA POS POS HD MJ	0,75 52 NOZD 5 188	1 50 NOZD 5 185	1,25 48 BOQUILLA 4 182	1,5 45 BOQUILLA 4 180	1,75 42 BOQUILLA 3 178	2 40 NOZF 3 175	
300 metros 1000 pies ↑ Meeresniveau El nivel del mar	LSO ASO LD IJ NADEL AGUJA POS POS HD MJ	0,5 55 NOZC 5 190	0,75 52 NOZD 5 188	1 50 NOZD 5 185	1,25 48 BOQUILLA 4 182	1,5 45 BOQUILLA 4 180	1,75 42 NOZF 3 178	

LSO = Luftregulierschraube offen =
LD Leerlaufdüse
POS = Posición del clip de Nadel von oben
HD = Hauptdüse



ASO = tornillo de aire abierto desde completamente asentado
IJ = chorro de ralenti
POS = Posición del clip de la aguja desde arriba
MJ = Chorro principal

NICHT FÜR STRASSENBETRIEB
Kraftstoff: Super Bleifrei ROZ 95

NO FO HIGHWAY USE
Combustible: combustible sin plomo con al menos 95 RON
EE. UU. = Premium PON 91

Modelos EXC: Los ajustes del carburador descritos anteriormente solo se aplican a motocicletas sin estrangulamiento. Se requerirán otras medidas además del ajuste del carburador para obtener el máximo rendimiento del motor. Su distribuidor KTM estará encantado de ayudarle.
LOS CAMBIOS EN SU MOTOCICLETA HACERÁN QUE PIERDA SU APROBACIÓN DE CARRETERA. ¡SERÁ ILEGAL OPERAR LA MOTOCICLETA EN CARRETERAS PÚBLICAS! ¡SU COBERTURA DE SEGURO TAMBIÉN SERÁ CANCELADA!

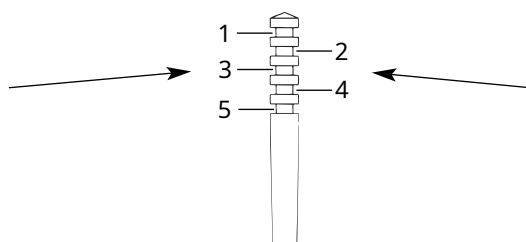
VERGASERREGULIERUNG AJUSTE DEL CARBURADOR KEIHIN PWK 38 AG		200 EXC 2005						KTM
MEERESHÖHE ALTITUD ↓	TEMPERATUR TEMPERATURA →	- 20 ° C hasta - 7 ° C - 2 ° F a 20 ° F	- 6 ° C hasta 5 ° C 19 ° F a 41 ° F	6 ° C hasta 15 ° C 42 ° F a 60 ° F	16 ° C hasta 24 ° C 61 ° F a 78 ° F	25 ° C hasta 38 ° C 79 ° F a 98 ° F	37 ° C hasta 49 ° C 99 ° F a 120 ° F	
3000 metros 10000 pies ↑ 2301 metros 7501 pies	LSO <i>ASO</i> LD <i>IJ</i> NADEL <i>AGUJA</i> POS <i>POS</i> HD <i>MJ</i>	1,75 45 BOQUILLA 2 178	1,75 45 NOZF 2 175	1,75 42 NOZG 2 172	2 42 NOZG 1 170	2 42 NOZH 1 168		
2300 metros 7500 pies ↑ 1501 metros 5001 pies	LSO <i>ASO</i> LD <i>IJ</i> NADEL <i>AGUJA</i> POS <i>POS</i> HD <i>MJ</i>	1,25 45 BOQUILLA 3 180	1,75 45 BOQUILLA 2 178	1,75 45 NOZF 2 175	1,75 42 NOZG 2 172	2 42 NOZH 1 170	2 42 NOZH 1 168	
1500 metros 5000 pies ↑ 751 metros 2501 pies	LSO <i>ASO</i> LD <i>IJ</i> NADEL <i>AGUJA</i> POS <i>POS</i> HD <i>MJ</i>	1,5 48 NOZD 3 182	1,25 45 BOQUILLA 3 180	1,5 45 BOQUILLA 2 178	1,75 45 NOZF 2 175	1,75 42 NOZH 2 172	2 42 NOZH 1 170	
750 metros 2500 pies ↑ 301 metros 1001 pies	LSO <i>ASO</i> LD <i>IJ</i> NADEL <i>AGUJA</i> POS <i>POS</i> HD <i>MJ</i>	1,25 48 NOZD 4 185	1 48 NOZD 4 182	1,25 45 BOQUILLA 3 180	1,5 45 BOQUILLA 3 178	1,75 45 NOZF 2 175	1,75 42 NOZH 2 172	
300 metros 1000 pies ↑ Meeresniveau <i>El nivel del mar</i>	LSO <i>ASO</i> LD <i>IJ</i> NADEL <i>AGUJA</i> POS <i>POS</i> HD <i>MJ</i>	1 50 NOZC 5 188	1,25 48 NOZD 4 185	1,5 48 NOZD 3 182	1,25 45 BOQUILLA 3 180	1,5 45 BOQUILLA 2 178	1,75 45 NOZH 2 175	

LSO = Luftregulierschraube offen =

LD = Leerlaufdüse

POS = Posición del clip de Nadel von oben

HD = Hauptdüse



ASO = tornillo de aire abierto desde completamente asentado

IJ = chorro de ralentí

POS = Posición del clip de la aguja desde arriba

MJ = Chorro principal

NICHT FÜR STRASSENBETRIEB

Kraftstoff: Super Bleifrei ROZ 95

NO FO HIGHWAY USE

Combustible: combustible sin plomo con al menos 95 RON

EE. UU. = Premium PON 91

Modelos EXC: Los ajustes del carburador descritos anteriormente solo se aplican a motocicletas sin estrangulamiento. Se requerirán otras medidas además del ajuste del carburador para obtener el máximo rendimiento del motor. Su distribuidor KTM estará encantado de ayudarle.

LOS CAMBIOS EN SU MOTOCICLETA HACERÁN QUE PIERDA SU APROBACIÓN DE CARRETERA. ¡SERÁ ILEGAL OPERAR LA MOTOCICLETA EN CARRETERAS PÚBLICAS! ¡SU COBERTURA DE SEGURO TAMBIÉN SERÁ CANCELADA!

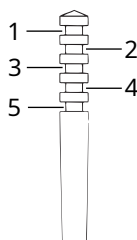
VERGASERREGULIERUNG AJUSTE DEL CARBURADOR KEIHIN PWK 36S AG		125 EXC / EXC SEIS DÍAS 2006						
MEERESHÖHE ALTITUD ↓	TEMPERATUR TEMPERATURA →	- 20 ° C hasta - 7 ° C - 2 ° F a 20 ° F	- 6 ° C hasta 5 ° C 19 ° F a 41 ° F	6 ° C hasta 15 ° C 42 ° F a 60 ° F	16 ° C hasta 24 ° C 61 ° F a 78 ° F	25 ° C hasta 36 ° C 79 ° F a 98 ° F	37 ° C hasta 49 ° C 99 ° F a 120 ° F	
3000 metros 10000 pies ↑ 2301 metros 7501 pies	LSO <i>ASO</i> LD <i>IJ</i> NADEL <i>AGUJA</i> POS <i>POS</i> HD <i>MJ</i>	1 45 BOQUILLA 4 170	1,5 45 BOQUILLA 3 168	1,5 42 NOZF 3 165	2 40 NOZF 2 162	2 38 NOZG 2 170		
2300 metros 7500 pies ↑ 1501 metros 5001 pies	LSO <i>ASO</i> LD <i>IJ</i> NADEL <i>AGUJA</i> POS <i>POS</i> HD <i>MJ</i>	1 48 BOQUILLA 4 170	1 45 BOQUILLA 4 170	1,5 45 BOQUILLA 3 168	1,5 42 NOZF 3 165	2 40 NOZF 2 162	2 38 NOZG 2 160	
1500 metros 5000 pies ↑ 751 metros 2501 pies	LSO <i>ASO</i> LD <i>IJ</i> NADEL <i>AGUJA</i> POS <i>POS</i> HD <i>MJ</i>	0,75 48 NOZD 4 172	1 48 BOQUILLA 4 170	1 45 BOQUILLA 4 170	1,5 45 BOQUILLA 3 168	1,5 42 NOZF 3 165	2 40 NOZF 2 162	
750 metros 2500 pies ↑ 301 metros 1001 pies	LSO <i>ASO</i> LD <i>IJ</i> NADEL <i>AGUJA</i> POS <i>POS</i> HD <i>MJ</i>	0,75 50 NOZD 5 175	0,75 48 NOZD 4 172	1 48 BOQUILLA 4 170	1 45 BOQUILLA 4 170	1,5 45 BOQUILLA 3 168	1,5 42 NOZF 3 165	
300 metros 1000 pies ↑ Meeresniveau El nivel del mar	LSO <i>ASO</i> LD <i>IJ</i> NADEL <i>AGUJA</i> POS <i>POS</i> HD <i>MJ</i>	0,75 52 NOZC 5 178	0,75 50 NOZD 5 175	0,75 48 NOZD 4 172	1 48 BOQUILLA 4 170	1 45 BOQUILLA 4 170	1,5 45 BOQUILLA 3 168	

LSO = Luftregulierschraube offen =

LD = Leerlaufdüse

POS = Posición del clip de Nadel von oben

HD = Hauptdüse



ASO = tornillo de aire abierto desde completamente asentado

IJ = chorro de ralentí

POS = Posición del clip de la aguja desde arriba

MJ = Chorro principal

NICHT FÜR STRASSENBETRIEB

Kraftstoff: Super Bleifrei ROZ 95

NO FO HIGHWAY USE

Combustible: combustible sin plomo con al menos 95 RON

EE. UU. = Premium PON 91

Modelos EXC: Los ajustes del carburador descritos anteriormente solo se aplican a motocicletas sin estrangulamiento. Se requerirán otras medidas además del ajuste del carburador para obtener el máximo rendimiento del motor. Su distribuidor KTM estará encantado de ayudarle.

LOS CAMBIOS EN SU MOTOCICLETA HACERÁN QUE PIERDA SU APROBACIÓN DE CARRETERA. ¡SERÁ ILEGAL OPERAR LA MOTOCICLETA EN CARRETERAS PÚBLICAS! ¡SU COBERTURA DE SEGURO TAMBIÉN SERÁ CANCELADA!

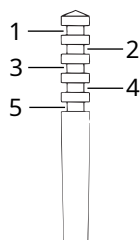
VERGASERREGULIERUNG AJUSTE DEL CARBURADOR KEIHN PWK 39		125 SX / SXS 2006					
MEERESHÖHE ALTITUD 	TEMPERATUR TEMPERATURA 	- 20 ° C hasta -7 ° C - 2 ° F a 20 ° F	- 6 ° C hasta 5 ° C 19 ° F a 41 ° F	6 ° C hasta 15 ° C 42 ° F a 60 ° F	16 ° C hasta 24 ° C 61 ° F a 78 ° F	25 ° C hasta 38 ° C 79 ° F a 98 ° F	37 ° C hasta 49 ° C 99 ° F a 120 ° F
3000 metros 10000 pies  2301 metros 7501 pies	LSO <i>ASO</i> LD <i>IJ</i> NADEL <i>AGUJA</i> POS <i>POS</i> HD <i>MJ</i>	1,5 45 R1469D 2 185	1,75 42 R1470D 3 182	2 40 R1470D 2 180	2,25 38 R1470D 2 178	2,5 38 R1471D 1 175	
2300 metros 7500 pies  1501 metros 5001 pies	LSO <i>ASO</i> LD <i>IJ</i> NADEL <i>AGUJA</i> POS <i>POS</i> HD <i>MJ</i>	1,25 48 R1469D 3 188	1,5 45 R1469D 2 185	1,75 42 R1470D 3 182	2 40 R1470D 2 180	2,25 38 R1470D 2 178	2,5 38 R1471D 1 175
1500 metros 5000 pies  751 metros 2501 pies	LSO <i>ASO</i> LD <i>IJ</i> NADEL <i>AGUJA</i> POS <i>POS</i> HD <i>MJ</i>	1 50 R1468D 3 190	1,25 48 R1469D 3 188	1,5 45 R1469D 2 185	1,75 42 R1470D 2 182	2 40 R1470D 2 180	2,25 38 R1470D 2 178
750 metros 2500 pies  301 metros 1001 pies	LSO <i>ASO</i> LD <i>IJ</i> NADEL <i>AGUJA</i> POS <i>POS</i> HD <i>MJ</i>	0,75 52 R1468D 4 192	1 50 R1468D 3 190	1,25 48 R1469D 3 188	1,5 45 R1469D 2 188	1,75 42 R1470D 2 182	2 40 R1470D 2 180
300 metros 1000 pies  Meeresniveau El nivel del mar	LSO <i>ASO</i> LD <i>IJ</i> NADEL <i>AGUJA</i> POS <i>POS</i> HD <i>MJ</i>	0,5 55 R1468D 5 195	0,75 52 R1468D 4 192	1 50 R1469D 3 190	1,25 48 R1469D 3 188	1,5 45 R1469D 2 185	1,75 42 R1470D 2 182

LSO = Luftregulierschraube offen =

LD Leerlaufdüse

POS = Posición del clip de Nadel von oben

HD = Hauptdüse



ASO = tornillo de aire abierto desde completamente asentado

IJ = chorro de ralenti

POS = Posición del clip de la aguja desde arriba

MJ = Chorro principal

NICHT FÜR STRASSENBETRIEB

Kraftstoff: Super Bleifrei ROZ 95/98

NO FO HIGHWAY USE

Combustible: combustible sin plomo con al menos 95/98 RON

EE. UU. = Premium PON 91/94

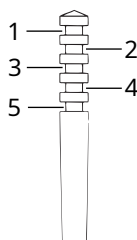
VERGASERREGULIERUNG AJUSTE DEL CARBURADOR KEIHIN PWK 38 AG		200 EXC / XC-W / XC 2006						
MEERESHÖHE ALTITUD ↓	TEMPERATUR TEMPERATURA →	- 20 ° C hasta - 7 ° C - 2 ° F a 20 ° F	- 6 ° C hasta 5 ° C 19 ° F a 41 ° F	6 ° C hasta 15 ° C 42 ° F a 60 ° F	16 ° C hasta 24 ° C 61 ° F a 78 ° F	25 ° C hasta 36 ° C 79 ° F a 98 ° F	37 ° C hasta 49 ° C 99 ° F a 120 ° F	
3000 metros 10000 pies ↑ 2301 metros 7501 pies	LSO ASO LD IJ NADEL AGUJA POS POS HD MJ	1,5 45 BOQUILLA 3 172	1,5 42 NOZF 2 170	1,5 42 NOZG 2 168	2 40 NOZG 1 165	2 40 NOZH 1 162		
2300 metros 7500 pies ↑ 1501 metros 5001 pies	LSO ASO LD IJ NADEL AGUJA POS POS HD MJ	1,5 45 BOQUILLA 3 175	1,5 45 BOQUILLA 3 172	1,5 42 NOZF 2 170	1,5 42 NOZG 2 168	2 40 NOZG 1 165	2 40 NOZH 1 162	
1500 metros 5000 pies ↑ 751 metros 2501 pies	LSO ASO LD IJ NADEL AGUJA POS POS HD MJ	1,5 48 BOQUILLA 4 178	1,5 45 BOQUILLA 3 175	1,5 45 BOQUILLA 3 172	1,5 42 NOZF 2 170	1,5 42 NOZG 2 168	2 40 NOZG 1 165	
750 metros 2500 pies ↑ 301 metros 1001 pies	LSO ASO LD IJ NADEL AGUJA POS POS HD MJ	1 48 NOZD 4 180	1,5 48 BOQUILLA 4 178	1,5 45 BOQUILLA 3 175	1,5 45 BOQUILLA 3 172	1,5 42 NOZF 2 170	1,5 42 NOZG 2 168	
300 metros 1000 pies ↑ Meeresniveau El nivel del mar	LSO ASO LD IJ NADEL AGUJA POS POS HD MJ	1 50 NOZD 5 182	1 48 NOZD 4 180	1,5 48 BOQUILLA 4 178	1,5 45 BOQUILLA 3 175	1,5 45 BOQUILLA 3 172	1,5 42 NOZF 2 170	

LSO = Luftregulierschraube offen =

LD Leerlaufdüse

POS = Posición del clip de Nadel von oben

HD = Hauptdüse



ASO = tornillo de aire abierto desde completamente asentado

IJ = chorro de ralentí

POS = Posición del clip de la aguja desde arriba

MJ = Chorro principal

NICHT FÜR STRASSENBETRIEB

Kraftstoff: Super Bleifrei ROZ 95

NO FO HIGHWAY USE

Combustible: combustible sin plomo con al menos 95 RON

EE. UU. = Premium PON 91

Modelos EXC: Los ajustes del carburador descritos anteriormente solo se aplican a motocicletas sin estrangulamiento. Se requerirán otras medidas además del ajuste del carburador para obtener el máximo rendimiento del motor. Su distribuidor KTM estará encantado de ayudarle.

LOS CAMBIOS EN SU MOTOCICLETA HACERÁN QUE PIERDA SU APROBACIÓN DE CARRETERA. ¡SERÁ ILEGAL OPERAR LA MOTOCICLETA EN CARRETERAS PÚBLICAS! ¡SU COBERTURA DE SEGURO TAMBIÉN SERÁ CANCELADA!

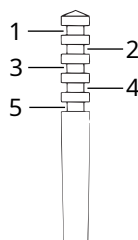
VERGASERREGULIERUNG AJUSTE DEL CARBURADOR KEIHIN PWK 39		125 SX / SXS 2007					
MEERESHÖHE ALTITUD 	TEMPERATUR TEMPERATURA 	- 20 ° C hasta -7 ° C - 2 ° F a 20 ° F	- 6 ° C hasta 5 ° C 19 ° F a 41 ° F	6 ° C hasta 15 ° C 42 ° F a 60 ° F	16 ° C hasta 24 ° C 61 ° F a 78 ° F	25 ° C hasta 36 ° C 79 ° F a 98 ° F	37 ° C hasta 49 ° C 99 ° F a 120 ° F
3000 metros 10000 pies  2301 metros 7501 pies	LSO <i>ASO</i> LD <i>IJ</i> NADEL <i>AGUJA</i> POS <i>POS</i> HD <i>MJ</i>	1,5 45 R1469D 2 188	1,75 45 R1470D 2 185	2 42 R1470D 2 182	2,25 40 R1470D 2 180	2,5 38 R1471D 1 178	
2300 metros 7500 pies  1501 metros 5001 pies	LSO <i>ASO</i> LD <i>IJ</i> NADEL <i>AGUJA</i> POS <i>POS</i> HD <i>MJ</i>	1,5 48 R1469D 2 190	1,5 45 R1469D 2 188	1,75 45 R1470D 2 185	2 42 R1470D 2 182	2,25 40 R1470D 2 180	2,5 38 R1471D 1 178
1500 metros 5000 pies  751 metros 2501 pies	LSO <i>ASO</i> LD <i>IJ</i> NADEL <i>AGUJA</i> POS <i>POS</i> HD <i>MJ</i>	1 48 R1468D 3 192	1,5 48 R1469D 2 190	1,5 45 R1469D 2 188	1,75 45 R1470D 2 185	2 42 R1470D 2 182	2,25 40 R1470D 2 180
750 metros 2500 pies  301 metros 1001 pies	LSO <i>ASO</i> LD <i>IJ</i> NADEL <i>AGUJA</i> POS <i>POS</i> HD <i>MJ</i>	1 50 R1468D 3 195	1 48 R1468D 3 192	1,5 48 R1469D 2 190	1,5 45 R1469D 2 188	1,75 45 R1470D 2 185	2 42 R1470D 2 182
300 metros 1000 pies  Meeresniveau El nivel del mar	LSO <i>ASO</i> LD <i>IJ</i> NADEL <i>AGUJA</i> POS <i>POS</i> HD <i>MJ</i>	0,75 52 R1468D 4 198	1 50 R1468D 3 195	1 48 R1468D 3 192	1,5 48 R1469D 2 190	1,5 45 R1469D 2 188	1,75 45 R1470D 2 185

LSO = Luftregulierschraube offen =

LD Leerlaufdüse

POS = Posición del clip de Nadel von oben

HD = Hauptdüse



ASO = tornillo de aire abierto desde completamente asentado

IJ = chorro de ralenti

POS = Posición del clip de la aguja desde arriba

MJ = Chorro principal

NICHT FÜR STRASSENBETRIEB

Kraftstoff: Super Bleifrei ROZ 95/98

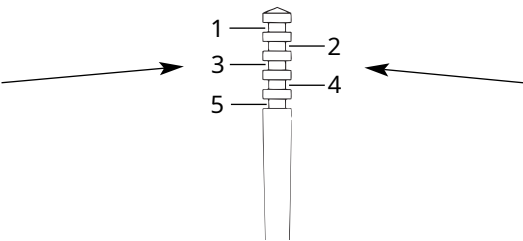
NO FO HIGHWAY USE

Combustible: combustible sin plomo con al menos 95/98 RON

EE. UU. = Premium PON 91/94

VERGASERREGULIERUNG AJUSTE DEL CARBURADOR KEIHIN PWK 36S AG		125 EXC SEIS DÍAS / EXC 2007							
MEERESHÖHE ALTITUD ↓	TEMPERATUR TEMPERATURA →	- 20 ° C hasta - 7 ° C - 2 ° F a 20 ° F	- 6 ° C hasta 5 ° C 19 ° F a 41 ° F	6 ° C hasta 15 ° C 42 ° F a 60 ° F	16 ° C hasta 24 ° C 61 ° F a 78 ° F	25 ° C hasta 36 ° C 79 ° F a 98 ° F	37 ° C hasta 49 ° C 99 ° F a 120 ° F		
3000 metros 10000 pies ↑ 2301 metros 7501 pies	LSO ASO LD IJ NADEL AGUJA POS POS HD MJ	1 45 BOQUILLA 4 170	1,5 45 BOQUILLA 3 168	1,5 42 NOZF 3 165	2 40 NOZF 2 162	2 38 NOZG 2 160			
2300 metros 7500 pies ↑ 1501 metros 5001 pies	LSO ASO LD IJ NADEL AGUJA POS POS HD MJ	1 48 BOQUILLA 4 170	1 45 BOQUILLA 4 170	1,5 45 BOQUILLA 3 168	1,5 42 NOZF 3 165	2 40 NOZF 2 162	2 38 NOZG 2 160		
1500 metros 5000 pies ↑ 751 metros 2501 pies	LSO ASO LD IJ NADEL AGUJA POS POS HD MJ	0,75 48 NOZD 4 172	1 48 BOQUILLA 4 170	1 45 BOQUILLA 4 170	1,5 45 BOQUILLA 3 168	1,5 42 NOZF 3 165	2 40 NOZF 2 162		
750 metros 2500 pies ↑ 301 metros 1001 pies	LSO ASO LD IJ NADEL AGUJA POS POS HD MJ	0,75 50 NOZD 5 175	0,75 48 NOZD 4 172	1 48 BOQUILLA 4 170	1 45 BOQUILLA 4 170	1,5 45 BOQUILLA 3 168	1,5 42 NOZF 3 165		
300 metros 1000 pies ↑ Meeresniveau El nivel del mar	LSO ASO LD IJ NADEL AGUJA POS POS HD MJ	0,75 52 NOZC 5 178	0,75 50 NOZD 5 175	0,75 48 NOZD 4 172	1 48 BOQUILLA 4 170	1 45 BOQUILLA 4 170	1,5 45 BOQUILLA 3 168		

LSO = Luftregulierschraube offen =
LD Leerlaufdüse
POS = Posición del clip de Nadel von oben
HD = Hauptdüse



ASO = tornillo de aire abierto desde completamente asentado
IJ = chorro de ralenti
POS = Posición del clip de la aguja desde arriba
MJ = Chorro principal

NICHT FÜR STRASSENBETRIEB
Kraftstoff: Super Bleifrei ROZ 95

NO FO HIGHWAY USE
Combustible: combustible sin plomo con al menos 95 RON
EE. UU. = Premium PON 91

Modelos EXC: Los ajustes del carburador descritos anteriormente solo se aplican a motocicletas sin estrangulamiento. Se requerirán otras medidas además del ajuste del carburador para obtener el máximo rendimiento del motor. Su distribuidor KTM estará encantado de ayudarle.
LOS CAMBIOS EN SU MOTOCICLETA HACERÁN QUE PIERDA SU APROBACIÓN DE CARRETERA. ¡SERÁ ILEGAL OPERAR LA MOTOCICLETA EN CARRETERAS PÚBLICAS! ¡SU COBERTURA DE SEGURO TAMBIÉN SERÁ CANCELADA!

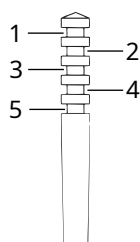
VERGASERREGULIERUNG AJUSTE DEL CARBURADOR KEIHIN PWK 39		144 SX 2007						
MEERESHÖHE ALTITUD 	TEMPERATUR TEMPERATURA 	- 20 ° C hasta -7 ° C - 2 ° F a 20 ° F	- 6 ° C hasta 5 ° C 19 ° F a 41 ° F	6 ° C hasta 15 ° C 42 ° F a 60 ° F	16 ° C hasta 24 ° C 61 ° F a 78 ° F	25 ° C hasta 36 ° C 79 ° F a 98 ° F	37 ° C hasta 49 ° C 99 ° F a 120 ° F	
3000 metros 10000 pies  2301 metros 7501 pies	LSO <i>ASO</i> LD <i>IJ</i> NADEL <i>AGUJA</i> POS <i>POS</i> HD <i>MJ</i>	1,5 45 N3CG 3 202	2 45 N3CG 3 202	2 42 N3CG 2 200	2,5 42 N3CH 2 198	2,5 40 N3CH 1 195		
2300 metros 7500 pies  1501 metros 5001 pies	LSO <i>ASO</i> LD <i>IJ</i> NADEL <i>AGUJA</i> POS <i>POS</i> HD <i>MJ</i>	1 45 N3CF 4 205	1,5 45 N3CG 3 202	2 45 N3CG 3 202	2 42 N3CG 2 200	2,5 42 N3CH 2 198	2,5 40 N3CH 1 195	
1500 metros 5000 pies  751 metros 2501 pies	LSO <i>ASO</i> LD <i>IJ</i> NADEL <i>AGUJA</i> POS <i>POS</i> HD <i>MJ</i>	1 48 N3CF 4 208	1 45 N3CF 4 205	1,5 45 N3CG 3 202	2 45 N3CG 3 202	2 42 N3CG 2 200	2,5 42 N3CH 2 198	
750 metros 2500 pies  301 metros 1001 pies	LSO <i>ASO</i> LD <i>IJ</i> NADEL <i>AGUJA</i> POS <i>POS</i> HD <i>MJ</i>	1 48 N3CE 4 212	1 48 N3CF 4 208	1 45 N3CF 4 205	1,5 45 N3CG 3 202	2 45 N3CG 3 202	2 42 N3CG 2 200	
300 metros 1000 pies  Meeresniveau El nivel del mar	LSO <i>ASO</i> LD <i>IJ</i> NADEL <i>AGUJA</i> POS <i>POS</i> HD <i>MJ</i>	1 50 N3CE 5 215	1 48 N3CE 4 212	1 48 N3CF 4 208	1 45 N3CF 4 205	1,5 45 N3CG 3 202	2 45 N3CG 3 202	

LSO = Luftregulierschraube offen =

LD Leerlaufdüse

POS = Posición del clip de Nadel von oben

HD = Hauptdüse



ASO = tornillo de aire abierto desde completamente asentado

IJ = chorro de ralenti

POS = Posición del clip de la aguja desde arriba

MJ = Chorro principal

NICHT FÜR STRASSENBETRIEB

Kraftstoff: Super Bleifrei ROZ 95

NO FO HIGHWAY USE

Combustible: combustible sin plomo con al menos 95 RON

EE. UU. = Premium PON 91

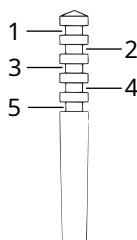
VERGASERREGULIERUNG AJUSTE DEL CARBURADOR KEIHIN PWK 365 AG		200 EXC / XC-W / XC 2007						
MEERESHÖHE ALTITUD 	TEMPERATUR TEMPERATURA 	- 20 ° C hasta -7 ° C - 2 ° F a 20 ° F	- 6 ° C hasta 5 ° C 19 ° F a 41 ° F	6 ° C hasta 15 ° C 42 ° F a 60 ° F	16 ° C hasta 24 ° C 61 ° F a 78 ° F	25 ° C hasta 36 ° C 79 ° F a 98 ° F	37 ° C hasta 49 ° C 99 ° F a 120 ° F	
3000 metros 10000 pies  2301 metros 7501 pies	LSO <i>ASO</i> LD <i>IJ</i> NADEL <i>AGUJA</i> POS <i>POS</i> HD <i>MJ</i>	1 42 NOZF 4 162	1 42 NOZG 3 160	1,5 42 NOZH 3 158	1,5 40 NOZH 2 155	2 40 NOZI 2 152		
2300 metros 7500 pies  1501 metros 5001 pies	LSO <i>ASO</i> LD <i>IJ</i> NADEL <i>AGUJA</i> POS <i>POS</i> HD <i>MJ</i>	1 45 NOZF 4 162	1 42 NOZF 4 162	1 42 NOZG 3 160	1,5 42 NOZH 3 158	1,5 40 NOZH 2 155	2 40 NOZI 2 152	
1500 metros 5000 pies  751 metros 2501 pies	LSO <i>ASO</i> LD <i>IJ</i> NADEL <i>AGUJA</i> POS <i>POS</i> HD <i>MJ</i>	1 48 NOZF 4 165	1 45 NOZF 4 162	1 42 NOZF 4 162	1 42 NOZG 3 160	1,5 42 NOZH 3 158	1,5 40 NOZH 2 155	
750 metros 2500 pies  301 metros 1001 pies	LSO <i>ASO</i> LD <i>IJ</i> NADEL <i>AGUJA</i> POS <i>POS</i> HD <i>MJ</i>	1 48 BOQUILLA 4 168	1 48 NOZF 4 165	1 45 NOZF 4 162	1 42 NOZF 4 162	1 42 NOZG 3 160	1,5 42 NOZH 3 158	
300 metros 1000 pies  Meeresniveau El nivel del mar	LSO <i>ASO</i> LD <i>IJ</i> NADEL <i>AGUJA</i> POS <i>POS</i> HD <i>MJ</i>	0,75 50 BOQUILLA 5 170	1 48 BOQUILLA 4 168	1 48 NOZF 4 165	1 45 NOZF 4 162	1 42 NOZF 4 162	1 42 NOZG 3 160	

LSO = Luftregulierschraube offen =

LD Leerlaufdüse

POS = Posición del clip de Nadel von oben

HD = Hauptdüse



ASO = tornillo de aire abierto desde completamente asentado

IJ = chorro de ralenti

POS = Posición del clip de la aguja desde arriba

MJ = Chorro principal

NICHT FÜR STRASSENBETRIEB

Kraftstoff: Super Bleifrei ROZ 95

NO FO HIGHWAY USE

Combustible: combustible sin plomo con al menos 95 RON

EE. UU. = Premium PON 91

Modelos EXC: Los ajustes del carburador descritos anteriormente solo se aplican a motocicletas sin estrangulamiento. Se requerirán otras medidas además del ajuste del carburador para obtener el máximo rendimiento del motor. Su distribuidor KTM estará encantado de ayudarle.

LOS CAMBIOS EN SU MOTOCICLETA HACERÁN QUE PIERDA SU APROBACIÓN DE CARRETERA. ¡SERÁ ILEGAL OPERAR LA MOTOCICLETA EN CARRETERAS PÚBLICAS! ¡SU COBERTURA DE SEGURO TAMBIÉN SERÁ CANCELADA!

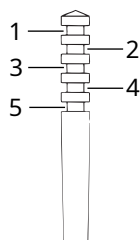
VERGASERREGULIERUNG AJUSTE DEL CARBURADOR KEIHIN PWK 39		125 SX 2008						
MEERESHÖHE ALTITUD 	TEMPERATUR TEMPERATURA 	- 20 ° C hasta -7 ° C - 2 ° F a 20 ° F	- 6 ° C hasta 5 ° C 19 ° F a 41 ° F	6 ° C hasta 15 ° C 42 ° F a 60 ° F	16 ° C hasta 24 ° C 61 ° F a 78 ° F	25 ° C hasta 36 ° C 79 ° F a 98 ° F	37 ° C hasta 49 ° C 99 ° F a 120 ° F	
3000 metros 10000 pies  2301 metros 7501 pies	LSO <i>ASO</i> LD <i>IJ</i> NADEL <i>AGUJA</i> POS <i>POS</i> HD <i>MJ</i>	1,5 45 R1469D 2 188	1,75 45 R1470D 2 185	2 42 R1470D 2 182	2,25 40 R1470D 2 180	2,5 38 R1471D 1 178		
2300 metros 7500 pies  1501 metros 5001 pies	LSO <i>ASO</i> LD <i>IJ</i> NADEL <i>AGUJA</i> POS <i>POS</i> HD <i>MJ</i>	1,5 48 R1469D 2 190	1,5 45 R1469D 2 188	1,75 45 R1470D 2 185	2 42 R1470D 2 182	2,25 40 R1470D 2 180	2,5 38 R1471D 1 178	
1500 metros 5000 pies  751 metros 2501 pies	LSO <i>ASO</i> LD <i>IJ</i> NADEL <i>AGUJA</i> POS <i>POS</i> HD <i>MJ</i>	1 48 R1468D 3 192	1,5 48 R1469D 2 190	1,5 45 R1469D 2 188	1,75 45 R1470D 2 185	2 42 R1470D 2 182	2,25 40 R1470D 2 180	
750 metros 2500 pies  301 metros 1001 pies	LSO <i>ASO</i> LD <i>IJ</i> NADEL <i>AGUJA</i> POS <i>POS</i> HD <i>MJ</i>	1 50 R1468D 3 195	1 48 R1468D 3 192	1,5 48 R1469D 2 190	1,5 45 R1469D 2 188	1,75 45 R1470D 2 185	2 42 R1470D 2 182	
300 metros 1000 pies  Meeresniveau El nivel del mar	LSO <i>ASO</i> LD <i>IJ</i> NADEL <i>AGUJA</i> POS <i>POS</i> HD <i>MJ</i>	0,75 52 R1468D 4 198	1 50 R1468D 3 195	1 48 R1468D 3 192	1,5 48 R1469D 2 190	1,5 45 R1469D 2 188	1,75 45 R1470D 2 185	

LSO = Luftregulierschraube offen =

LD Leerlaufdüse

POS = Posición del clip de Nadel von oben

HD = Hauptdüse



ASO = tornillo de aire abierto desde completamente asentado

IJ = chorro de ralenti

POS = Posición del clip de la aguja desde arriba

MJ = Chorro principal

NICHT FÜR STRASSENBETRIEB

Kraftstoff: Super Bleifrei ROZ 95

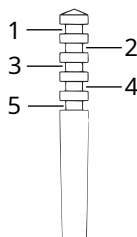
NO FO HIGHWAY USE

Combustible: combustible sin plomo con al menos 95 RON

EE. UU. = Premium PON 91

VERGASERREGULIERUNG AJUSTE DEL CARBURADOR KEIHIN PWK 36S AG		125 EXC / EXC SEIS DÍAS 2008						
MEERESHÖHE ALTITUD ↓	TEMPERATUR TEMPERATURA →	- 20 ° C hasta - 7 ° C - 2 ° F a 20 ° F	- 6 ° C hasta 5 ° C 19 ° F a 41 ° F	6 ° C hasta 15 ° C 42 ° F a 60 ° F	16 ° C hasta 24 ° C 61 ° F a 78 ° F	25 ° C hasta 36 ° C 79 ° F a 98 ° F	37 ° C hasta 49 ° C 99 ° F a 120 ° F	
3000 metros 10000 pies ↑ 2301 metros 7501 pies	LSO ASO LD IJ NADEL AGUJA POS POS HD MJ	1 45 BOQUILLA 4 170	1,5 45 BOQUILLA 3 168	1,5 42 NOZF 3 165	2 40 NOZF 2 162	2 38 NOZG 2 160		
2300 metros 7500 pies ↑ 1501 metros 5001 pies	LSO ASO LD IJ NADEL AGUJA POS POS HD MJ	1 48 BOQUILLA 4 170	1 45 BOQUILLA 4 170	1,5 45 BOQUILLA 3 168	1,5 42 NOZF 3 165	2 40 NOZF 2 162	2 38 NOZG 2 160	
1500 metros 5000 pies ↑ 751 metros 2501 pies	LSO ASO LD IJ NADEL AGUJA POS POS HD MJ	0,75 48 NOZD 4 172	1 48 BOQUILLA 4 170	1 45 BOQUILLA 4 170	1,5 45 BOQUILLA 3 168	1,5 42 NOZF 3 165	2 40 NOZF 2 162	
750 metros 2500 pies ↑ 301 metros 1001 pies	LSO ASO LD IJ NADEL AGUJA POS POS HD MJ	0,75 50 NOZD 5 175	0,75 48 NOZD 4 172	1 48 BOQUILLA 4 170	1 45 BOQUILLA 4 170	1,5 45 BOQUILLA 3 168	1,5 42 NOZF 3 165	
300 metros 1000 pies ↑ Meeresniveau El nivel del mar	LSO ASO LD IJ NADEL AGUJA POS POS HD MJ	0,75 52 NOZC 5 178	0,75 50 NOZD 5 175	0,75 48 NOZD 4 172	1 48 BOQUILLA 4 170	1 45 BOQUILLA 4 170	1,5 45 BOQUILLA 3 168	

LSO = Luftregulierschraube offen =
 LD Leerlaufdüse
 POS = Posición del clip de Nadel von oben
 HD = Hauptdüse



ASO = tornillo de aire abierto desde completamente asentado
 IJ = chorro de ralenti
 POS = Posición del clip de la aguja desde arriba
 MJ = Chorro principal

NICHT FÜR STRASSENBETRIEB

Kraftstoff: Super Bleifrei ROZ 95

NO FO HIGHWAY USE

Combustible: combustible sin plomo con al menos 95 RON

EE. UU. = Premium PON 91

Modelos EXC: Los ajustes del carburador descritos anteriormente solo se aplican a motocicletas sin estrangulamiento. Se requerirán otras medidas además del ajuste del carburador para obtener el máximo rendimiento del motor. Su distribuidor KTM estará encantado de ayudarle.

LOS CAMBIOS EN SU MOTOCICLETA HACERÁN QUE PIERDA SU APROBACIÓN DE CARRETERA. ¡SERÁ ILEGAL OPERAR LA MOTOCICLETA EN CARRETERAS PÚBLICAS! ¡SU COBERTURA DE SEGURO TAMBIÉN SERÁ CANCELADA!

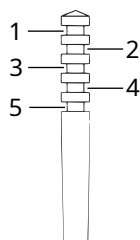
VERGASERREGULIERUNG AJUSTE DEL CARBURADOR KEIHIN PWK 39		144 SX 2008						
MEERESHÖHE ALTITUD ↓	TEMPERATUR TEMPERATURA →	- 20 ° C hasta -7 ° C - 2 ° F a 20 ° F	- 6 ° C hasta 5 ° C 19 ° F a 41 ° F	6 ° C hasta 15 ° C 42 ° F a 60 ° F	16 ° C hasta 24 ° C 61 ° F a 78 ° F	25 ° C hasta 36 ° C 79 ° F a 98 ° F	37 ° C hasta 49 ° C 99 ° F a 120 ° F	
3000 metros 10000 pies ↑ 2301 metros 7501 pies	LSO <i>ASO</i> LD <i>IJ</i> NADEL <i>AGUJA</i> POS <i>POS</i> HD <i>MJ</i>	1,5 45 R1471H 3 202	2 45 R1471H 3 202	2 42 R1471H 2 200	2,5 42 R1472H 2 198	2,5 40 R1472H 1 195		
2300 metros 7500 pies ↑ 1501 metros 5001 pies	LSO <i>ASO</i> LD <i>IJ</i> NADEL <i>AGUJA</i> POS <i>POS</i> HD <i>MJ</i>	1 45 R1470H 4 205	1,5 45 R1471H 3 202	2 45 R1471H 3 202	2 42 R1471H 2 200	2,5 42 R1472H 2 198	2,5 40 R1472H 1 195	
1500 metros 5000 pies ↑ 751 metros 2501 pies	LSO <i>ASO</i> LD <i>IJ</i> NADEL <i>AGUJA</i> POS <i>POS</i> HD <i>MJ</i>	1 48 R1470H 4 208	1 45 R1470H 4 205	1,5 45 R1471H 3 202	2 45 R1471H 3 202	2 42 R1471H 2 200	2,5 42 R1472H 2 198	
750 metros 2500 pies ↑ 301 metros 1001 pies	LSO <i>ASO</i> LD <i>IJ</i> NADEL <i>AGUJA</i> POS <i>POS</i> HD <i>MJ</i>	1 48 R1469H 4 212	1 48 R1470H 4 208	1 45 R1470H 4 205	1,5 45 R1471H 3 202	2 45 R1471H 3 202	2 42 R1471H 2 200	
300 metros 1000 pies ↑ Meeresniveau <i>El nivel del mar</i>	LSO <i>ASO</i> LD <i>IJ</i> NADEL <i>AGUJA</i> POS <i>POS</i> HD <i>MJ</i>	1 50 R1468H 5 215	1 48 R1469H 4 212	1 48 R1470H 4 208	1 45 R1470H 4 205	1,5 45 R1471H 3 202	2 45 R1471H 3 202	

LSO = Luftregulierschraube offen =

LD Leerlaufdüse

POS = Posición del clip de Nadel von oben

HD = Hauptdüse

*ASO = tornillo de aire abierto desde completamente asentado**IJ = chorro de ralenti**POS = Posición del clip de la aguja desde arriba**MJ = Chorro principal***NICHT FÜR STRASSENBETRIEB**

Kraftstoff: Super Bleifrei ROZ 95

NO FO HIGHWAY USE

Combustible: combustible sin plomo con al menos 95 RON

EE. UU. = Premium PON 91

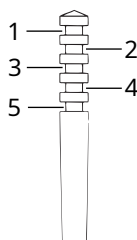
VERGASERREGULIERUNG AJUSTE DEL CARBURADOR KEIHIN PWK 36S AG		200 XC / XC-W / EXC 2008						
MEERESHÖHE ALTITUD 	TEMPERATUR TEMPERATURA 	- 20 ° C hasta -7 ° C - 2 ° F a 20 ° F	- 6 ° C hasta 5 ° C 19 ° F a 41 ° F	6 ° C hasta 15 ° C 42 ° F a 60 ° F	16 ° C hasta 24 ° C 61 ° F a 78 ° F	25 ° C hasta 36 ° C 79 ° F a 98 ° F	37 ° C hasta 49 ° C 99 ° F a 120 ° F	
3000 metros 10000 pies  2301 metros 7501 pies	LSO <i>ASO</i> LD <i>IJ</i> NADEL <i>AGUJA</i> POS <i>POS</i> HD <i>MJ</i>	1 42 NOZH 4 162	1 42 NOZH 3 160	1,5 42 NOZI 3 158	1,5 40 NOZI 2 155	2 40 NOZJ 2 152		
2300 metros 7500 pies  1501 metros 5001 pies	LSO <i>ASO</i> LD <i>IJ</i> NADEL <i>AGUJA</i> POS <i>POS</i> HD <i>MJ</i>	1 45 NOZH 4 162	1 42 NOZH 4 162	1 42 NOZH 3 160	1,5 42 NOZI 3 158	1,5 40 NOZI 2 155	2 40 NOZJ 2 152	
1500 metros 5000 pies  751 metros 2501 pies	LSO <i>ASO</i> LD <i>IJ</i> NADEL <i>AGUJA</i> POS <i>POS</i> HD <i>MJ</i>	1 45 NOZG 4 165	1 45 NOZH 4 162	1 42 NOZH 4 162	1 42 NOZH 3 160	1,5 42 NOZI 3 158	1,5 40 NOZI 2 155	
750 metros 2500 pies  301 metros 1001 pies	LSO <i>ASO</i> LD <i>IJ</i> NADEL <i>AGUJA</i> POS <i>POS</i> HD <i>MJ</i>	1 48 NOZG 4 168	1 45 NOZG 4 165	1 45 NOZH 4 162	1 42 NOZH 4 162	1 42 NOZH 3 160	1,5 42 NOZI 3 158	
300 metros 1000 pies  Meeresniveau El nivel del mar	LSO <i>ASO</i> LD <i>IJ</i> NADEL <i>AGUJA</i> POS <i>POS</i> HD <i>MJ</i>	0,75 50 NOZF 5 170	1 48 NOZG 4 168	1 48 NOZG 4 165	1 45 NOZH 4 162	1 42 NOZH 4 162	1 42 NOZH 3 160	

LSO = Luftregulierschraube offen =

LD = Leerlaufdüse

POS = Posición del clip de Nadel von oben

HD = Hauptdüse



ASO = tornillo de aire abierto desde completamente asentado

IJ = chorro de ralentí

POS = Posición del clip de la aguja desde arriba

MJ = Chorro principal

NICHT FÜR STRASSENBETRIEB

Kraftstoff: Super Bleifrei ROZ 95

NO FO HIGHWAY USE

Combustible: combustible sin plomo con al menos 95 RON

EE. UU. = Premium PON 91

Modelos EXC: Los ajustes del carburador descritos anteriormente solo se aplican a motocicletas sin estrangulamiento. Se requerirán otras medidas además del ajuste del carburador para obtener el máximo rendimiento del motor. Su distribuidor KTM estará encantado de ayudarle.

LOS CAMBIOS EN SU MOTOCICLETA HACERÁN QUE PIERDA SU APROBACIÓN DE CARRETERA. ¡SERÁ ILEGAL OPERAR LA MOTOCICLETA EN CARRETERAS PÚBLICAS! ¡SU COBERTURA DE SEGURO TAMBIÉN SERÁ CANCELADA!

PROGRAMA DE MANTENIMIENTO PERIÓDICO

11

ÍNDICE

HASTA 2000

125/200.11-2

MODELO 2001/2002

125/200 SX, MXC, EXC.11-3

MODELO 2000/2001

125 EXE / SUPERMOTO.11-5

MODELO 2003

125/200.11-7

MODELO 2004

125/200.11-9

MODELO 2005

125/200.11-11

MODELO 2006

125/200.11-14

MODELO 2007

EXC / EXC SEIS DÍAS / XC / XC-W.11-16

SX / SXS.11-18

MODELO 2008

125 EXC / EXC SEIS DÍAS, 200 XC / XC-W / EXC.

.11-20 125/144 SX.11-22

PROGRAMA DE LUBRICACIÓN Y MANTENIMIENTO PERIÓDICO		KTM jinete		KTM distribuidor			
 EN UNA COMPETICIÓN REGULAR DE USO DE LA BICICLETA, LOS 4000 KM (2500 MILLAS) EL SERVICIO SE DEBE HACER DESPUÉS DE CADA CARRERA		125-200 6,98 <i>before each start</i> <i>after washing</i>		1st service after 1000 km (600 miles) or 10 hours <i>after 2000 km (1250 miles) or 20 hours</i>	after 4000 km (2500 miles) or once a year <i>at least once a year</i>		
Compruebe el nivel de aceite de la transmisión		●					
Cambie el aceite de la transmisión				●		●	●
Compruebe la bujía y la distancia entre electrodos. Cambie la bujía.					●	●	●
Prueba funcional del sistema de control de escape Revisar el colector de admisión en busca de fugas y grietas Drene y limpie la cámara del flotador del carburador Ajuste el ralentí		●	●			●	●
				●		●	
Revise las mangueras de ventilación de la caja del motor y el tanque de gasolina para ver si están en la posición correcta sin hebillas				●			
Limpie y revise el elemento del filtro de aire, la caja y la funda de conexión del carburador Revise la cadena, las ruedas dentadas, las guías y el desgaste de la cadena		●	●			●	●
Limpiar y lubricar la cadena		●				●	
Verificar la tensión de la cadena		●		●		●	
Comprobar el nivel de líquido refrigerante		●		●		●	
Verifique la calidad del anticongelante							●
Revise el sistema de enfriamiento en busca de fugas - inspección visual		●		●		●	
Revise el sistema de escape en busca de grietas y fugas Reemplace el hilo de fibra de vidrio del silenciador						●	
Comprobación del sistema de suspensión del escape						●	
Compruebe el nivel del líquido de frenos delante y detrás		●		●		●	
Cambie el líquido de frenos							●
Compruebe el grosor de las pastillas de freno de disco		●				●	
Compruebe los discos de freno						●	
Inspeccione el estado y la instalación de las mangueras de los frenos delanteros y traseros.		●		●		●	
Verificar el recorrido libre y la libre movilidad de la palanca del freno de mano y la palanca del freno de pie Verificar el nivel de aceite en el cilindro maestro del embrague hidráulico Cambiar el aceite del embrague hidráulico		●		●	●	●	●
Verifique la acción de la horquilla telescópica Verifique que la horquilla telescópica no tenga fugas		●				●	
Empuje hacia arriba los fuelles protectores y elimine la suciedad; los orificios de drenaje deben estar libres de obstrucciones (horquilla Marzocchi) Limpiar los raspadores de polvo de la fuerza telescópica (horquilla WP Extreme)			●	●	●	●	
Aflojar los tornillos de purga de los brazos de la horquilla						●	
Cambiar el aceite de la horquilla telescópica							●
Revise la horquilla telescópica completamente Revise el juego libre del cojinete de la pipa de dirección Limpie y vuelva a engrasar el cojinete de la pipa de la dirección Revise el ajuste y la amortiguación del amortiguador Revise el amortiguador completamente		●				●	●
Engrase los cojinetes de agujas del basculante (no engrase el cojinete de pivote del amortiguador) Compruebe que la tensión de los radios y la alineación de la llanta sean uniformes		●		●		●	●
Compruebe los cojinetes de las ruedas		●				●	
Revise los neumáticos en busca de cortes y presión de aire.		●				●	
Compruebe que los cables no estén dañados y que no se muevan libremente Ajuste y cables de control de aceite		●	●			●	
Verifique el sistema eléctrico		●		●		●	
Compruebe el soporte de la batería y las conexiones (CH, Singapur) Compruebe el ajuste del faro						●	
Aplique spray de contacto a los interruptores de luz, interruptores de luces intermitentes y cerradura de encendido			●			●	
Revise que todos los pernos, tuercas, pernos y abrazaderas estén bien apretados Limpie y lubrique los puntos de pivote de la palanca de control		●		●	●	●	

IMPORTANTE RECOMENDADO METROMANTENIMIENTO WORK QUE SE PUEDE REALIZAR POR PEDIDO EXTRA		
	por lo menos una vez al año	cada 2 años o 20000 km
Verificar la función del control de escape	●	
Mantenimiento completo del amortiguador	●	
Mantenimiento completo de la horquilla		●
Limpiar y engrasar los cojinetes del cabezal de dirección y los elementos de la junta	●	
Limpiar y ajustar el carburador	●	
Reemplace el relleno de hilo de fibra de vidrio del silenciador principal del escape	●	
Trate los contactos eléctricos y los interruptores con grasa de contacto Cambie el	●	
líquido del embrague hidráulico	●	
Cambiar el líquido de frenos	●	

SI SE UTILIZA LA MOTOCICLETA PARA LA COMPETICIÓN, SE DEBE REALIZAR EL SERVICIO DE 4000 KM DESPUÉS DE CADA CARRERA!
SERVICIO LOS INTERVALS NUNCA DEBEN SER EXCEDIDOS EN MÁS DE 5 HORAS O 500 KM! **METRO** TRABAJOS DE MANTENIMIENTO REALIZADOS POR **KTM** LOS TALLERES
 AUTORIZADOS NO SUSTITUYEN EL CUIDADO Y LOS CONTROLES HECHOS POR EL PASAJERO!

IIMPORTANTE CHECKS Y METROMANTENIMIENTO PARA SER CARRITADO POR EL RIDER

	<i>Before each start</i>	<i>After every cleaning</i>	<i>For cross- country use</i>	<i>Once a year</i>
<i>Compruebe el nivel de aceite de la caja de cambios</i>	●			
<i>Compruebe el nivel de líquido de frenos Compruebe el</i>	●			
<i>desgaste de las pastillas de freno Compruebe el</i>	●			
<i>funcionamiento de las luces Compruebe el</i>	●			
<i>funcionamiento de la bocina</i>	●			
<i>Lubricar y ajustar cables y boquillas Purgar las patas</i>		●		
<i>de la horquilla con regularidad</i>			●	
<i>Retire y limpie los fuelles antipolvo con regularidad.</i>			●	
<i>Limpiar y lubricar la cadena, controlar la tensión y ajustar si es necesario</i>		●	●	
<i>Limpiar el filtro de aire y la caja del filtro</i>			●	
<i>Compruebe la presión y el desgaste de los neumáticos</i>	●			
<i>Compruebe el nivel del líquido refrigerante</i>	●			
<i>Revise las líneas de combustible en busca de fugas</i>	●			
<i>Vacíe y limpie la cámara del flotador</i>		●		
<i>Verifique que todos los elementos de control funcionen sin problemas</i>	●			
<i>Verifique el rendimiento de los frenos</i>	●	●		
<i>Trate las piezas de metal en blanco (con la excepción de los sistemas de frenos y escape) con un agente anticorrosivo a base de cera</i>		●		
<i>Trate las cerraduras de encendido y dirección y los interruptores de luz con spray de contacto.Revise</i>		●		
<i>regularmente el apriete de los pernos, tuercas y abrazaderas de manguera.</i>				●

		PROGRAMA DE MANTENIMIENTO PERIÓDICO		125 EXE 125 SUPERMOTO
¡Una motocicleta lavada se puede revisar más rápidamente, lo que ahorra dinero!		1. Servicio después 1000 kilometros	2. Servicio después 4000 kilometros	cada 4000 kilometros O una vez al año
ENGINE	Revise el nivel de aceite en el tanque de aceite y verifique la disposición sin pliegues de la manguera de purga		●	● ●
	Cambie el aceite de la transmisión	●	●	●
	Revise la bujía, ajuste el espacio entre electrodos, reemplace la bujía si es necesario		●	
	Revise las fundas de conexión del carburador en busca de grietas y fugas Revise el		●	●
CARBURATOR	ajuste de ralenti y los valores de emisión	●	●	●
	Verifique que las mangueras de purga no estén dañadas ni que estén dispuestas sin torceduras	●	●	●
	Verifique que el sistema de enfriamiento no tenga fugas, protección anticongelante Verifique que	●	●	●
	el sistema de escape no tenga fugas y la suspensión		●	●
ADD-ON-PARTS	Revise los cables de accionamiento en busca de daños, funcionamiento suave y disposición sin pliegues, y ajuste y lubrique	●	●	●
	Compruebe el nivel de aceite en el cilindro maestro del embrague hidráulico Limpie	●	●	●
	el filtro de aire y la caja del filtro de aire		●	●
	Verifique que los cables no estén dañados ni que estén dispuestos sin		●	●
	torceduras Verifique el ajuste de los faros		●	●
	Verifique que el sistema eléctrico funcione correctamente	●	●	●
BRAKES	(luces bajas / altas, luz de freno, intermitentes, luces indicadoras, iluminación del velocímetro, bocina, soporte de la batería y conexiones) Revise el nivel de líquido			
	de frenos, el grosor del revestimiento y los discos de freno Revise las líneas de		●	● ●
	freno en busca de daños y fugas	●	●	●
	Verifique / ajuste el funcionamiento suave, recorrido libre de las palancas del freno de mano / freno de pie Verifique que		●	● ●
CHASSIS	los pernos del sistema de frenos estén bien ajustados	●	●	●
	Verifique que el puntal de suspensión y la horquilla no tengan fugas y que funcionen correctamente Limpie los	●	●	●
	manguitos antipolvo		●	●
	Purgar las piernas de la horquilla		●	●
	Controlar el pivote de la horquilla oscilante Controlar /		●	●
	ajustar el cojinete de la pipa de dirección	●	●	●
WHEELS	Compruebe que todos los pernos del chasis estén bien ajustados (placas de la horquilla, barra de la horquilla, tuercas / pernos del eje, pivote de la horquilla oscilante, puntal de suspensión)	●	●	●
	Compruebe la tensión de los radios y la unión de la llanta		●	●
	Verifique el estado de los neumáticos y la presión de inflado	●	●	●
	Revise la cadena, las ruedas de la cadena, las guías de las ruedas de la cadena en busca de desgaste, ajuste apretado y tensión	●	●	●
	Lubricar la cadena	●	●	●
	Compruebe si hay juego en los cojinetes de las ruedas	●	●	●
PROCEDIMIENTOS DE MANTENIMIENTO RECOMENDADOS IMPORTANTES QUE SE DEBEN REALIZAR EN BASE A UN PEDIDO SUPLEMENTARIO POR SEPARADO				
		por lo menos una vez al año	cada 2 años o 20000 km	
Verifique el funcionamiento correcto del control de escape		●		
Realice un mantenimiento completo de la horquilla			●	
Realice un mantenimiento completo de los puntales de suspensión			●	
Limpiar y lubricar el cojinete de la pipa de dirección y los elementos de sellado		●		
Limpiar y ajustar el carburador		●		
Sustituir la empaquetadura de hilo de fibra de vidrio del silenciador			●	
principal Tratar los contactos eléctricos e interruptores con spray de		●		
contacto Sustituir el aceite del embrague hidráulico		●		
Reemplazar el líquido de frenos		●		

SERVICIO ILOS NTERVALLS NUNCA DEBEN SER EXCEDIDOS EN MÁS DE 500 KM! METROTRABAJOS DE MANTENIMIENTO REALIZADOS POR KTM LOS TALLERES AUTORIZADOS NO SUSTITUYEN EL CUIDADO Y LOS CONTROLES HECHOS POR EL PASAJERO!

¡IMPORTANTE CHECKS Y METROMANTENIMIENTO PARA SER CARRITADO POR EL RIDER

	<i>Before each start</i>	<i>After every cleaning</i>	<i>For cross-country use</i>	<i>Once a year</i>
<i>Verifique el nivel de aceite en el tanque de aceite y la manguera de purga para verificar que no se doblen Verifique el</i>	●			
<i>nivel de aceite de la transmisión</i>	●			
<i>Controlar el nivel del líquido de frenos Controlar</i>	●			
<i>el desgaste de las pastillas de freno</i>	●			
<i>Compruebe que el sistema de iluminación funcione correctamente.</i>	●			
<i>Compruebe que la bocina funcione correctamente.</i>	●			
<i>Lubricar y ajustar los cables de accionamiento y las boquillas Purgar los</i>		●		
<i>brazos de la horquilla a intervalos regulares</i>			●	
<i>Retire y limpie las mangas antipolvo a intervalos regulares.</i>			●	
<i>Limpiar y lubricar la cadena, controlar la tensión y reajustarla si es necesario Limpiar</i>		●	●	
<i>el filtro de aire y la caja del filtro</i>			●	
<i>Compruebe la presión de inflado y el desgaste de los neumáticos</i>	●			
<i>Compruebe el nivel de refrigerante</i>	●			
<i>Revise las líneas de combustible en busca de</i>	●			
<i>fugas Drene y limpie la cámara del flotador</i>		●		
<i>Verificar el buen funcionamiento de todos los controles</i>	●			
<i>Verificar el desempeño de los frenos</i>	●	●		
<i>Trate los componentes metálicos expuestos (excepto los sistemas de frenos y escape) con agentes anticorrosivos a base de cera</i>		●		
<i>Trate la cerradura de encendido / dirección y el interruptor de luz con spray de contacto</i>		●		
<i>Verifique que todos los pernos, tuercas y abrazaderas de manguera estén bien ajustados a intervalos regulares</i>				●

		PROGRAMA DE MANTENIMIENTO PERIÓDICO 2003		125/200 SX / MXC / EXC	
¡Una motocicleta limpia se puede revisar más rápidamente, lo que ahorra dinero!		1er servicio después de 10 horas o 1000 kilómetros	después 20 horas o 2000 kilómetros	después 4000 kilómetros o una vez al año	
ENGINE	Compruebe el nivel de aceite de la caja de cambios		●		
	cambios Cambie el aceite de la caja de cambios	●			●
	Revise las bujías, ajuste la distancia entre los electrodos	●	●		
	Renueve las bujías				●
CARBURETOR	Verifique que la funda de conexión del carburador no tenga grietas ni fugas Verifique el ajuste de la velocidad de ralentí				●
	Compruebe que las mangueras de ventilación no estén dañadas o dobladas	●			●
	Revise el sistema de enfriamiento en busca de fugas, verifique la cantidad de anticongelante Revise el sistema de escape en busca de fugas y ajuste	●			●
ADD-ON-PARTS	Compruebe que los cables no estén dañados, funcionen con suavidad ni estén doblados; ajustar y lubricar	●			●
	Compruebe el nivel de aceite del cilindro maestro del embrague	●	●		●
	Limpiar el filtro de aire y la caja del filtro				●
	Revise los cables eléctricos en busca de daños y dobleces Revise el ajuste de los faros delanteros				●
	Compruebe el funcionamiento de los sistemas eléctricos (luz de cruce, luz de carretera, luz de freno, intermitente, luces indicadoras, iluminación del velocímetro, bocina, interruptor o botón de apagado de emergencia Verifique el nivel	●			●
	del líquido de frenos, el grosor del revestimiento, el revestimiento del freno	●			●
	Revise las líneas de freno en busca de daños y fugas.	●			●
	Compruebe / ajuste el funcionamiento suave y el recorrido libre de la palanca del freno de mano / pedal del freno Compruebe el apriete de los pernos del sistema de frenos	●			●
CHASSIS	Compruebe que el amortiguador y la horquilla no tengan fugas y funcionen	●			●
	Limpie los fuelles antipolvo				●
	Purgar las piernas de la horquilla				●
	Compruebe los cojinetes del brazo oscilante Compruebe / ajuste los cojinetes de la cabeza de dirección	●			●
	Compruebe el apriete de todos los pernos del chasis (abrazaderas triples, tuercas y pernos del eje de paso del eje de la pata de la horquilla, cojinetes del brazo oscilante, amortiguador) Compruebe la tensión de los radios y la junta	●			●
WHEELS	de la llanta				●
	Revise los neumáticos y la presión del aire.	●			●
	Compruebe la cadena, las ruedas dentadas traseras y las guías de la cadena en busca de desgaste, ajuste y tensión	●			●
	Lubricar la cadena	●			●
	Compruebe la holgura de los cojinetes de las ruedas.	●			●
¡IMPORTANTE RECOMENDADO METRO MANTENIMIENTO WORK QUE SE PUEDE REALIZAR POR PEDIDO EXTRA					
			por lo menos una vez al año	cada 2 años o 20000 km	
Verificar la función del control de escape			●		
Mantenimiento completo del amortiguador			●		
Mantenimiento completo de la horquilla					●
Limpiar y engrasar los cojinetes del cabezal de dirección y los elementos de la junta			●		
Limpiar y ajustar el carburador			●		
Reemplace el relleno de fibra de vidrio del silenciador principal del escape Trate los contactos eléctricos y los interruptores con grasa para contactos Cambie el líquido del embrague hidráulico			●		
Cambiar el líquido de frenos			●		

SI SE UTILIZA LA MOTOCICLETA PARA LA COMPETICIÓN, SE DEBE REALIZAR EL SERVICIO DE 4000 KM DESPUÉS DE CADA CARRERA!
SERVICIO IL OS NTERVALES NUNCA DEBEN SER EXCEDIDOS EN MÁS DE 5 HORAS O 500 KM! METRO TRABAJOS DE MANTENIMIENTO REALIZADOS POR KTM LOS TALLERES AUTORIZADOS NO SUSTITUYEN EL CUIDADO Y LOS CONTROLES HECHOS POR EL PASAJERO!

¡IMPORTANTE CHECKS Y METROMANTENIMIENTO PARA SER CARRITADO POR EL RIDER				
	<i>Antes de cada comienzo</i>	<i>Después de cada limpieza</i>	<i>Para cruzar uso del país</i>	<i>Una vez al año</i>
<i>Compruebe el nivel de aceite de la caja de cambios</i>	●			
<i>Compruebe el nivel de líquido de frenos Compruebe el</i>	●			
<i>desgaste de las pastillas de freno Compruebe el</i>	●			
<i>funcionamiento de las luces Compruebe el</i>	●			
<i>funcionamiento de la bocina</i>	●			
<i>Lubricar y ajustar cables y boquillas Purgar las patas</i>		●		
<i>de la horquilla con regularidad</i>			●	
<i>Retire y limpie los fuelles de polvo con regularidad.</i>			●	
<i>Limpiar y lubricar la cadena, controlar la tensión y ajustar si es necesario</i>		●	●	
<i>Limpiar el filtro de aire y la caja del filtro</i>			●	
<i>Compruebe la presión y el desgaste de los neumáticos</i>	●			
<i>Compruebe el nivel del líquido refrigerante</i>	●			
<i>Revise las líneas de combustible en busca de fugas</i>	●			
<i>Vacíe y limpie la cámara del flotador</i>		●		
<i>Verifique que todos los elementos de control funcionen sin problemas</i>	●			
<i>Verifique el rendimiento de los frenos</i>	●	●		
<i>Trate las piezas de metal en blanco (con la excepción de los sistemas de frenos y escape) con un agente anticorrosivo a base de cera</i>		●		
<i>Trate las cerraduras de encendido y de dirección y los interruptores de luz con spray de</i>		●		
<i>contacto.Revise el apriete de los pernos, tuercas y abrazaderas de manguera con regularidad.</i>				●

KTM		PROGRAMA DE MANTENIMIENTO PERIÓDICO 2004		125/200 SX / EXC	
¡Una motocicleta limpia se puede revisar más rápidamente, lo que ahorra dinero!		1er servicio después de 10 horas o 1000 kilómetros	después 20 horas o 2000 kilómetros	después 4000 kilómetros o una vez al año	
CARBURADOR	Compruebe el nivel de aceite de la caja de cambios		●		
	Cambie el aceite de la caja de cambios	●		●	
	Revise las bujías, ajuste la distancia entre los electrodos	●	●		
	Renueve las bujías			●	
MOTOR	Verifique que la funda de conexión del carburador no tenga grietas ni fugas			●	
	Verifique el ajuste de la velocidad de ralentí	●		●	
	Compruebe que las mangueras de ventilación no estén dañadas o dobladas	●		●	
PIEZAS ADICIONALES	Revise el sistema de enfriamiento en busca de fugas, verifique la cantidad de anticongelante	●		●	
	Revise el sistema de escape en busca de fugas y ajuste			●	
	Compruebe que los cables no estén dañados, funcionen con suavidad ni estén doblados; ajustar y lubricar	●		●	
	Compruebe el nivel de aceite del cilindro maestro del embrague	●	●	●	
	Limpiar el filtro de aire y la caja del filtro			●	
	Revise los cables eléctricos en busca de daños y dobleces			●	
	Revise el ajuste de los faros delanteros			●	
	Compruebe el funcionamiento de los sistemas eléctricos (luz de cruce, luz de carretera, luz de freno, indicador, luces indicadoras, iluminación del velocímetro, bocina, interruptor o botón de apagado de emergencia)	●		●	
	Verifique el nivel				
	FRENOS	del líquido de frenos, el grosor del revestimiento, el revestimiento del freno	●		●
Revise las líneas de freno en busca de daños y fugas.		●		●	
Compruebe / ajuste el funcionamiento suave y el recorrido libre de la palanca del freno de mano / pedal del freno		●		●	
Compruebe el apriete de los pernos del sistema de frenos		●		●	
CHASIS	Compruebe que el amortiguador y la horquilla no tengan fugas y funcionen	●		●	
	Limpie los fuelles antipolvo			●	
	Purgar las piernas de la horquilla			●	
	Compruebe los cojinetes del brazo oscilante			●	
	Compruebe / ajuste los cojinetes de la cabeza de dirección	●		●	
	Compruebe el apriete de todos los pernos del chasis (abrazaderas triples, tuercas y pernos del eje de paso del eje de la pata de la horquilla, cojinetes del brazo oscilante, amortiguador)	●		●	
RUEDAS	Compruebe la tensión de los radios y la junta				
	de la llanta			●	
	Revise los neumáticos y la presión del aire.	●		●	
	Compruebe la cadena, las ruedas dentadas traseras y las guías de la cadena en busca de desgaste, ajuste y tensión	●		●	
	Lubricar la cadena	●		●	
	Compruebe la holgura de los cojinetes de las ruedas.	●		●	
IMPORTANTE RECOMENDADO METROMANTENIMIENTO WORK QUE SE PUEDE REALIZAR POR PEDIDO EXTRA					
			por lo menos una vez al año	cada 2 años o 20000 km	
Verificar la función del control de escape			●		
Mantenimiento completo del amortiguador			●		
Mantenimiento completo de la horquilla				●	
Limpiar y engrasar los cojinetes del cabezal de dirección y los elementos de la junta			●		
Limpiar y ajustar el carburador			●		
Reemplace el relleno de fibra de vidrio del silenciador principal del escape			●		
Trate los contactos eléctricos y los interruptores con grasa para contactos			●		
Cambie el líquido del embrague hidráulico			●		
Cambiar el líquido de rotura			●		

SI SE UTILIZA LA MOTOCICLETA PARA LA COMPETICIÓN, SE DEBE REALIZAR EL SERVICIO DE 4000 KM DESPUÉS DE CADA CARRERA!

SERVICIO ¡LOS INTERVALOS NUNCA DEBEN SER EXCEDIDOS EN MÁS DE 5 HORAS O 500 KM! METRO TRABAJOS DE MANTENIMIENTO REALIZADOS POR KTM LOS TALLERES AUTORIZADOS NO SUSTITUYEN EL CUIDADO Y LOS CONTROLES HECHOS POR EL PASAJERO!

IMPORTANTE CHECKS Y **METRO**MANTENIMIENTO PARA SER CARRITADO POR EL RIDER

	Antes de cada competición	Después de cada limpieza	Para cruzar uso del país	Una vez al año
Compruebe el nivel de aceite de la caja de cambios	●			
Compruebe el nivel de líquido de frenos Compruebe el	●			
desgaste de las pastillas de freno Compruebe el	●			
funcionamiento de las luces Compruebe el	●			
funcionamiento de la bocina	●			
Lubricar y ajustar cables y boquillas Purgar las patas		●		
de la horquilla con regularidad			●	
Retire y limpie los fuelles de polvo con regularidad.			●	
Limpiar y lubricar la cadena, controlar la tensión y ajustar si es necesario		●	●	
Limpiar el filtro de aire y la caja del filtro			●	
Compruebe la presión y el desgaste de los neumáticos	●			
Compruebe el nivel del líquido refrigerante	●			
Revise las líneas de combustible en busca de fugas	●			
Vacíe y limpie la cámara del flotador		●		
Verifique que todos los elementos de control funcionen sin problemas	●			
Verifique el rendimiento de los frenos	●	●		
Trate las piezas de metal en blanco (con la excepción de los sistemas de frenos y escape) con un agente anticorrosivo a base de cera		●		
Trate las cerraduras de encendido y de dirección y los interruptores de luz con spray de		●		
contacto.Revise el apriete de los pernos, tuercas y abrazaderas de manguera con regularidad.				●

PROGRAMA DE MANTENIMIENTO PERIÓDICO 2005				
¡UNA MOTOCICLETA LIMPIA SE PUEDE VERIFICAR MÁS RÁPIDAMENTE, LO QUE AHORRA DINERO!		125/200 SX / EXC 250/300 SX / MXC / EXC	1er servicio después de 10 horas o 2000 1000 kilómetros	después de 20 horas después de 40 horas o 4000 kilómetros o una vez al año
Motor	Compruebe el nivel de aceite de la caja de cambios			
	cambios Cambie el aceite de la caja de cambios			
	Revise las bujías, ajuste la distancia entre los electrodos			
	Renueve las bujías			
Carburador	Verifique que la funda de conexión del carburador no tenga grietas ni fugas Verifique el ajuste de la velocidad de ralentí			
	Compruebe que las mangueras de ventilación no estén dañadas o dobladas			
Piezas complementarias	Revise el sistema de enfriamiento en busca de fugas, verifique la cantidad de anticongelante Revise el sistema de escape en busca de fugas y ajuste			
	Compruebe que los cables no estén dañados, funcionen con suavidad ni estén doblados; ajustar y lubricar			
	Compruebe el nivel de aceite del cilindro maestro del embrague			
	Limpie el filtro de aire y la caja del filtro			
	Revise los cables eléctricos en busca de daños y dobleces Revise el ajuste de los faros delanteros			
	Compruebe el funcionamiento de los sistemas eléctricos (luz de cruce, luz de carretera, luz de freno, indicador, luces indicadoras, iluminación del velocímetro, bocina, interruptor o botón de apagado de emergencia			
Frenos	Revise el nivel del líquido de frenos, el grosor del revestimiento, el revestimiento del freno Revise las líneas de los frenos en busca de daños y fugas			
	Compruebe / ajuste el funcionamiento suave y el recorrido libre de la palanca del freno de mano / pedal del freno			
	Compruebe el apriete de los tornillos del sistema de frenos			
Chasis	Compruebe que el amortiguador y la horquilla no tengan fugas y funcionen			
	Limpie los fuelles antipolvo			
	Purgar las piernas de la horquilla			
	Compruebe los cojinetes del brazo oscilante Compruebe / ajuste los cojinetes de la cabeza de dirección			
	Compruebe el apriete de todos los tornillos del chasis (abrazaderas triples, tuercas y tornillos del eje de paso del eje de la pata de la horquilla, cojinetes del brazo oscilante, amortiguador)			
Ruedas	Compruebe la tensión de los radios y la junta de la llanta			
	Compruebe los neumáticos y la presión de aire			
	Compruebe la cadena, las ruedas dentadas traseras y las guías de la cadena en busca de desgaste, ajuste y tensión Lubricar la cadena			
	Compruebe la holgura de los cojinetes de las ruedas.			

IMPORTANTES TRABAJOS DE MANTENIMIENTO RECOMENDADOS QUE SE PUEDEN REALIZAR POR PEDIDO EXTRA		
	por lo menos una vez al año	cada 2 años o 20000 km
Verificar la función del control de escape		
Mantenimiento completo del amortiguador		
Mantenimiento completo de la horquilla		
Limpiar y engrasar los cojinetes del cabezal de dirección y los elementos de la junta		
Limpiar y ajustar el carburador		
Reemplace el relleno de fibra de vidrio del silenciador principal del escape Trate los contactos eléctricos y los interruptores con grasa para contactos Cambie el líquido del embrague hidráulico		
Cambiar el líquido de rotura		

SI SE UTILIZA LA MOTOCICLETA PARA LA COMPETICIÓN, SE DEBE REALIZAR EL SERVICIO DE 4000 KM DESPUÉS DE CADA CARRERA!
¡LOS INTERVALOS DE SERVICIO NUNCA DEBEN SER EXCEDIDOS EN MÁS DE 5 HORAS O 500 KM!
EL TRABAJO DE MANTENIMIENTO REALIZADO POR TALLERES AUTORIZADOS DE KTM NO SUSTITUYE EL CUIDADO Y LAS COMPROBACIONES A CARGO DEL CONDUCTOR.

CONTROLES Y MANTENIMIENTO IMPORTANTES QUE DEBE REALIZAR EL CONDUCTOR				
	antes de cada comienzo	después cada limpieza	por cruzar una vez país a año de uso	
Compruebe el nivel de aceite de la caja de cambios				
Compruebe el nivel de líquido de frenos Compruebe el				
desgaste de las pastillas de freno Compruebe el				
funcionamiento de las luces Compruebe el				
funcionamiento de la bocina				
Lubricar y ajustar cables y boquillas Purgar las patas de				
la horquilla con regularidad				
Retire y limpie los fuelles de polvo con regularidad.				
Limpiar y lubricar la cadena, controlar la tensión y ajustar si es necesario Limpiar el				
filtro de aire y la caja del filtro				
Verifique la presión y el desgaste de los neumáticos Revise				
el nivel del líquido de enfriamiento Revise las líneas de				
combustible en busca de fugas				
Cámara de flotación vacía y limpia				
Verifique que todos los elementos de control funcionen sin problemas				
Verifique el rendimiento de los frenos				
Trate las piezas de metal en blanco (con la excepción de los sistemas de frenos y escape) con un agente anticorrosivo a base de cera				
Trate el encendido, el bloqueo de la dirección y los interruptores de luz con aerosol de				
contacto.Revise el apriete de los tornillos, tuercas y abrazaderas de manguera con regularidad.				

NOTA: SI LA INSPECCIÓN ESTABLECE QUE SE EXCEDEN LAS TOLERANCIAS PERMITIDAS, SE DEBEN REEMPLAZAR LOS RESPECTIVOS COMPONENTES.

RINSPECCIÓN ECOMENDADA DEL 125/200 SX, MXC Y EXC ^a MOTOR						
UTILIZADO PARA COMPETICIONES DE ENDURO POR EL KTM TALLER						
(PEDIDO ADICIONAL PARA EL KTM TALLER)						
	30 horas	45 horas	60 horas	90 horas	120 horas	135 horas
Compruebe el desgaste de la válvula de admisión de tipo lengüeta	●	●	●	●	●	●
Compruebe el desgaste de las zapatas del embrague	●	●	●	●	●	●
Compruebe la longitud de los muelles del embrague	●	●	●	●	●	●
Compruebe el desgaste del cilindro y del pistón	●	●	●	●	●	●
Verificar el control de escape para un funcionamiento correcto y un funcionamiento suave	●	●	●	●	●	●
Verificar la excentricidad del muñón del cigüeñal	●	●	●	●	●	●
Compruebe el juego radial de los cojinetes de biela.	●		●		●	
Compruebe el juego radial del cojinete principal del pasador del pistón	●		●		●	
Compruebe el desgaste del cojinete principal del cigüeñal	●		●		●	
Reemplace los cojinetes del cigüeñal y los cojinetes de la biela		●		●		●
Compruebe el desgaste de toda la transmisión, incluidos los rodillos y los cojinetes		●		●		●

RINSPECCIÓN ECOMENDADA DEL 125/200 SX, MXC Y EXC ^a MOTOR						
UTILIZADO PARA HOBBY- ENDURO POR EL KTM TALLER						
(PEDIDO ADICIONAL PARA EL KTM TALLER)						
	60 horas	90 horas	120 horas	180 horas	240 horas	270 horas
Compruebe el desgaste de la válvula de admisión de tipo lengüeta	●	●	●	●	●	●
Compruebe el desgaste de las zapatas del embrague	●	●	●	●	●	●
Compruebe la longitud de los muelles del embrague	●	●	●	●	●	●
Compruebe el desgaste del cilindro y del pistón	●	●	●	●	●	●
Verificar el control de escape para un funcionamiento correcto y un funcionamiento suave	●	●	●	●	●	●
Verificar la excentricidad del muñón del cigüeñal	●	●	●	●	●	●
Compruebe el juego radial de los cojinetes de biela.	●		●		●	
Compruebe el juego radial del cojinete principal del pasador del pistón	●		●		●	
Compruebe el desgaste del cojinete principal del cigüeñal	●		●		●	
Reemplace los cojinetes del cigüeñal y los cojinetes de la biela		●		●		●
Compruebe el desgaste de toda la transmisión, incluidos los rodillos y los cojinetes		●		●		●

NOTA: SI LA INSPECCIÓN ESTABLECE QUE SE EXCEDEN LAS TOLERANCIAS PERMITIDAS, LOS COMPONENTES RESPECTIVOS DEBEN SER REEMPLAZADOS.



PROGRAMA DE MANTENIMIENTO PERIÓDICO 2006

 125 SX / SXS / EXC / EXC SEIS DÍAS
 200 EXC / XC / XC-W

¡UNA MOTOCICLETA LIMPIA SE PUEDE VERIFICAR MÁS RÁPIDAMENTE, LO QUE AHORRA DINERO!

después de cada carrera	1er servicio después 10 horas	cada 20 horas	cada 40 horas	al menos una vez un año
-------------------------	----------------------------------	---------------	---------------	----------------------------

MOTOR	Compruebe el nivel de aceite de la caja de cambios Cambie el aceite de la caja de cambios					
	Revise las bujías, ajuste la distancia entre los electrodos					
	Renueve las bujías					
	Limpiar el conector de la bujía y comprobar que quede bien ajustado.					
	Verifique que los tornillos del arrancador de patada y la palanca de cambios estén bien ajustados					
CARBURADOR	Revise la funda de conexión del carburador y la brida de admisión en busca de grietas o fugas Revise el ajuste de la velocidad de ralentí					
	Compruebe que las mangueras de ventilación no estén dañadas o dobladas					
PIEZAS ADICIONALES	Revise el sistema de enfriamiento en busca de fugas, verifique la cantidad de anticongelante Revise el sistema de escape en busca de fugas y ajuste					
	Compruebe que los cables no estén dañados, funcionen con suavidad ni estén doblados; ajustar y lubricar					
	Controlar el nivel de líquido en el cilindro maestro del embrague hidráulico Limpiar el filtro de aire y la caja del filtro					
	Revise los cables eléctricos en busca de daños y dobleces Revise el ajuste de los faros delanteros					
	Compruebe el funcionamiento de los sistemas eléctricos (luz de cruce, luz de carretera, luz de freno, indicador, luces indicadoras, iluminación del velocímetro, bocina, interruptor o botón de apagado de emergencia)					
FRENOS	Compruebe el nivel de líquido de frenos, el grosor del forro de freno y los discos de freno					
	Compruebe que las líneas de freno no presenten daños ni fugas					
	Verifique / ajuste el funcionamiento suave y el recorrido libre de la palanca del freno de mano / pedal del freno					
	Verifique que los tornillos y pernos guía en el sistema de frenos estén bien ajustados Verifique que el amortiguador					
CHASIS	y la horquilla no tengan fugas y funcionen					
	Fuelle de polvo limpio					
	Purgar las piernas de la horquilla					
	Compruebe los cojinetes del brazo oscilante Compruebe /					
	ajuste los cojinetes de la cabeza de dirección					
	Compruebe el apriete de todos los tornillos del chasis (abrazaderas triples, tuercas y tornillos del eje de paso del eje de la pata de la horquilla, cojinetes del brazo oscilante, amortiguador)					
RUEDAS	Compruebe la tensión de los radios y la junta de la llanta					
	Compruebe los neumáticos y la presión de aire					
	Compruebe la cadena, las ruedas dentadas traseras y las guías de la cadena en busca de desgaste, ajuste y					
	tensión. Lubrique la cadena, limpie y engrase los tornillos de ajuste del tensor de la cadena. Compruebe la					
	holgura de los cojinetes de las ruedas.					

¡LOS INTERVALOS DE SERVICIO NUNCA DEBEN SER EXCEDIDOS EN MÁS DE 5 HORAS!

EL TRABAJO DE MANTENIMIENTO REALIZADO POR TALLERES AUTORIZADOS DE KTM NO SUSTITUYE EL CUIDADO Y LAS COMPROBACIONES A CARGO DEL CONDUCTOR.

IMPORTANTES TRABAJOS DE MANTENIMIENTO RECOMENDADOS QUE SE PUEDEN REALIZAR POR PEDIDO EXTRA	cada 20 horas	cada 40 horas	cada 80 horas	por lo menos una vez al sí	cada 2 años
Limpiar y ajustar el carburador.				C/H	
Verifique que la válvula de admisión tipo lengüeta no esté desgastada	C	C/H	C/H		
Compruebe el desgaste de los discos de embrague y la longitud de los resortes del embrague	C	C/H	C/H		
Compruebe el desgaste del cilindro y del pistón	C	C/H	C/H		
Compruebe la función del control de escape	C/H	C/H	C/H		
Compruebe el cojinete del pasador del pistón	C	C/H	C/H		
Sustituir los cojinetes principales del cigüeñal			C/H		
Sustituir los cojinetes de la biela		C	C/H		
Compruebe toda la transmisión, el mecanismo de cambio y los cojinetes		C	C/H		
Mantenimiento completo de la horquilla	C		H	C/H	
Mantenimiento completo del amortiguador			C		C / H
Limpiar y engrasar los cojinetes del cabezal de dirección y los elementos de la junta				C/H	
Reemplazar la copa de sellado del cilindro del freno de pie	C	C/H	C/H		
Reemplace el relleno de hilo de fibra de vidrio del silenciador principal del escape	C	C/H	C/H		
Trate los contactos eléctricos y los interruptores con grasa de contacto				C/H	
Cambie el líquido de ruptura	C	C/H	C/H	C/H	
Cambiar el líquido del embrague hidráulico				C/H	

C = PARA CARRERAS COMPETITIVAS OFFROAD (COMPETICIÓN)
H = PARA TODO EL CAMINO HOBtener USO

SI LA INSPECCIÓN ESTABLECE QUE SE EXCEDEN LAS TOLERANCIAS PERMITIDAS, SE DEBEN REEMPLAZAR LOS COMPONENTES RESPECTIVOS.

CONTROLES Y MANTENIMIENTO IMPORTANTES QUE DEBE REALIZAR EL CONDUCTOR	antes de cada comienzo	después de cada limpieza	para cruzar uso del país	una vez al año
Compruebe el nivel de aceite de la caja de cambios				
Compruebe el nivel de líquido de frenos Compruebe el				
desgaste de las pastillas de freno Compruebe el				
funcionamiento de las luces Compruebe el				
funcionamiento de la bocina				
Lubricar y ajustar cables y boquillas Purgar las patas de la horquilla con regularidad				
Retire y limpie los fuelles de polvo con regularidad.				
Limpiar y lubricar la cadena, controlar la tensión y ajustar si es necesario Limpiar el filtro de aire y la caja del filtro				
Compruebe la presión y el desgaste de los neumáticos				
Compruebe el nivel del líquido refrigerante				
Revise las líneas de combustible en busca de fugas Vacíe y limpie la cámara del flotador Retire, limpie y engrase la corredera del acelerador				
Verifique que todos los elementos de control funcionen sin problemas				
Verifique el rendimiento de los frenos				
Trate las piezas de metal en blanco (con la excepción de los sistemas de frenos y escape) con un agente anticorrosivo a base de cera				
Trate el encendido, el bloqueo de la dirección y los interruptores de luz con aerosol de contacto.Revise el apriete de los tornillos, tuercas y abrazaderas de manguera con regularidad.				



PROGRAMA DE MANTENIMIENTO PERIÓDICO 2007

125 EXC / EXC SEIS DÍAS, 200 XC / XC-W / EXC 2007

UNA MOTOCICLETA LIMPIA SE PUEDE VERIFICAR MÁS RÁPIDAMENTE, LO QUE AHORRA DINERO

		Antes de cada raza	1er servicio después 10 horas	cada 20 horas	cada 40 horas	al menos una vez un año
MOTOR	Compruebe el nivel de aceite de la caja de cambios Cambie el aceite de la caja de cambios					
	Revise las bujías, ajuste la distancia entre los electrodos					
	Renueve las bujías					
	Limpiar el conector de la bujía y comprobar que quede bien ajustado.					
	Verifique que los tornillos del arrancador de patada y la palanca de cambios estén bien ajustados					
CARBURADOR	Revise la funda de conexión del carburador y la brida de admisión en busca de grietas o fugas Revise el ajuste de la velocidad de ralentí					
	Compruebe que las mangueras de ventilación no estén dañadas o dobladas					
PIEZAS ADICIONALES	Revise el sistema de enfriamiento en busca de fugas, verifique la cantidad de anticongelante Revise el sistema de escape en busca de fugas y ajuste					
	Compruebe que los cables no estén dañados, funcionen con suavidad ni estén doblados; ajustar y lubricar Controlar el nivel de líquido en el cilindro maestro del embrague hidráulico Limpiar el filtro de aire y la caja del filtro					
	Revise los cables eléctricos en busca de daños y dobleces Revise el ajuste de los faros delanteros					
	Compruebe el funcionamiento de los sistemas eléctricos (luz de cruce, luz de carretera, luz de freno, indicador, luces indicadoras, iluminación del velocímetro, bocina, interruptor o botón de parada de emergencia Compruebe el nivel de					
FRENOS	líquido de frenos, el grosor del revestimiento, el revestimiento del freno					
	Revise las líneas de freno en busca de daños y fugas.					
	Compruebe / ajuste la función, el funcionamiento suave y la carrera libre de la palanca del freno de mano / pie					
	Compruebe que los tornillos y pernos guía del sistema de frenos estén bien ajustados					
CHASIS	Compruebe que el amortiguador y la horquilla no tengan fugas y funcionen					
	Limpe los fuelles antipolvo					
	Purgar las piernas de la horquilla					
	Compruebe los cojinetes del brazo oscilante Compruebe / ajuste los cojinetes de la cabeza de dirección					
	Compruebe el apriete de todos los tornillos del chasis (abrazaderas triples, tuercas y tornillos del eje de paso del eje de la pata de la horquilla, cojinetes del brazo oscilante, amortiguador)					
RUEDAS	Compruebe la tensión de los radios y la junta de la llanta					
	Compruebe los neumáticos y la presión de aire					
	Compruebe la cadena, las ruedas dentadas traseras y las guías de la cadena en busca de desgaste, ajuste y tensión. Lubrique la cadena, limpie y engrase los tornillos de ajuste del tensor de la cadena. Compruebe la holgura de los cojinetes de las ruedas.					

La lectura de kilómetros para los intervalos de inspección no debe exceder las 5 horas.

¡Los trabajos de mantenimiento realizados por su taller autorizado KTM no sustituyen al cuidado y mantenimiento por parte del conductor!

125 EXC / EXC SEIS DÍAS, 200 XC / XC-W / EXC 2007						
IMPORTANTE TRABAJO DE SERVICIO QUE DEBE SER REALIZADO POR UN TALLER AUTORIZADO DE KTM BAJO UN PEDIDO SEPARADO	Cada 20 horas	Cada 40 horas	Cada 60 horas	Cada 80 horas	Al menos una vez un año	Cada 2 años
Limpiar y ajustar el carburador.					C/H	C/H
Reemplace la corredera del acelerador, la aguja de chorro, la válvula de aguja del flotador, la boquilla de la aguja				C/H		
Revise la válvula de admisión tipo lengüeta para ver si está desgastada	C	C/H	C	C/H		
Compruebe el desgaste de los discos de embrague y la longitud de los resortes del embrague	C	C/H	C	C/H		
Compruebe el desgaste del cilindro y del pistón	C	C/H	C	C/H		
Compruebe la función del control de escape	C/H	C/H		C/H		
Compruebe el cojinete del pasador del pistón	C	C/H	C	C/H		
Sustituir los cojinetes principales del cigüeñal				C/H		
Sustituir los cojinetes de la biela		C		C/H		
Compruebe toda la transmisión, el mecanismo de cambio y los cojinetes		C		C/H		
Mantenimiento completo de la horquilla	C		C	H	C/H	
Mantenimiento completo del amortiguador				C		C/H
Limpiar y engrasar los cojinetes de la culata de dirección y los elementos de la junta					C/H	
Reemplazar la copa de sellado del cilindro del freno de pie	C	C/H	C	C/H		
Reemplazar el relleno de fibra de vidrio en el silenciador	C	C/H	C	C/H		
Trate los contactos e interruptores eléctricos con grasa para contactos					C/H	
Cambie el líquido de rotura	C	C/H	C	C/H	C/H	
Cambiar el aceite del embrague hidráulico					C/H	

C = PARA CARRERAS COMPETITIVAS OFFROAD (COMPETICIÓN)
H = PARA TODO EL CAMINO HOBTENER USO

Nota: Si la inspección determina que se exceden las tolerancias permitidas, se deben reemplazar los componentes respectivos.

125 EXC / EXC SEIS DÍAS, 200 XC / XC-W / EXC 2007					
CONTROLES Y MANTENIMIENTO IMPORTANTES QUE DEBE REALIZAR EL CONDUCTOR	antes de cada comienzo	después de cada limpieza	para cruzar uso del país	una vez al año	
Compruebe el nivel de aceite de la caja de cambios					
Compruebe el nivel de líquido de frenos					
Compruebe el desgaste de las pastillas de freno					
Compruebe el funcionamiento de las luces					
Compruebe el funcionamiento de la bocina					
Lubricar y ajustar cables y boquillas					
Purgar las patas de la horquilla con regularidad					
Retire y limpie los fuelles de polvo con regularidad.					
Limpiar y lubricar la cadena, controlar la tensión y ajustar si es necesario					
Limpiar el filtro de aire y la caja del filtro					
Compruebe la presión y el desgaste de los neumáticos					
Compruebe el nivel del líquido refrigerante					
Revise las líneas de combustible en busca de fugas					
Vacíe y limpie la cámara del flotador					
Retire, limpie y engrase la corredera del acelerador					
Verifique que todos los elementos de control funcionen sin problemas					
Verifique el rendimiento de los frenos					
Trate las piezas de metal en blanco (con la excepción de los sistemas de frenos y escape) con un agente anticorrosivo a base de cera					
Trate las cerraduras de encendido y de dirección y los interruptores de luz con spray de contacto.					
Revise el apriete de los tornillos, tuercas y abrazaderas de manguera con regularidad.					



PROGRAMA DE MANTENIMIENTO PERIÓDICO 2007

125 SX / SXS, 144 SX 2007

UNA MOTOCICLETA LIMPIA SE PUEDE VERIFICAR MÁS RÁPIDAMENTE, LO QUE AHORRA DINERO

		Antes de cada raza	1er servicio después 10 horas	cada 20 horas	cada 40 horas	al menos una vez un año
MOTOR	Compruebe el nivel de aceite de la caja de cambios Cambie el aceite de la caja de cambios					
	Revise las bujías, ajuste la distancia entre los electrodos					
	Renueve las bujías					
	Limpiar el conector de la bujía y comprobar que quede bien ajustado.					
	Verifique que los tornillos del arrancador de patada y la palanca de cambios estén bien ajustados					
CARBURADOR	Revise la funda de conexión del carburador y la brida de admisión en busca de grietas o fugas Revise el ajuste de la velocidad de ralentí					
	Compruebe que las mangueras de ventilación no estén dañadas o dobladas					
PIEZAS ADICIONALES	Revise el sistema de enfriamiento en busca de fugas, verifique la cantidad de anticongelante Revise el sistema de escape en busca de fugas y ajuste					
	Compruebe que los cables no estén dañados, funcionen con suavidad ni estén doblados; ajustar y lubricar Controlar el nivel de líquido en el cilindro maestro del embrague hidráulico Limpiar el filtro de aire y la caja del filtro					
	Revise los cables eléctricos en busca de daños y dobleces Revise el ajuste de los faros delanteros					
	Compruebe el funcionamiento de los sistemas eléctricos (luz de cruce, luz de carretera, luz de freno, indicador, luces indicadoras, iluminación del velocímetro, bocina, interruptor o botón de parada de emergencia Compruebe el nivel de					
	líquido de frenos, el grosor del revestimiento, el revestimiento del freno					
	Revise las líneas de freno en busca de daños y fugas.					
	Compruebe / ajuste la función, el funcionamiento suave y la carrera libre de la palanca del freno de mano / pie					
FRENOS	Compruebe que los tornillos y pernos guía del sistema de frenos estén bien ajustados					
	Compruebe que el amortiguador y la horquilla no tengan fugas y funcionen					
	Limpie los fuelles antipolvo					
	Purgar las piernas de la horquilla					
CHASIS	Compruebe los cojinetes del brazo oscilante Compruebe / ajuste los cojinetes de la cabeza de dirección					
	Compruebe el apriete de todos los tornillos del chasis (abrazaderas triples, tuercas y tornillos del eje de paso del eje de la pata de la horquilla, cojinetes del brazo oscilante, amortiguador)					
	Compruebe la tensión de los radios y la junta de la llanta					
	Compruebe los neumáticos y la presión de aire					
RUEDAS	Compruebe la cadena, las ruedas dentadas traseras y las guías de la cadena en busca de desgaste, ajuste y tensión. Lubrique la cadena, limpie y engrase los tornillos de ajuste del tensor de la cadena. Compruebe la holgura de los cojinetes de las ruedas.					

La lectura de kilómetros para los intervalos de inspección no debe exceder las 5 horas.

¡Los trabajos de mantenimiento realizados por su taller autorizado KTM no sustituyen al cuidado y mantenimiento por parte del conductor!

125 SX / SXS, 144 SX 2007						
IMPORTANTE TRABAJO DE SERVICIO QUE DEBE SER REALIZADO POR UN TALLER AUTORIZADO DE KTM BAJO UN PEDIDO SEPARADO	Cada 20 horas	Cada 40 horas	Cada 60 horas	Cada 80 horas	Al menos una vez un año	Cada 2 años
Limpiar y ajustar el carburador.						
Reemplace la corredera del acelerador, la aguja de chorro, la válvula de aguja del flotador, la boquilla de la aguja						
Revise la válvula de admisión tipo lengüeta para ver si está desgastada						
Compruebe el desgaste de los discos de embrague y la longitud de los resortes del embrague						
Compruebe el desgaste del cilindro y del pistón						
Compruebe la función del control de escape						
Compruebe el cojinete del pasador del pistón						
Sustituir los cojinetes principales del cigüeñal Sustituir los cojinetes de la biela						
Compruebe toda la transmisión, el mecanismo de cambio y los cojinetes						
Mantenimiento completo de la horquilla						
Mantenimiento completo del amortiguador						
Limpiar y engrasar los cojinetes de la culata de dirección y los elementos de la junta						
Reemplazar la copa de sellado del cilindro del freno de pie Reemplazar el relleno de fibra de vidrio en el silenciador						
Trate los contactos e interruptores eléctricos con grasa para contactos						
Cambie el líquido de rotura						
Cambiar el aceite del embrague hidráulico						

Nota: Si la inspección determina que se exceden las tolerancias permitidas, se deben reemplazar los componentes respectivos.

125 SX / SXS, 144 SX 2007				
CONTROLES Y MANTENIMIENTO IMPORTANTES QUE DEBE REALIZAR EL CONDUCTOR	antes de cada comienzo	después de cada limpieza	para cruzar uso del país	una vez al año
Compruebe el nivel de aceite de la caja de cambios				
Compruebe el nivel de líquido de frenos Compruebe el desgaste de las pastillas de freno Compruebe el funcionamiento de las luces Compruebe el funcionamiento de la bocina				
Lubricar y ajustar cables y boquillas Purgar las patas de la horquilla con regularidad				
Retire y limpie los fuelles de polvo con regularidad.				
Limpiar y lubricar la cadena, controlar la tensión y ajustar si es necesario Limpiar el filtro de aire y la caja del filtro				
Compruebe la presión y el desgaste de los neumáticos				
Compruebe el nivel del líquido refrigerante				
Revise las líneas de combustible en busca de fugas Vacíe y limpie la cámara del flotador Retire, limpie y engrase la corredera del acelerador				
Verifique que todos los elementos de control funcionen sin problemas				
Verifique el rendimiento de los frenos				
Trate las piezas de metal en blanco (con la excepción de los sistemas de frenos y escape) con un agente anticorrosivo a base de cera				
Trate las cerraduras de encendido y de dirección y los interruptores de luz con spray de contacto.Revise el apriete de los tornillos, tuercas y abrazaderas de manguera con regularidad.				



PROGRAMA DE MANTENIMIENTO PERIÓDICO 2008

125 EXC / EXC SEIS DÍAS, 200 XC / XC-W / EXC 2008

UNA MOTOCICLETA LIMPIA SE PUEDE VERIFICAR MÁS RÁPIDAMENTE, LO QUE AHORRA DINERO

		Antes de cada raza	1er servicio después 10 horas	cada 20 horas	cada 40 horas	al menos una vez un año
MOTOR	Compruebe el nivel de aceite de la caja de cambios Cambie el aceite de la caja de cambios					
	Revise las bujías, ajuste la distancia entre los electrodos					
	Renueve las bujías					
	Limpiar el conector de la bujía y comprobar que quede bien ajustado.					
	Verifique que los tornillos del arrancador de patada y la palanca de cambios estén bien ajustados					
CARBURADOR	Revise la funda de conexión del carburador y la brida de admisión en busca de grietas o fugas Revise el ajuste de la velocidad de ralentí					
	Compruebe que las mangueras de ventilación no estén dañadas o dobladas					
PIEZAS ADICIONALES	Revise el sistema de enfriamiento en busca de fugas, verifique la cantidad de anticongelante Revise el sistema de escape en busca de fugas y ajuste					
	Compruebe que los cables no estén dañados, funcionen con suavidad ni estén doblados; ajustar y lubricar Controlar el nivel de líquido en el cilindro maestro del embrague hidráulico Limpiar el filtro de aire y la caja del filtro					
	Revise los cables eléctricos en busca de daños y dobleces Revise el ajuste de los faros delanteros					
	Compruebe el funcionamiento de los sistemas eléctricos (luz de cruce, luz de carretera, luz de freno, indicador, luces indicadoras, iluminación del velocímetro, bocina, interruptor o botón de parada de emergencia Compruebe el nivel de					
FRENOS	líquido de frenos, el grosor del revestimiento, el revestimiento del freno					
	Revise las líneas de freno en busca de daños y fugas.					
	Compruebe / ajuste la función, el funcionamiento suave y la carrera libre de la palanca del freno de mano / pie					
	Compruebe que los tornillos y pernos guía del sistema de frenos estén bien ajustados					
CHASIS	Compruebe que el amortiguador y la horquilla no tengan fugas y funcionen					
	Limpie los fuelles antipolvo					
	Purgar las piernas de la horquilla					
	Compruebe los cojinetes del brazo oscilante Compruebe / ajuste los cojinetes de la cabeza de dirección					
	Compruebe el apriete de todos los tornillos del chasis (abrazaderas triples, tuercas y tornillos del eje de paso del eje de la pata de la horquilla, cojinetes del brazo oscilante, amortiguador)					
RUEDAS	Compruebe la tensión de los radios y la junta de la llanta					
	Compruebe los neumáticos y la presión de aire					
	Compruebe la cadena, las ruedas dentadas traseras y las guías de la cadena en busca de desgaste, ajuste y tensión. Lubrique la cadena, limpie y engrase los tornillos de ajuste del tensor de la cadena. Compruebe la holgura de los cojinetes de las ruedas.					

La lectura de kilómetros para los intervalos de inspección no debe exceder las 5 horas.

¡Los trabajos de mantenimiento realizados por su taller autorizado KTM no sustituyen al cuidado y mantenimiento por parte del conductor!

125 EXC / EXC SEIS DÍAS, 200 XC / XC-W / EXC 2008						
IMPORTANTE TRABAJO DE SERVICIO QUE DEBE SER REALIZADO POR UN TALLER AUTORIZADO DE KTM BAJO UN PEDIDO SEPARADO	Cada 20 horas	Cada 40 horas	Cada 60 horas	Cada 80 horas	Al menos una vez un año	Cada 2 años
Limpiar y ajustar el carburador.					C/H	C/H
Reemplace la corredera del acelerador, la aguja de chorro, la válvula de aguja del flotador, la boquilla de la aguja				C/H		
Revise la válvula de admisión tipo lengüeta para ver si está desgastada	C	C/H	C	C/H		
Compruebe el desgaste de los discos de embrague y la longitud de los resortes del embrague	C	C/H	C	C/H		
Compruebe el desgaste del cilindro y del pistón	C	C/H	C	C/H		
Compruebe la función del control de escape	C/H	C/H		C/H		
Compruebe el cojinete del pasador del pistón	C	C/H	C	C/H		
Sustituir los cojinetes principales del cigüeñal				C/H		
Sustituir los cojinetes de la biela		C		C/H		
Compruebe toda la transmisión, el mecanismo de cambio y los cojinetes		C		C/H		
Mantenimiento completo de la horquilla	C		C	H	C/H	
Mantenimiento completo del amortiguador				C		C/H
Limpiar y engrasar los cojinetes de la culata de dirección y los elementos de la junta					C/H	
Reemplazar la copa de sellado del cilindro del freno de pie	C	C/H	C	C/H		
Reemplazar el relleno de fibra de vidrio en el silenciador	C	C/H	C	C/H		
Trate los contactos e interruptores eléctricos con grasa para contactos					C/H	
Cambie el líquido de rotura	C	C/H	C	C/H	C/H	
Cambiar el aceite del embrague hidráulico					C/H	

C = PARA CARRERAS COMPETITIVAS OFFROAD (COMPETICIÓN)
H = PARA TODO EL CAMINO HOBTENER USO

Nota: Si la inspección determina que se exceden las tolerancias permitidas, se deben reemplazar los componentes respectivos.

125 EXC / EXC SEIS DÍAS, 200 XC / XC-W / EXC 2008				
CONTROLES Y MANTENIMIENTO IMPORTANTES QUE DEBE REALIZAR EL CONDUCTOR	antes de cada comienzo	después de cada limpieza	para cruzar uso del país	una vez al año
Compruebe el nivel de aceite de la caja de cambios				
Compruebe el nivel de líquido de frenos				
Compruebe el desgaste de las pastillas de freno				
Compruebe el funcionamiento de las luces				
Compruebe el funcionamiento de la bocina				
Lubricar y ajustar cables y boquillas				
Purgar las patas de la horquilla con regularidad				
Retire y limpie los fuelles de polvo con regularidad.				
Limpiar y lubricar la cadena, controlar la tensión y ajustar si es necesario				
Limpiar el filtro de aire y la caja del filtro				
Compruebe la presión y el desgaste de los neumáticos				
Compruebe el nivel del líquido refrigerante				
Revise las líneas de combustible en busca de fugas				
Vacíe y limpie la cámara del flotador				
Retire, limpie y engrase la corredera del acelerador				
Verifique que todos los elementos de control funcionen sin problemas				
Verifique el rendimiento de los frenos				
Trate las piezas de metal en blanco (con la excepción de los sistemas de frenos y escape) con un agente anticorrosivo a base de cera				
Trate las cerraduras de encendido y de dirección y los interruptores de luz con spray de contacto.				
Revise el apriete de los tornillos, tuercas y abrazaderas de manguera con regularidad.				



PROGRAMA DE MANTENIMIENTO PERIÓDICO 2008

125/144 SX 2008

UNA MOTOCICLETA LIMPIA SE PUEDE VERIFICAR MÁS RÁPIDAMENTE, LO QUE AHORRA DINERO

		Antes de cada raza	1er servicio después 10 horas	cada 20 horas	cada 40 horas	al menos una vez un año
MOTOR	Compruebe el nivel de aceite de la caja de cambios Cambie el aceite de la caja de cambios					
	Revise las bujías, ajuste la distancia entre los electrodos					
	Renueve las bujías					
	Limpiar el conector de la bujía y comprobar que quede bien ajustado.					
	Verifique que los tornillos del arrancador de patada y la palanca de cambios estén bien ajustados					
CARBURADOR	Revise la funda de conexión del carburador y la brida de admisión en busca de grietas o fugas Revise el ajuste de la velocidad de ralentí					
	Compruebe que las mangueras de ventilación no estén dañadas o dobladas					
	Revise el sistema de enfriamiento en busca de fugas, verifique la cantidad de anticongelante Revise el sistema de escape en busca de fugas y ajuste					
PIEZAS ADICIONALES	Compruebe que los cables no estén dañados, funcionen con suavidad ni estén doblados; ajustar y lubricar Controlar el nivel de líquido en el cilindro maestro del embrague hidráulico Limpiar el filtro de aire y la caja del filtro					
	Revise los cables eléctricos en busca de daños y dobleces Revise el ajuste de los faros delanteros					
	Compruebe el funcionamiento de los sistemas eléctricos (luz de cruce, luz de carretera, luz de freno, indicador, luces indicadoras, iluminación del velocímetro, bocina, interruptor o botón de parada de emergencia Compruebe el nivel de líquido de frenos, el grosor del revestimiento, el revestimiento del freno					
	Revise las líneas de freno en busca de daños y fugas.					
	Compruebe / ajuste la función, el funcionamiento suave y la carrera libre de la palanca del freno de mano / pie					
	Compruebe que los tornillos y pernos guía del sistema de frenos estén bien ajustados					
	Compruebe que el amortiguador y la horquilla no tengan fugas y funcionen					
CHASIS	Limpie los fuelles antipolvo					
	Purgar las piernas de la horquilla					
	Compruebe los cojinetes del brazo oscilante Compruebe / ajuste los cojinetes de la cabeza de dirección					
	Compruebe el apriete de todos los tornillos del chasis (abrazaderas triples, tuercas y tornillos del eje de paso del eje de la pata de la horquilla, cojinetes del brazo oscilante, amortiguador)					
	Compruebe la tensión de los radios y la junta de la llanta					
RUEDAS	Compruebe los neumáticos y la presión de aire					
	Compruebe la cadena, las ruedas dentadas traseras y las guías de la cadena en busca de desgaste, ajuste y tensión. Lubrique la cadena, limpie y engrase los tornillos de ajuste del tensor de la cadena. Compruebe la holgura de los cojinetes de las ruedas.					

La lectura de kilómetros para los intervalos de inspección no debe exceder las 5 horas.

¡Los trabajos de mantenimiento realizados por su taller autorizado KTM no sustituyen al cuidado y mantenimiento por parte del conductor!

125/144 SX 2008	Cada 20 horas	Cada 40 horas	Cada 60 horas	Cada 80 horas	Al menos una vez un año	Cada 2 años
IMPORTANTE TRABAJO DE SERVICIO QUE DEBE SER REALIZADO POR UN TALLER AUTORIZADO DE KTM BAJO UN PEDIDO SEPARADO						
Limpiar y ajustar el carburador.						
Reemplace la corredera del acelerador, la aguja de chorro, la válvula de aguja del flotador, la boquilla de la aguja						
Revise la válvula de admisión tipo lengüeta para ver si está desgastada						
Compruebe el desgaste de los discos de embrague y la longitud de los resortes del embrague						
Compruebe el desgaste del cilindro y del pistón						
Compruebe la función del control de escape						
Compruebe el cojinete del pasador del pistón						
Sustituir los cojinetes principales del						
cigüeñal Sustituir los cojinetes de la biela						
Compruebe toda la transmisión, el mecanismo de cambio y los cojinetes						
Mantenimiento completo de la horquilla						
Mantenimiento completo del amortiguador						
Limpiar y engrasar los cojinetes de la culata de dirección y los elementos de la						
junta Reemplazar la copa de sellado del cilindro del freno de pie Reemplazar el						
relleno de fibra de vidrio en el silenciador						
Trate los contactos e interruptores eléctricos con grasa para contactos						
Cambie el líquido de rotura						
Cambiar el aceite del embrague hidráulico						

Nota: Si la inspección determina que se exceden las tolerancias permitidas, se deben reemplazar los componentes respectivos.

125/144 SX 2008	antes de cada comienzo	después de cada limpieza	para cruzar uso del país	una vez al año
CONTROLES Y MANTENIMIENTO IMPORTANTES QUE DEBE REALIZAR EL CONDUCTOR				
Compruebe el nivel de aceite de la caja de cambios				
Compruebe el nivel de líquido de frenos Compruebe el				
desgaste de las pastillas de freno Compruebe el				
funcionamiento de las luces Compruebe el				
funcionamiento de la bocina				
Lubricar y ajustar cables y boquillas Purgar las patas de				
la horquilla con regularidad				
Retire y limpie los fuelles de polvo con regularidad.				
Limpiar y lubricar la cadena, controlar la tensión y ajustar si es necesario Limpiar el				
filtro de aire y la caja del filtro				
Compruebe la presión y el desgaste de los neumáticos				
Compruebe el nivel del líquido refrigerante				
Revise las líneas de combustible en busca de fugas Vacíe y				
limpie la cámara del flotador Retire, limpie y engrase la				
corredera del acelerador				
Verifique que todos los elementos de control funcionen sin problemas				
Verifique el rendimiento de los frenos				
Trate las piezas de metal en blanco (con la excepción de los sistemas de frenos y escape) con				
un agente anticorrosivo a base de cera				
Trate las cerraduras de encendido y de dirección y los interruptores de luz con spray de contacto.Revise				
el apriete de los tornillos, tuercas y abrazaderas de manguera con regularidad.				

DIAGRAMAS DE CABLEADO

12

ÍNDICE

MODELO 1999

125/200 EXC (EUROPA).....	12-3
125/200 EGS (EUROPA).....	12-4 125
EXC (EE. UU.).....	12-6 200 EXC
(Estados Unidos).....	12-7

MODELO 2000

125/200 EXC (Estados Unidos).....	
.12-8 125/200 EXC (EUROPA).....	12-9
125 EXE, SUPERMOTO.....	12-11

MODELO 2001

125/200 EXC (EUROPA).....	12-13
125/200 EXC (EE. UU.).....	12-15 125
EXE, SUPERMOTO.....	12-11

MODELO 2002

125/200 EXC (EUROPA).....	12-13
125/200 EXC (EE. UU.).....	12-15

MODELO 2003

125/200 EXC (EUROPA / AUS).....	12-16
125/200 EXC (EE. UU.).....	12-18

MODELO 2004

125/200 EXC (EUROPA).....	12-19 125/200
EXC (EE. UU.).....	12-20 125/200
SX.....	12-21 COLORES DE LOS
CABLES.....	12-33

DIAGRAMAS DE CABLEADO

12

ÍNDICE

MODELO 2005

125/200 EXC (EUROPA).....	12-22
125/200 EXC (EE. UU.).....	12-23 125
SX.....	12-24 COLORES
DE LOS CABLES.....	12-33

MODELO 2006

125/200 EXC / EXC SEIS DÍAS.....	12-25 125
SX / SXS.....	12-24 200
XC.....	12-24 200 XC-
W.....	12-26 COLORES DE
LOS CABLES.....	12-33

MODELO 2007

125/200 EXC / EXC SEIS DÍAS.....	12-27 125
SX / SXS.....	12-28 144
SX.....	12-28 200
XC.....	12-28 200 XC-
W.....	12-29 COLORES DE
LOS CABLES.....	12-33

MODELO 2008

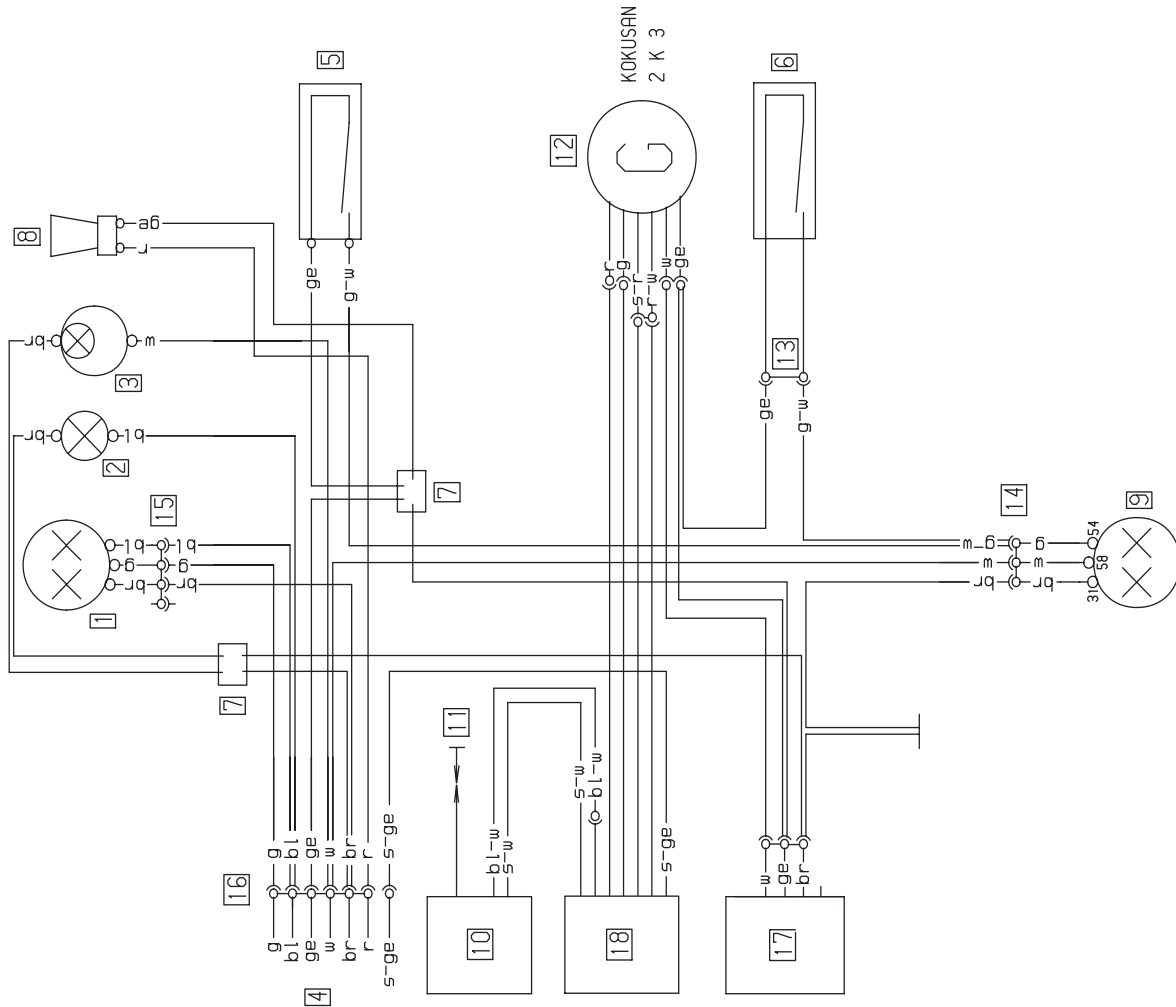
125/144 SX.....	12-30 200 XC EE.
UU., 200XC-W EE. UU. / ZA.....	12-31 125/200
EXC / EXC SEIS DÍAS UE / AUS.....	12-32 COLORES
DE LOS CABLES.....	12-33

Deutsch	Englisch	Italienisch	Französisch
1 Scheinwerfer	1 headlight	1 fero	1 phare
2 Fernlichtkontrolle	2 high beam control	2 spia abbagliante	2 témoin feu route
3 Tachobeleuchtung	3 tachometer light	3 luz del tacometro	3 éclair comp vitesse
4 zum Kombischalter	4 to combinat switch	4 multicomando	4 commodo
5 Bremslichtsch. vo	5 stoplight switch f	5 int luce arresto ant	5 contact de stop av
6 Bremslichtsch. hi	6 stoplight switch r	6 int luce arresto post	6 contact de stop der
7 Parallelverbinder	7 parallel connector	7 parallelo composto	7 parallele connecteur
8 Schnarre	8 horn	8 clacson	8 klaxon
9 Brems-Schlußlicht	9 rear-stoplight	9 fanal post di freno	9 feu arr et de stop
10 Zündspule	10 ignition coil	10 bobina d'accens	10 bobine d'allumage
11 Zündkerze	11 spark plug	11 candela	11 bougie
12 Generator	12 generator	12 dinamo	12 générateur
13 2-pol Stecker	13 multip cont plug (2)	13 connettore a 2 poli	13 connect multiple (2)
14 3-pol Stecker	14 multip cont plug (3)	14 connettore a 3 poli	14 connect multiple (3)
15 4-pol Stecker	15 multip cont plug (4)	15 connettore a 4 poli	15 connect multiple (4)
16 6-pol Stecker	16 multip cont plug (6)	16 connettore a 6 poli	16 connect multiple (6)
17 Spannungsregler	17 voltage limiter	17 rgol di tens	17 régulateur
18 CDI-Einheit	18 CDI-unit	18 CDI-seatola	18 boitier CDI
bl blau	bl blue	bl blu	bl bleu
br braun	br brown	br marrone	br brun
ge gelb	ge yellow	ge giallo	ge jaune
gr grau	gr grey	gr grigio	gr gris
g grün	g green	g verde	g vert
o orange	o orange	o arancione	o orange
r rot	r red	r rosso	r rouge
s schwarz	s black	s nero	s noir
v violett	v violet	v violetto	v violet
w weiß	w white	w bianco	w blanc

Spanisch
1 fero
2 control luces largas
3 luz tacometro
4 llave combinada
5 interr. luces de freno del
6 interr. luces de freno tras
7 conector paralelo
8 claxon
9 luz freno tras
10 bobina de encendido
11 bujia
12 generador
13 conector multiple (2)
14 conector multiple (3)
15 conector multiple (4)
16 conector multiple (9)
17 regulador de tension
18 unidad cdi
bl azul
br marron
ge amarillo
gr gris
g verde
o naranja
r rojo
s negro
v violeta
w blanco

Kontaktbelegung –
Lichtschalter (Typ CEV 9610)

	g	bl	ge	w	ge	r	br
LIcHT					/s		
Abblendl							
FernLicht							
HUPE							
ZUNDUNG AUS							
	5	2	1	3	6	4	





SERVICE

Modell

125/200 EGS '99

Kabelstrangnummer

vorne 503 11 075 400
hinten 503 11 076 000

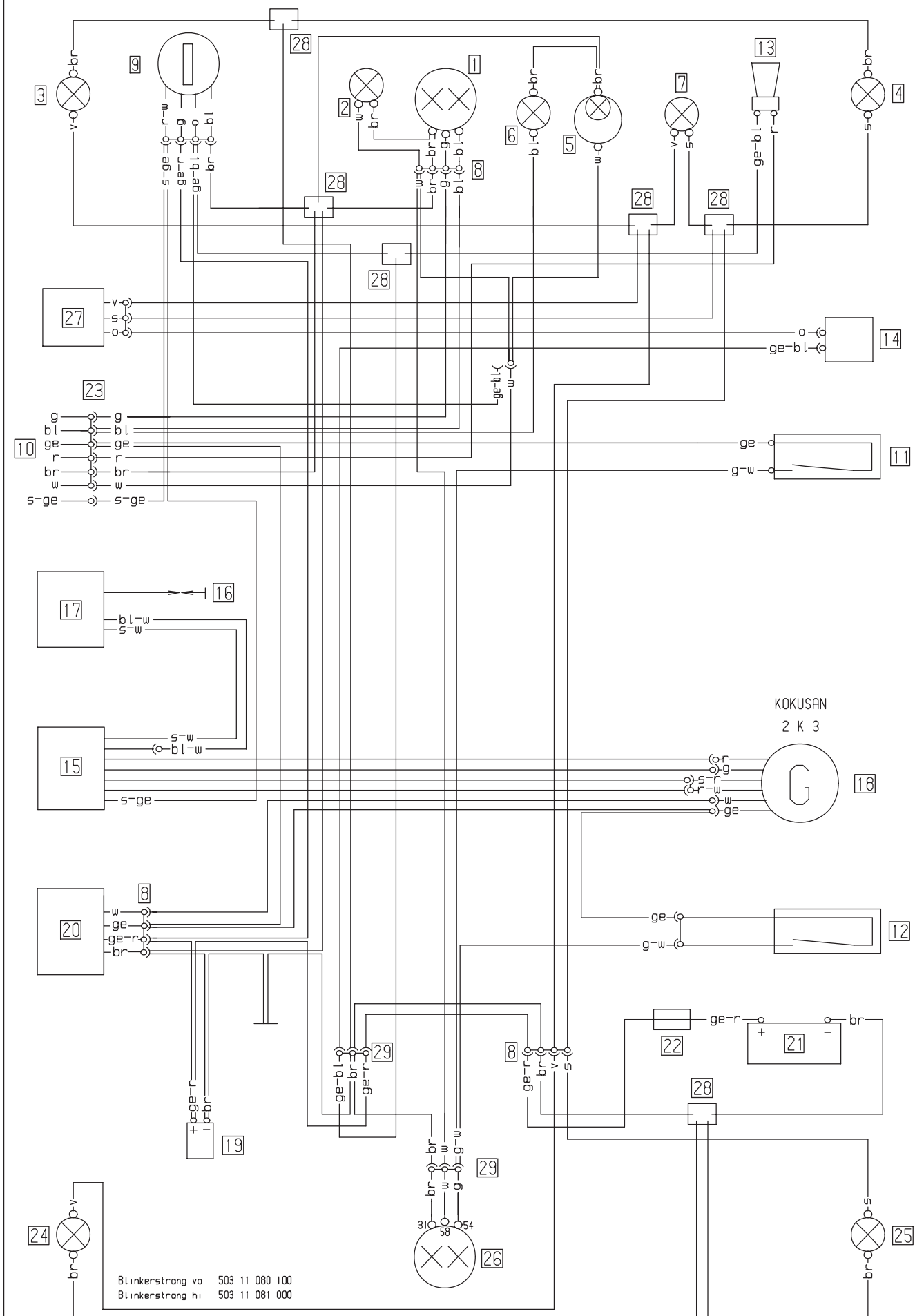
Land

Europa

Datum, Name

22.06.98 KE

Kabelstrangbez

vo 125/200 EGS '99
hi 125-380 EGS '98

KTM 125/200 EGS 1999

Art.-Nr. 3.206.050-E

Manual de reparación KTM 125/144/200

Deutsch	Englisch	Italienisch	Französisch
1 Scheinwerfer	1 headlight	1 faro	1 phare
2 Standlicht	2 parking light	2 luce di posizione	2 feu de position
3 Blinker li vo	3 turn indic left fr	3 lampegg ant sn	3 clignoteur av gauche
4 Blinker re vo	4 turn indic right fr	4 lampegg ant dx	4 clignoteur av droit
5 Tachobeleuchtung	5 speedometer light	5 luce di tachimetro	5 éclair comp vitesse
6 Fernlichtkontrolle	6 high beam indicator	6 spia abbagliante	6 témoin feu route
7 Blinkerkontrolle	7 turn indicator	7 spia lampeggiatori	7 témoin de clignoteur
8 4-pol Stecker	8 multip cont plug (4)	8 connettore a 4 poli	8 connect multiple (4)
9 Zündschloß	9 ignition lock	9 accensione	9 contact d'allum
10 zum Kombischalter	10 to combinat switch	10 multicomando	10 commodo
11 Bremslichtsch vo	11 stoplight switch f	11 int luce arresto ant	11 contact de stop av
12 Bremslichtsch hi	12 stoplight switch r	12 int luce arresto post	12 contact Harr de stop
13 Horn	13 horn	13 clacson	13 klaxon
14 Blinkgeber	14 turn indicator	14 trasmett di lampeg	14 centrale clignot
15 CDI-Einheit	15 CDI-unit	15 CDI-seatola	15 boitier CDI
16 Zündkerze	16 spark plug	16 candela	16 bougie
17 Zündspule	17 ignition coil	17 bobina d'accens	17 bobine d'allumage
18 Generator	18 generator	18 dinamo	18 generateur
19 Kondensator	19 capacitor	19 condensatore	19 condensateur
20 Spannungsregler	20 voltage regulator	20 regol di tens	20 regulateur
21 Batterie 1 2Ah	21 battery 1 2Ah	21 batteria 1 2Ah	21 batterie 1 2Ah
22 Stecksicherung 10A	22 fuse 10A	22 fusibile 10A	22 fusible 10A
23 6-pol Stecker	23 multip cont plug (9)	23 connettore a 9 poli	23 connect multiple (9)
24 Blinker li hi	24 blinker left rear	24 lampegg post sn	24 clign arr gauche
25 Blinker re hi	25 blinker right rear	25 lampegg post dx	25 clign arr droite
26 Brems-Schlußlicht	26 rear-stoplight	26 fanal post di freno	26 feu arr et de stop
27 Blinkerschalter	27 blink switch	27 int lampeggiatori	27 contact d clignoteur
28 Parallelverbinder	28 parallel connector	28 parallelo composto	28 parallele connecteur
29 3-pol Stecker	29 multip cont plug (3)	29 connettore a 3 poli	29 connect multiple (9)

Deutsch	Englisch	Italienisch	Französisch	Spanisch
bl blau	bl blue	bl blu	bl bleu	bl azul
br braun	br brown	br marrone	br brun	br marron
ge gelb	ge yellow	ge giallo	ge jaune	ge amarillo
gr grau	gr grey	gr grigio	gr gris	gr gris
g grün	g green	g verde	g vert	g verde
o orange	o orange	o arancione	o orange	o naranja
r rot	r red	r rosso	r rouge	r rojo
s schwarz	s black	s nero	s noir	s negro
v violett	v violet	v violetto	v violet	v violeta
w weiß	w white	w bianco	w blanc	w blanco

Kontaktbelegung
Zündschloß (Typ CEV 7-pol)

	1	2	3	4	5	6	7
PARK	●		●	●		●	
AUS			●	●			
EIN	●	●			●	●	
EIN	●	●			●	●	●

Blinkerschalter

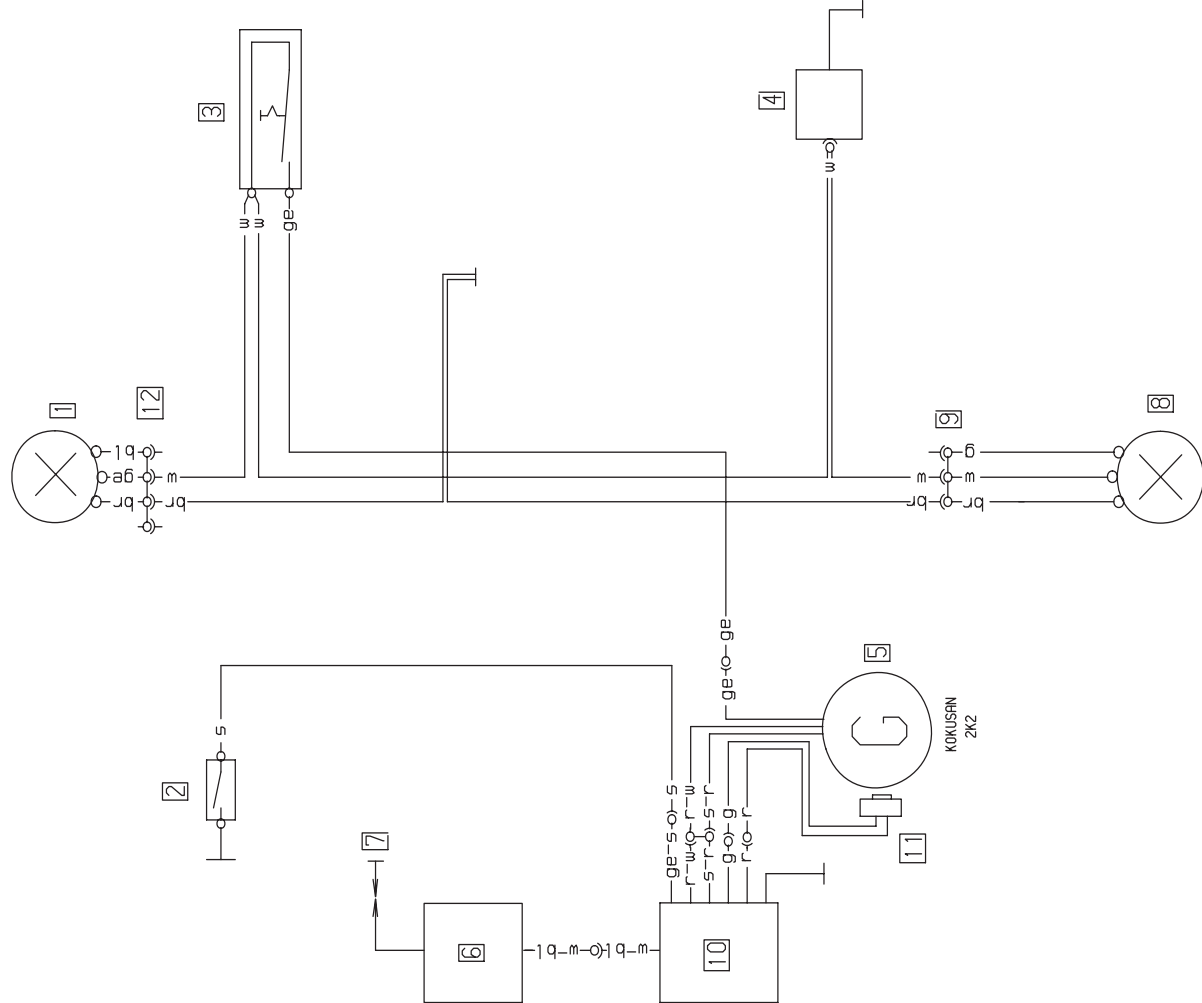
	s	o	v
←			
→			
←		●	●
→	●	●	

Kontaktbelegung -
Lichtschalter (Typ CEV 9610)

	g	bl	ge	w	ge/s	r	br
LICHT ●							
Abblendl	●		●	●			
Fernlicht		●	●	●			
HUPE						●	●
ZÜNDUNG AUS					●		●
	5	2	1	3	6	4	

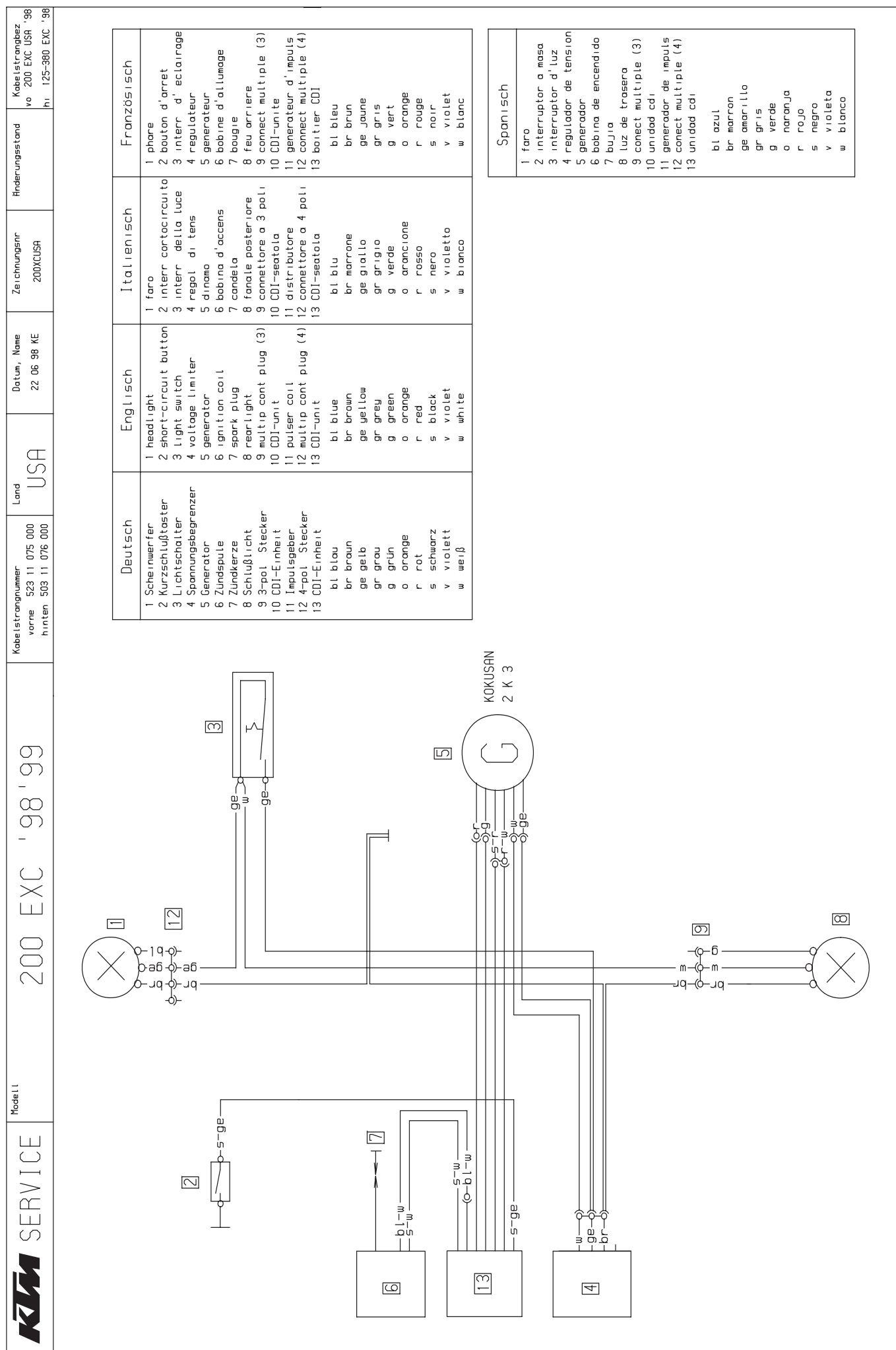
Spanisch

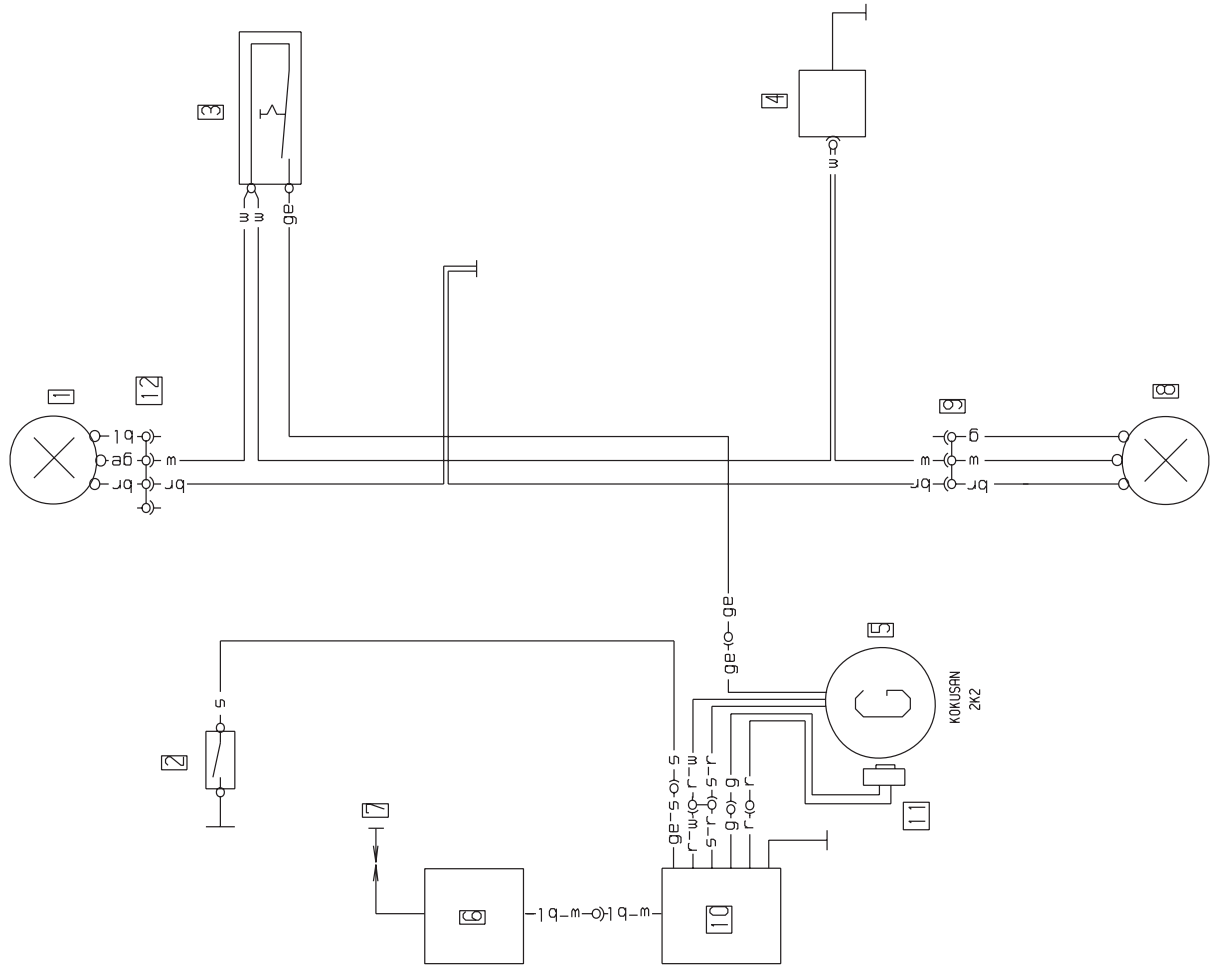
1 faro
2 luz de posicion
3 interm izquierdo delantero
4 intermitente derecho delantero
5 luz tacometro
6 lampara aviso luces largas
7 lampara aviso intermitentes
8 conector multiple (4)
9 llave de contacto
10 interruptor combinado
11 interr luz de freno del
12 interr luz de fren tras
13 claxon
14 conjunto del intermintente
15 unidad cdi
16 bujia
17 bobina de encendido
18 generador
19 condensador
20 regulador de tension
21 bateria 12V 1 2Ah
22 fusible principal 10A
23 conector multiple (4)
24 intermitente izquierdo trasero
25 intermitente derecho trasero
26 luz de freno trasero
27 interuptor clignoteur
28 parallele connecteur
29 conector multiple (3)



Deutsch	Englisch	Italienisch	Französisch
1 Scheinwerfer	1 headlight	1 faro	1 phare
2 Kurzschlußtaster	2 short-circuit button	2 interr cortocircuito	2 bouton d'arrêt
3 Lichtschalter	3 light switch	3 interr della luce	3 interr d'éclairage
4 Spannungsbegrenzer	4 voltage limiter	4 regol di tens	4 regulateur
5 Generator	5 generator	5 dinamo	5 générateur
6 Zündspule	6 ignition coil	6 bobina d'accens	6 bobine d'allumage
7 Zündkerze	7 spark plug	7 candela	7 bougie
8 Schlußlicht	8 rear light	8 fanale posteriore	8 feu arrière
9 3-pol Stecker	9 multip cont plug (3)	9 connettore a 3 poli	9 connect multiple (3)
10 CDI-Einheit	10 CDI-unit	10 CDI-seatola	10 CDI-unite
11 Impulsgeber	11 pulser coil	11 distributore	11 generateur d'impuls
12 4-pol Stecker	12 multip cont plug (4)	12 connettore a 4 poli	12 connect multiple (4)
bl blau	bl blue	bl blu	bl bleu
br braun	br brown	br marrone	br brun
ge gelb	ge yellow	ge giallo	ge jaune
gr grau	gr grey	gr grigio	gr gris
g grün	g green	g verde	g vert
o orange	o orange	o arancione	o orange
r rot	r red	r rosso	r rouge
s schwarz	s black	s nero	s noir
v violett	v violet	v violetto	v violet
w weiß	w white	w bianco	w blanc

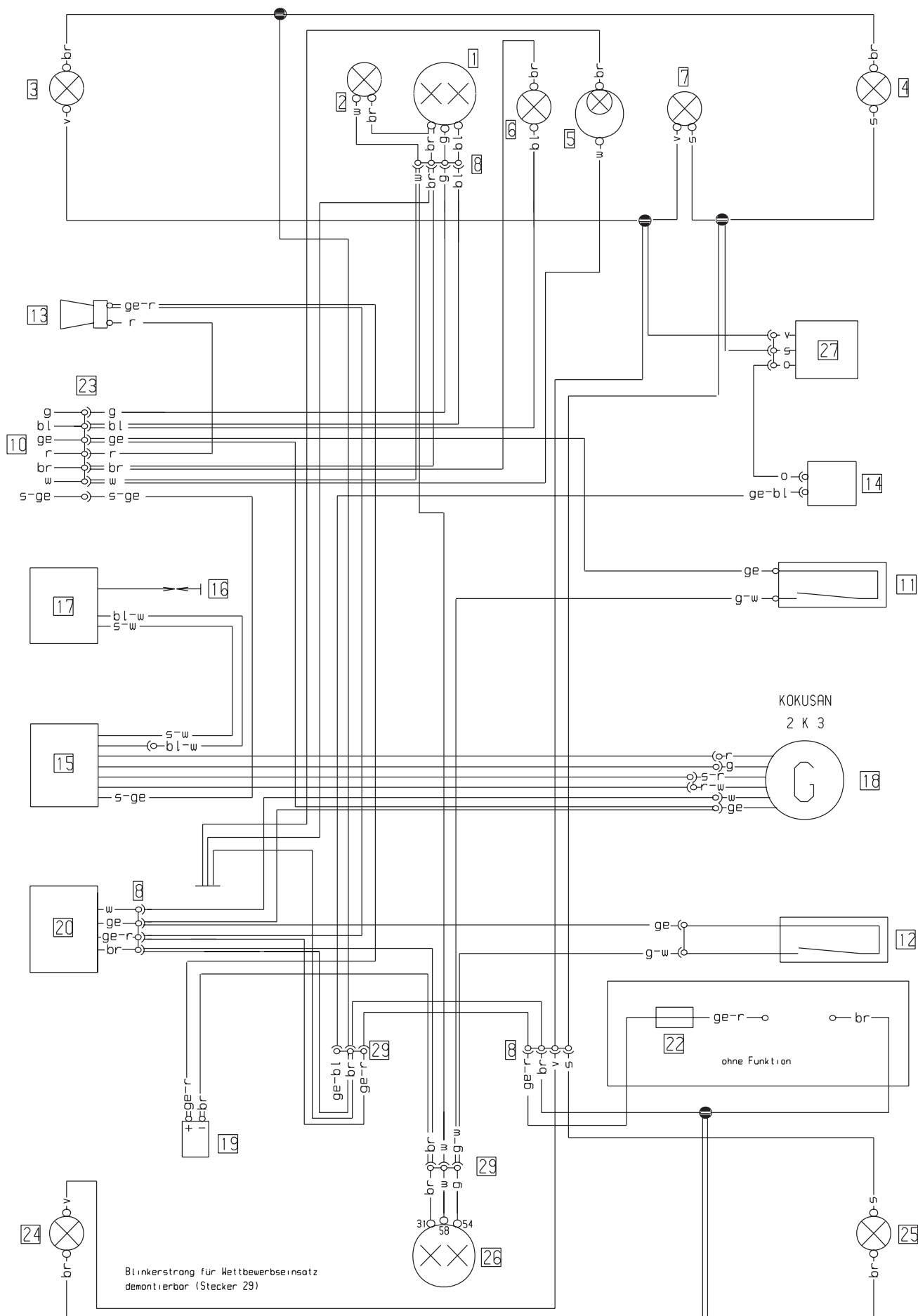
Spanisch
1 faro
2 interruptor a masa
3 interruptor d'luz
4 regulador de tension
5 generador
6 bobina de encendido
7 bujia
8 luz de trasera
9 conect multiple (3)
10 unidad cd
11 generador de impuls
12 conect multiple (4)
bl azul
br marron
ge amarillo
gr gris
g verde
o naranja
r rojo
s negro
v violeta
w blanco





Deutsch	Englisch	Italienisch	Französisch
1 Scheinwerfer	1 headlight	1 foro	1 phare
2 Kurzschlußtaster	2 short-circuit button	2 interr cortocircuito	2 bouton d'arret
3 Lichtschalter	3 light switch	3 interr della luce	3 interr d'eclairage
4 Spannungsbegrenzer	4 voltage limiter	4 regol di tens	4 regulateur
5 Generator	5 generator	5 dinamo	5 generateur
6 Zündspule	6 ignition coil	6 bobina d'accens	6 bobine d'allumage
7 Zündkerze	7 spark plug	7 candela	7 bougie
8 Schlußlicht	8 rearlight	8 fanale posteriore	8 feu arriere
9 3-pol Stecker	9 multipl cont plug (3)	9 connettore a 3 poli	9 connect multiple (3)
10 CDI-Einheit	10 CDI-unit	10 CDI-seatola	10 CDI-unite
11 Impulsgeber	11 pulser coil	11 distributore	11 generateur d'impuls
12 4-pol Stecker	12 multipl cont plug (4)	12 connettore a 4 poli	12 connect multiple (4)
bl blau	bl blue	bl blu	bl bleu
br braun	br brown	br marrone	br brun
ge gelb	ge yellow	ge giallo	ge jaune
gr grau	gr grey	gr grigio	gr gris
g grün	g green	g verde	g vert
o orange	o orange	o arancione	o orange
r rot	r red	r rosso	r rouge
s schwarz	s black	s nero	s noir
v violett	v violet	v violetto	v violet
w weiß	w white	w bianco	w blanc

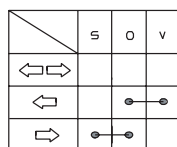
Spanisch	
1	foro
2	interruptor a masa
3	interruptor d'luz
4	regulador de tension
5	generador
6	bobina de encendido
7	buja
8	luz de trasera
9	conect multiple (3)
10	unidad cdi
11	generador de impuls
12	conect multiple (4)
bl	azul
br	marron
ge	amarillo
gr	gris
g	verde
o	naranja
r	rojo
s	negro
v	violeta
w	blanco



Deutsch	Englisch	Italienisch	Französisch
1 Scheinwerfer	1 headlight	1 faro	1 phare
2 Standlicht	2 parking light	2 luce di posizione	2 feu de position
3 Blinker li vo	3 turn indic left fr	3 lampegg ant sn	3 clignoteur av gauche
4 Blinker re vo	4 turn indic right fr	4 lampegg ant dx	4 clignoteur av droit
5 Tachobeleuchtung	5 speedometer light	5 luce di tachimetro	5 éclair comp vitesse
6 Fernlichtkontrolle	6 high beam indicator	6 spia abbagliante	6 témoin feu route
7 Blinkerkontrolle	7 turn indicator	7 spia lampeggiatori	7 témoin de clignoteur
8 4-pol Stecker	8 multip cont plug (4)	8 connettore a 4 poli	8 connect multiple (4)
10 zum Kombischalter	10 to combinat switch	10 multicomando	10 commodo
11 Bremslichtsch vo	11 stoplight switch f	11 int luce arresto ant	11 contact de stop av
12 Bremslichtsch hi	12 stoplight switch r	12 int luce arresto post	12 contact Harr de stop
13 Horn	13 horn	13 clacson	13 klaxon
14 Blinkgeber	14 turn indicator	14 trasmett di lampeg	14 centrale clignot
15 CDI-Einheit	15 CDI-unit	15 CDI-seatola	15 boîtier CDI
16 Zündkerze	16 spark plug	16 candela	16 bougie
17 Zündspule	17 ignition coil	17 bobina d'accens	17 bobine d'allumage
18 Generator	18 generator	18 dinamo	18 generateur
19 Kondensator	19 capacitor	19 condensatore	19 condensateur
20 Spannungsregler	20 voltage regulator	20 regol di tens	20 régulateur
22 Stecksicherung 10A	22 fuse 10A	22 fusibile 10A	22 fusible 10A
23 6-pol Stecker	23 multip cont plug (6)	23 connettore a 6 poli	23 connect multiple (6)
24 Blinker li hi	24 blinker left rear	24 lampegg post sn	24 clign arr gauche
25 Blinker re hi	25 blinker right rear	25 lampegg post dx	25 clign arr droite
26 Brems-Schlußlicht	26 rear-stoplight	26 fanal post di freno	26 feu arr et de stop
27 Blinkerschalter	27 blink switch	27 int lampeggiatori	27 contact d clignoteur
29 3-pol Stecker	29 multip cont plug (3)	29 connettore a 3 poli	29 connect multiple (9)

Deutsch	Englisch	Italienisch	Französisch	Spanisch
bl blau	bl blue	bl blu	bl bleu	bl azul
br braun	br brown	br marrone	br brun	br marron
ge gelb	ge yellow	ge giallo	ge jaune	ge amarillo
gr grau	gr grey	gr grigio	gr gris	gr gris
g grün	g green	g verde	g vert	g verde
o orange	o orange	o arancione	o orange	o naranja
r rot	r red	r rosso	r rouge	r rojo
s schwarz	s black	s nero	s noir	s negro
v violett	v violet	v violetto	v violet	v violeta
w weiß	w white	w bianco	w blanc	w blanco

Blinkerschalter

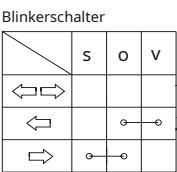
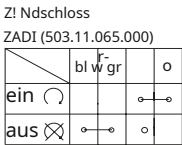
Kontaktbelegung -
Lichtschalter (Typ CEV 9610)

	g	bl	ge	w	ge/s	r	br
LICHT							
Abblendl							
Fernlicht							
HUPE							
ZÜNDUNG AUS							
	5	2	1	3	6	4	

Spanisch
1 faro
2 luz de posicion
3 interm izquierdo delantero
4 intermitente derecho delantero
5 luz tacometro
6 lampara aviso luces largas
7 lampara aviso intermitentes
8 conector multiple (4)
10 interruptor combinado
11 interr luz de freno del
12 interr luz de fren tras
13 claxon
14 conjunto del intermitente
15 unidad cdi
16 bujia
17 bobina de encendido
18 generador
19 condensador
20 regulador de tension
22 fusible principal 10A
23 conector multiple (6)
24 intermitente izquierdo trasero
25 intermitente derecho trasero
26 luz de freno trasero
27 interruptor clignoteur
29 conector multiple (3)

Alemán	Englisch	Italienisch	Franz # sisch
1 Scheinwerfer	1 faro	1 faro	1 phare
2 Standlicht	2 luz de estacionamiento	2 luce di posizione	2 feu de position
3 Luz intermitente li vo	3 vueltas indic. A la izquierda	3 lampegg.ant.sn.	3 clignoteur av gauche 4
4 Parpadeo re vo	fr. 4 gire hacia la derecha fr. 5	4 lampegg.ant.dx.	clignoteur av droit
5 Tachobeleuchtung	luz del velocímetro	5 luce di tachimetro	5 éclair.comp.vitesse
6 Fernlichtkontrolle	6 indicador de luz de carretera	6 spia abbagliante	6 ruta témoin feu
7 Blinkerkontrolle	7 indicador de giro	7 spia lampeggiatori	7 témoin de clignoteur 8
8 Stecker de 4 polos	8 enchufes múltiples (4)	8 connettore a 4 poli 9	conexiones múltiples (4)
9 Z! Ndschloss	9 cerradura de encendido	accensione	9 contacto.d © allum.
10 zum Kombischalter	10 para combinar. interruptor 11	10 multicomando	10 comodo
11 Bremslichtsch. vo	interruptor de luz de freno f. 12	11 arresto int.luce hormiga	11 contacto de parada av. 12
12 Bremslichtsch. Hola	interruptor de luz de freno r. 13	12 arresto int.luce puesto	contacto Harr.de parada 13
13 cuerno	cuerno	13 clacson	klaxon
14 Blinkgeber	Indicador de 14 vueltas	14 trasmett. di lampeg.	14 centrale clignot.
15 CDI-Einheit	15 unidad CDI	15 CDI-seatola	15 boîtier CDI
16 Z! Ndkerze	16 bujía	16 candelas	16 bougie
17 Z! Ndspule	17 bobina de encendido	17 bobina d © accens.	17 bobine d © allumage
18 Generator	18 generador	18 dinamo	18 generateur
19 \$ lkontrolleuchte	19 indicador de nivel de	19 contr.d.liv.d © olio	19 contr. De niv d huile
20 Spannungsregler	aceite 20 regulador de voltaje	20 regol. di decenas.	20 regulateur
21 Batería 3Ah	21 batería 3Ah	21 batteria 3Ah	21 batería 3Ah
22 Stecksicherung 10A	22 fusible 10A	22 fusible 10A	22 fusible 10A
23 Stecker de 6 polos	23 enchufe múltiple (6) 24	23 connettore a 6 poli	23 conectar múltiples (6)
24 Parpadeo li hi	intermitente trasero izquierdo	24 lampegg.post.sn	24 clign.arr.gauche
25 Parpadeo re hi	25 luz intermitente trasera	25 lampegg.post.dx.	25 clign.arr.droite
26 Brems-Schlusslicht	derecha 26 luz de freno trasera	26 fanal.post.di freno	26 feu arr.et de stop 27
27 Blinkerschalter	27 interruptor de parpadeo	27 int. lampeggiatori	contact.d.clignoteur 28
28 \$ lstandgeber	28 sensor de nivel de aceite	28 liv. © olio transmet.	niv.d © huile transmet
29 3 pol. Stecker	29 enchufe multip.cont. (3) 30	29 connettore a 3 poli	29 connect.multiple (3)
30 kontaktstift 3.Gang	interruptor de velocidad 3.engranaje	30 secondo marcia	30 cont.d.boite d.vites

Alemán	Englisch	Italienisch	Franz # sisch	Español	Español
bl blau	bl azul	bl blu	bl azul	bl azul	1 faro
br braun	br marrón	br marrone	br brun	br marron	2 luz de posicion
ge gelb	ge amarillo	ge giallo	ge jaune	ge amarillo	3 interm. izquierdo delantero
gr grau	gr gris	gr grigio	gr gris	gr gris	4 intermitente derecho delantero 5
g gr! n	g verde	g verde	g vert	g verde	luz tacometro
o naranja	o naranja	o arancione	o naranja	o naranja	6 lampara aviso luces largas 7
r putrefacción	r rojo	r rosso	r rouge	r rojo	lampara aviso intermitentes 8
s schwarz	s negro	s nero	s noir	s negro	conector multiple (4)
v Violett	v violeta	v violetto	v violeta	v violeta	9 llave de contacto
w weiss	w blanco	w bianco	w blanc	w blanco	10 interruptor combinado



Kontaktbelegung -
Lichtschalter (tipo CEV 9610)

	grano	licenciado	ge	ws /	ge	r	br
LICHT							
Abblendl.							
Fernlicht							
HUPE							
Z "NDUNG AUS							
	5	2	1	3	6	4	

- 1 faro
- 2 luz de posicion
- 3 interm. izquierdo delantero
- 4 intermitente derecho delantero 5
- luz tacometro
- 6 lampara aviso luces largas 7
- lampara aviso intermitentes 8
- conector multiple (4)
- 9 llave de contacto
- 10 interruptor combinado
- 11 interr. luz de freno del.
- 12 interr. luz. de fren tras.
- 13 claxon
- 14 conjunto del intermintente
- 15 unidad cdi
- 16 bujia
- 17 bobina de encendido
- 18 generador
- 19 contr.del nivel del aceite
- 20 regulador de tension 21
- bateria 12V 3Ah
- 22 fusible principal 10A
- 23 conector multiple (6)
- 24 intermitente izquierdo trasero
- 25 intermitente derecho trasero 26
- luz de freno trasero
- 27 interuptor clignoteur
- 28 sensor.del nivel del aceite
- 29 conector multiple (3)
- 30 interruptor de cambio (3)



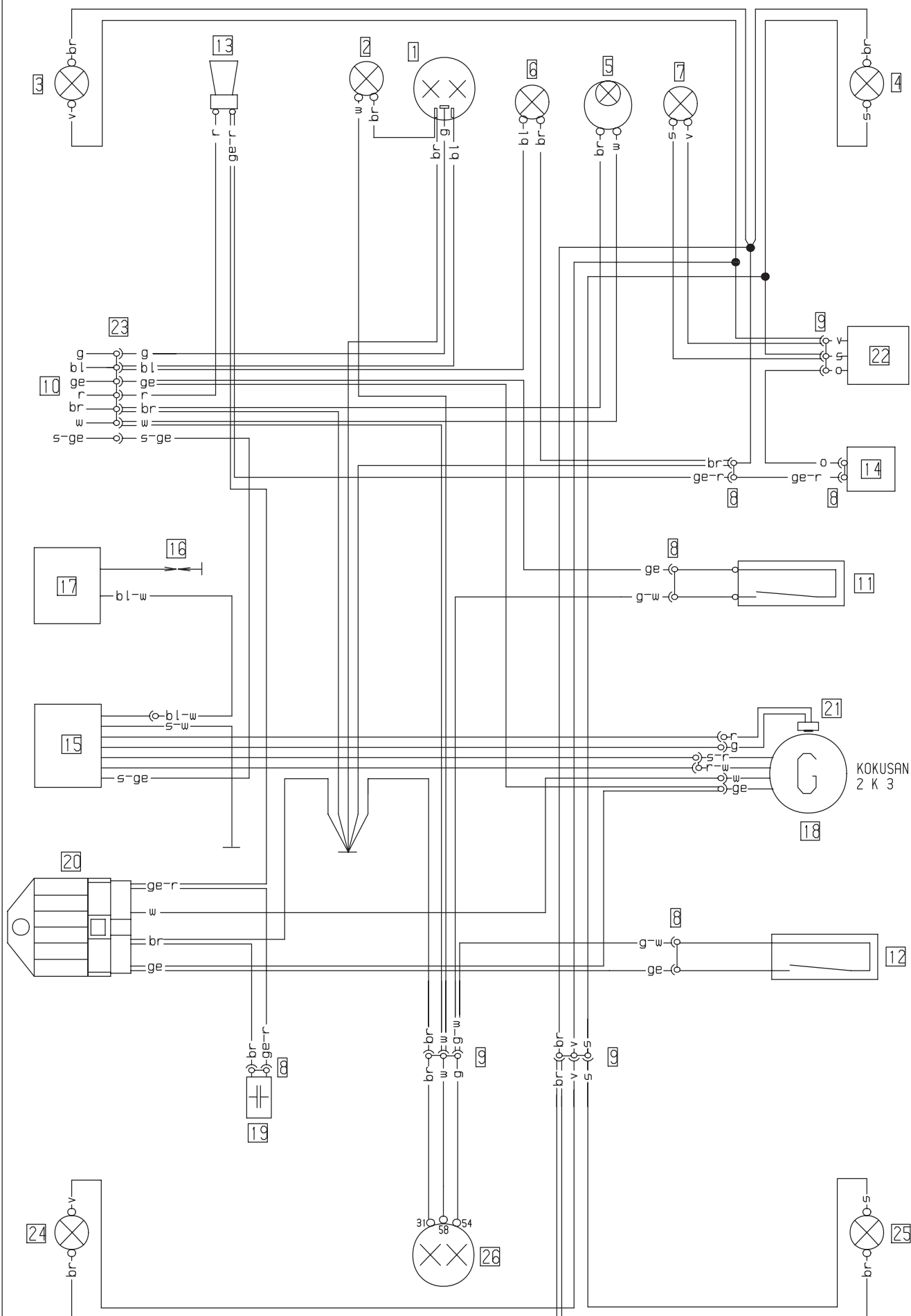
SERVICE

 Modell
 125-200 EXC 2001/2002

 Kabelstrangnummer vorne 503 11 075 700
 hinten 503 14 040 100
 Blinkerstrang vorne 590 11 080 000
 Blinkerstrang hinten 590 11 081 000

 Land
 EU

 Datum, Name
 04 05 00 KE

 Dateiname
 EXC2001


KTM 125-200 EXC 2001/2002

Deutsch	Englisch	Italienisch	Französisch
1 Scheinwerfer	1 headlight	1 faro	1 phare
2 Standlicht	2 position light	2 luce di posizione	2 feu de position
3 Blinker li vo	3 turn indic left fr	3 lampegg ant sn	3 clignoteur av gauche
4 Blinker re vo	4 turn indic right fr	4 lampegg ant dx	4 clignoteur av droit
5 Tachobeleuchtung	5 speedometer light	5 luce di tachimetro	5 éclair comp vitesse
6 Fernlichtkontrolle	6 high beam indicator	6 spia abbagliante	6 témoin feu route
7 Blinkerkontrolle	7 turn indicator	7 spia lampeggiatori	7 témoin de clignoteur
8 2-pol Stecker	8 multip cont plug (2)	8 connettore a 2 poli	8 connect multiple (2)
9 3-pol Stecker	9 multip cont plug (3)	9 connettore a 3 poli	9 connect multiple (3)
10 zum Kombischalter	10 to combinat switch	10 multicomando	10 commodo
11 Bremslichtsch vo	11 stoplight switch f	11 int luce arresto ant	11 contact de stop av
12 Bremslichtsch hi	12 stoplight switch r	12 int luce arresto post	12 contact Harr de stop
13 Horn	13 horn	13 clacson	13 klaxon
14 Blinkgeber	14 turn indicator	14 trasmett di lampeg	14 centrale clignot
15 CDI	15 CDI	15 CDI	15 CDI
16 Zündkerze	16 spark plug	16 candela	16 bougie
17 Zündspule	17 ignition coil	17 bobina d'accens	17 bobine d'allumage
18 Generator	18 generator	18 dinamo	18 generateur
19 Kondensator	19 capacitor	19 condensatore	19 condensateur
20 Spannungsregler	20 voltage regulator	20 regol di tens	20 regulateur
21 Impulsgeber	21 pulser coil	21 trasmett d'impulsi	21 generateur d'impuls
22 Blinkerschalter	22 blink switch	22 int lampeggiatori	22 contact d clignateur
23 6-pol Stecker	23 multip cont plug (6)	23 connettore a 6 poli	23 connect multiple (6)
24 Blinker li hi	24 blinker left rear	24 lampegg post sn	24 clign arr gauche
25 Blinker re hi	25 blinker right rear	25 lampegg post dx	25 clign arr droite
26 Brems-Schlußlicht	26 rear-stoplight	26 fanal post di freno	26 feu arr et de stop

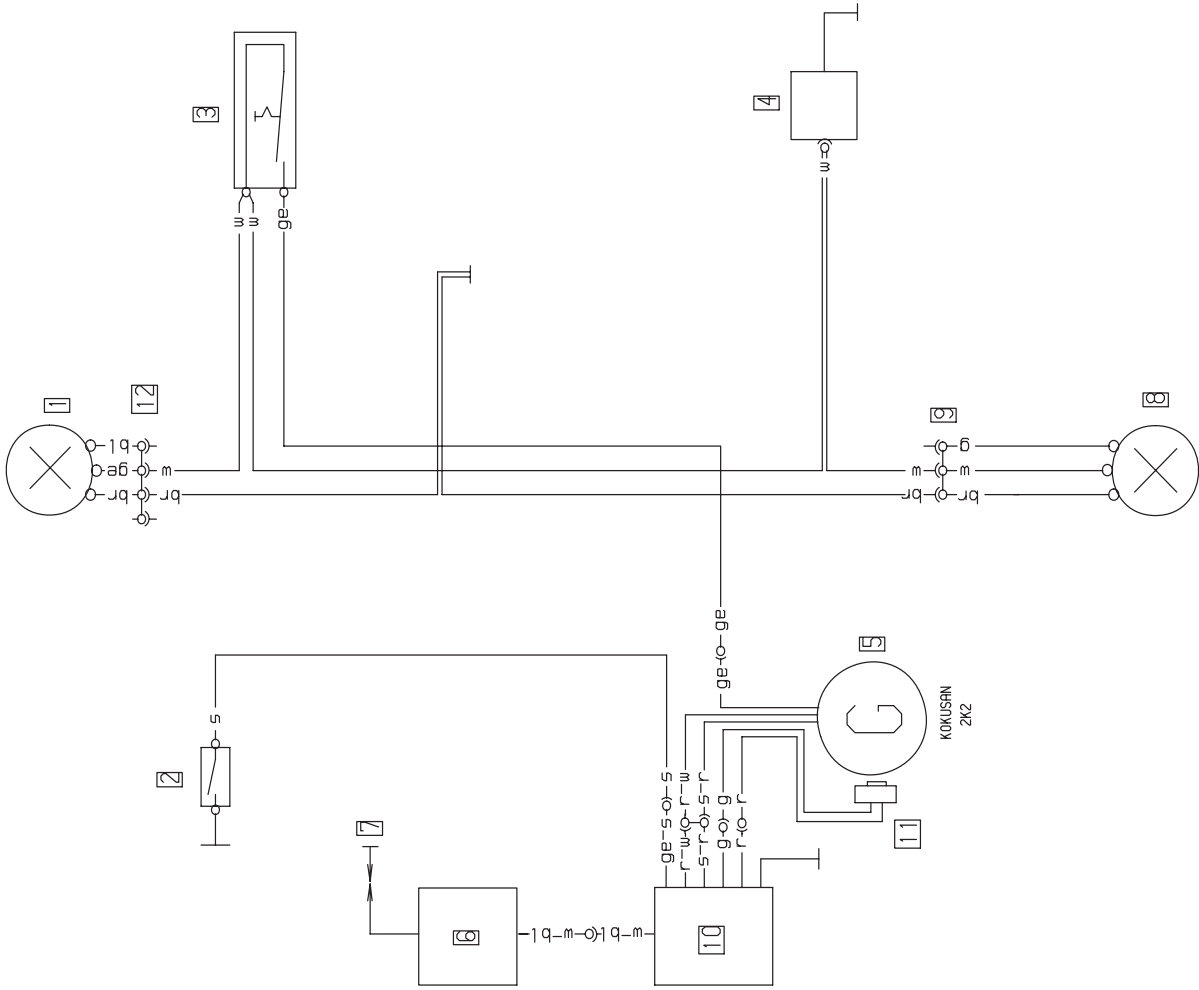
Deutsch	Englisch	Italienisch	Französisch	Spanisch	Spanisch
bl blau	bl blue	bl blu	bl bleu	bl azul	1 faro
br braun	br brown	br marrone	br brun	br marron	2 luz de posicion
ge gelb	ge yellow	ge giallo	ge jaune	ge amarillo	3 interm izquierdo delantero
gr grau	gr grey	gr grigio	gr gris	gr gris	4 intermitente derecho delantero
g grün	g green	g verde	g vert	g verde	5 luz tacometro
o orange	o orange	o arancione	o orange	o naranja	6 lampara aviso luces largas
r rot	r red	r rosso	r rouge	r rojo	7 lampara aviso intermitentes
s schwarz	s black	s nero	s noir	s negro	8 conector multiple (2)
v violett	v violet	v violetto	v violet	v violeta	9 conector multiple (3)
w weiß	w white	w bianco	w blanc	w blanco	10 interruptor combinado
					11 interr luz de freno del
					12 interr luz de fren tras
					13 claxon
					14 conjunto del intermintente
					15 CDI
					16 bujia
					17 bobina de encendido
					18 generador
					19 condensador
					20 regulador de tension
					21 generado de impulsos
					22 interruptor clignoteur
					23 conector multiple (6)
					24 intermitente izquierdo trasero
					25 intermitente derecho trasero
					26 luz de freno trasero

Kontaktbelegung -
Lichtschalter (Typ CEV 9610)

	g	bl	ge	w	ge /s	r	br
Lights							
LO beam	●	—	●	●			
Hi beam		●	●	●			
Horn						●	●
Engine off					●	—	●
	5	2	1	3	6	4	

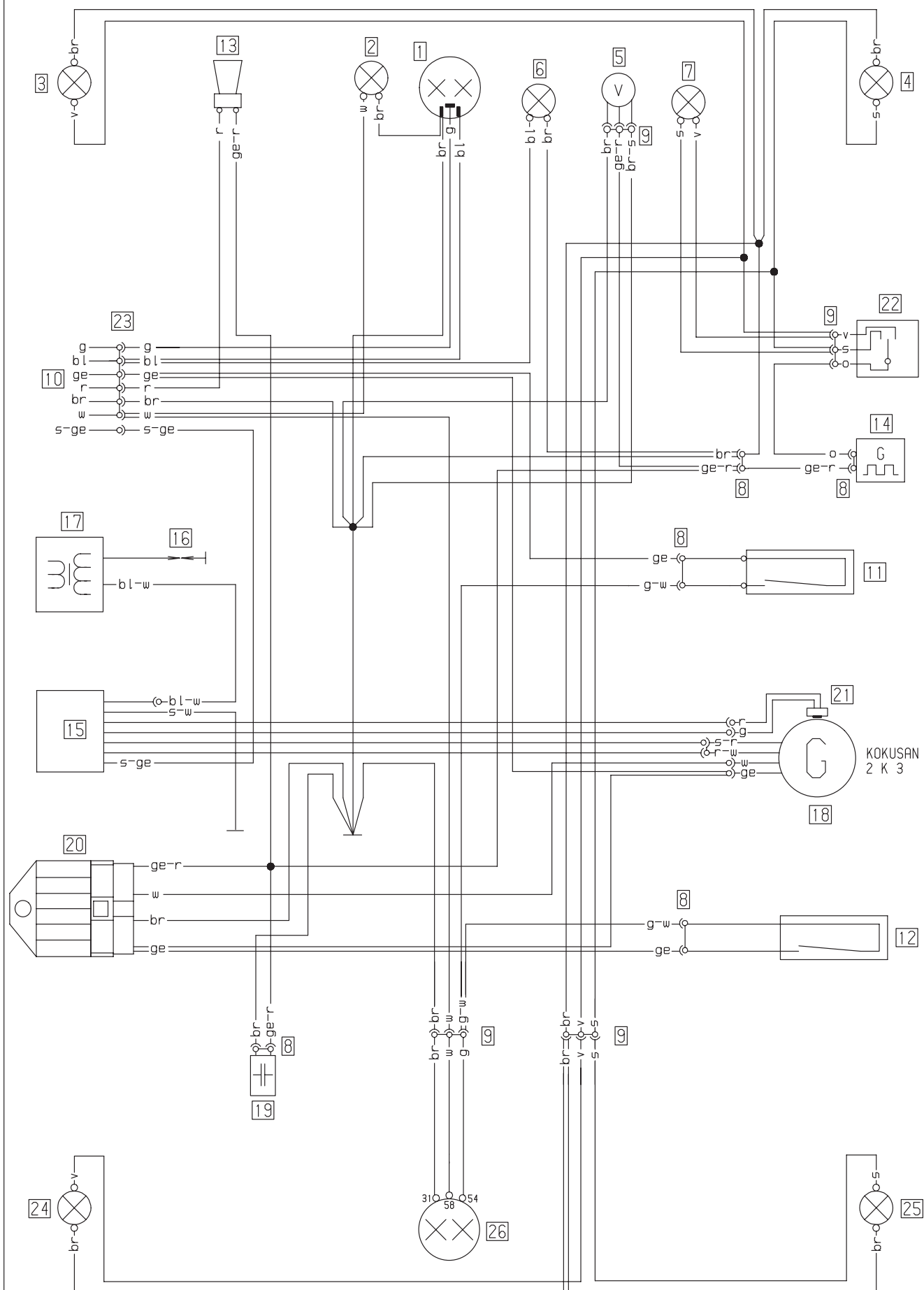
Blinkerschalter

	s	o	v
←→			
←		●	●
→	●	●	



Deutsch	Englisch	Italienisch	Französisch
1 Scheinwerfer	1 headlight	1 faro	1 phare
2 Kurzschlußtaster	2 short-circuit button	2 interr cortocircuito	2 bouton d'arret
3 Lichtschalter	3 light switch	3 interr della luce	3 interr d'eclairage
4 Spannungsbegrenzer	4 voltage limiter	4 regol di tens	4 regulateur
5 Generator	5 generator	5 dinamo	5 generateur
6 Zündspule	6 ignition coil	6 bobina d'accens	6 bobine d'allumage
7 Zündkerze	7 spark plug	7 candela	7 bougie
8 Schlußlicht	8 rear light	8 fanale posteriore	8 feu arriere
9 3-pol Stecker	9 multi pin cont plug (3)	9 connettore a 3 poli	9 connect multiple (3)
10 CDI-Einheit	10 CDI-unit	10 CDI-seatola	10 CDI-unite
11 Impulsgeber	11 pulser coil	11 distributore	11 generateur d'impuls
12 4-pol Stecker	12 multi pin cont plug (4)	12 connettore a 4 poli	12 connect multiple (4)
bl blau	bl blue	bl blu	bl bleu
br braun	br brown	br marrone	br brun
ge gelb	ge yellow	ge giallo	ge jaune
gr grau	gr grey	gr grigio	gr gris
g grün	g green	g verde	g vert
o orange	o orange	o arancione	o orange
r rot	r red	r rosso	r rouge
s schwarz	s black	s nero	s noir
v violett	v violet	v violetto	v violet
w weiß	w white	w bianco	w blanc

Spanisch
1 faro
2 interruptor a masa
3 interruptor d' luz
4 regulador de tension
5 generador
6 bobina de encendido
7 bujia
8 luz de trasera
9 conect multiple (3)
10 unidad cdi
11 generador de impuls
12 conect multiple (4)
bl azul
br marron
ge amarillo
gr gris
g verde
o naranja
r rojo
s negro
v violeta
w blanco



KTM 125-200 EXC 2003

Deutsch	Englisch	Italienisch	Französisch
1 Scheinwerfer	1 headlight	1 faro	1 phare
2 Standlicht	2 position light	2 luce di posizione	2 feu de position
3 Blinker li vo	3 turn indic. left fr.	3 lampegg. ant. sn.	3 clignoteur av. gauche
4 Blinker re vo	4 turn indic. right fr.	4 lampegg. ant. dx.	4 clignoteur av. droit
5 Tacho	5 speedometer	5 tachimetro	5 compteur
6 Fernlichtkontrolle	6 high beam indicator	6 spia abbagliante	6 témoin feu route
7 Blinkerkontrolle	7 turn indicator	7 spia lampeggiatori	7 témoin de clignoteur
8 2-pol. Stecker	8 multip. cont. plug (2)	8 connettore a 2 poli	8 connect. multiple (2)
9 3-pol. Stecker	9 multip. cont. plug (3)	9 connettore a 3 poli	9 connect. multiple (3)
10 zum Kombischalter	10 to combinat. switch	10 multicomando	10 commodo
11 Bremslichtsch. vo	11 stoplight switch f.	11 int. luce arresto ant.	11 contact de stop av.
12 Bremslichtsch. hi	12 stoplight switch r.	12 int. luce arresto post.	12 contact Harr. de stop
13 Horn	13 horn	13 clacson	13 klaxon
14 Blinkgeber	14 turn indicator	14 trasmett. di lampeg.	14 centrale clignot.
15 CDI	15 CDI	15 CDI	15 CDI
16 Zündkerze	16 spark plug	16 candela	16 bougie
17 Zündspule	17 ignition coil	17 bobina d'accens.	17 bobine d'allumage
18 Generator	18 generator	18 dinamo	18 generateur
19 Kondensator	19 capacitor	19 condensatore	19 condensateur
20 Spannungsregler	20 voltage regulator	20 regol. di tens.	20 regulateur
21 Impulsgeber	21 pulser coil	21 trasmett. d'impulsi	21 generateur d'impuls.
22 Blinkerschalter	22 blink switch	22 int. lampeggiatori	22 contact d.clignateur
23 6-pol. Stecker	23 multip. cont. plug (6)	23 connettore a 6 poli	23 connect. multiple (6)
24 Blinker li hi	24 blinker left rear	24 lampegg. post. sn.	24 clign. arr. gauche
25 Blinker re hi	25 blinker right rear	25 lampegg. post. dx.	25 clign. arr. droite
26 Brems-Schlußlicht	26 rear-stoplight	26 fanal. post. di freno	26 feu arr. et de stop

Deutsch	Englisch	Italienisch	Französisch	Spanisch
bl blau	bl blue	bl blu	bl bleu	bl azul
br braun	br brown	br marrone	br brun	br marron
ge gelb	ge yellow	ge giallo	ge jaune	ge amarillo
gr grau	gr grey	gr grigio	gr gris	gr gris
g grün	g green	g verde	g vert	g verde
o orange	o orange	o arancione	o orange	o naranja
r rot	r red	r rosso	r rouge	r rojo
s schwarz	s black	s nero	s noir	s negro
v violett	v violet	v violetto	v violet	v violeta
w weiß	w white	w bianco	w blanc	w blanco

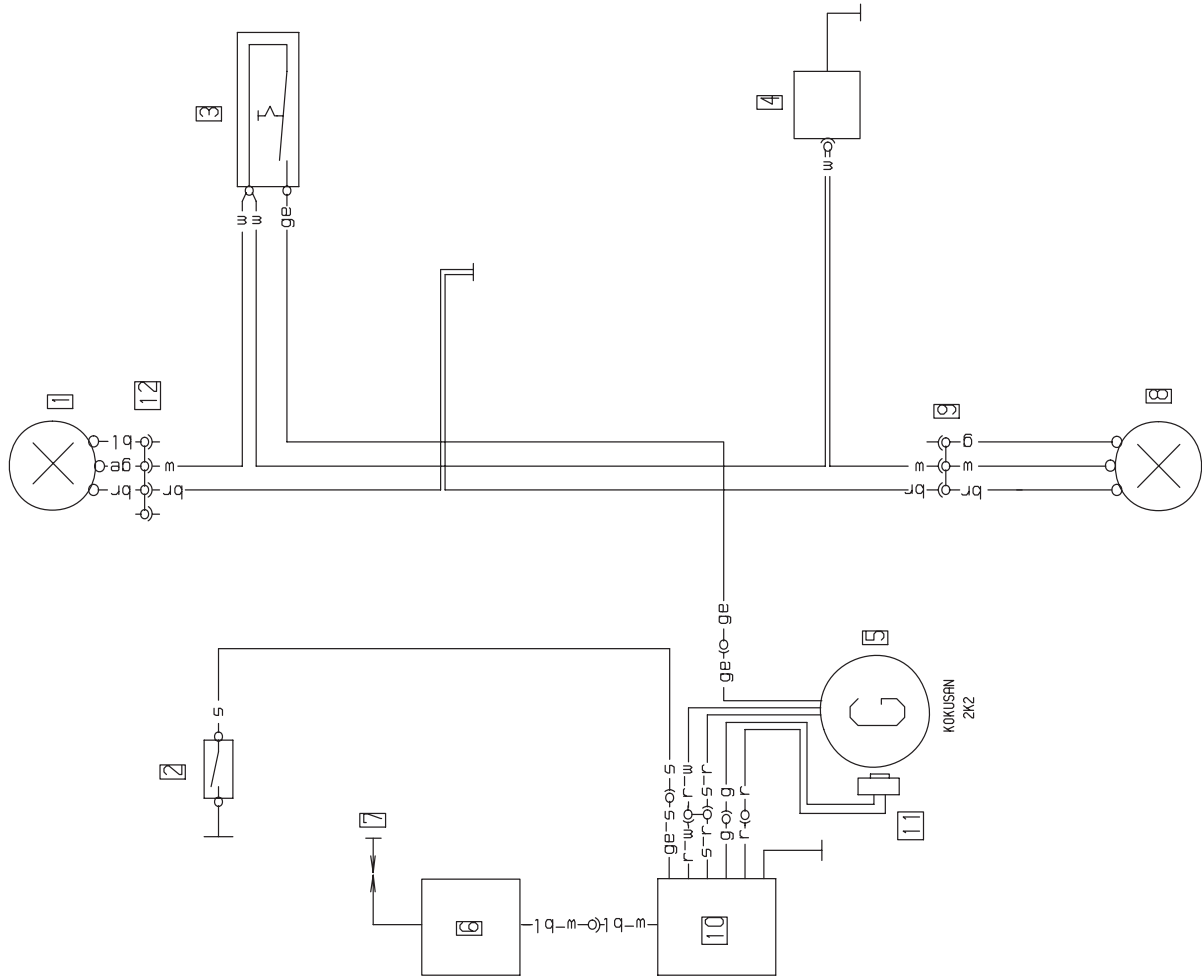
Spanisch
1 faro
2 luz de posicion
3 interm. izquierdo delantero
4 intermitente derecho delantero
5 tacometro
6 lampara aviso luces largas
7 lampara aviso intermitentes
8 conector multiple (2)
9 conector multiple (3)
10 interruptor combinado
11 interr. luz de freno del.
12 interr. luz. de fren tras.
13 claxon
14 conjunto del intermitente
15 CDI
16 bujia
17 bobina de encendido
18 generador
19 condensador
20 regulador de tension
21 generado de impulsos
22 interruptor clignoteur
23 conector multiple (6)
24 intermitente izquierdo trasero
25 intermitente derecho trasero
26 luz de freno trasero

Kontaktbelegung - Lichtschalter

	g	bl	ge	w	s/ge	r	br
Lights ●							
LO beam 	●	—	●	—			
Hi beam 		●	—	●			
Horn 						●	—
Engine off 					●	—	●
	5	2	1	3	6	4	

Blinkerschalter

	s	o	v
←→			
←		●	—
→	●	—	



Deutsch	Englisch	Italienisch	Französisch
1 Scheinwerfer	1 headlight	1 foro	1 phare
2 Kurzschlußtaster	2 short-circuit button	2 interr cortocircuito	2 bouton d'arret
3 Lichtschalter	3 light switch	3 interr della luce	3 interr d'eclairage
4 Spannungsbegrenzer	4 voltage limiter	4 regol di tens	4 regulateur
5 Generator	5 generator	5 dinamo	5 generateur
6 Zündspule	6 ignition coil	6 bobina d'accens	6 bobine d'allumage
7 Zündkerze	7 spark plug	7 candela	7 bougie
8 Schlußlicht	8 rearlight	8 fanale posteriore	8 feu arriere
9 3-pol Stecker	9 multip cont plug (3)	9 connettore a 3 poli	9 connect multiple (3)
10 CDI-Einheit	10 CDI-unit	10 CDI-seatola	10 CDI-unite
11 Impulsgeber	11 pulser coil	11 distributore	11 generateur d'impuls
12 4-pol Stecker	12 multip cont plug (4)	12 connettore a 4 poli	12 connect multiple (4)
bl blau	bl blue	bl blu	bl bleu
br braun	br brown	br marrone	br brun
ge gelb	ge yellow	ge giallo	ge jaune
gr grau	gr grey	gr grigio	gr gris
g grün	g green	g verde	g vert
o orange	o orange	o arancione	o orange
r rot	r red	r rosso	r rouge
s schwarz	s black	s nero	s noir
v violett	v violet	v violetto	v violet
w weiß	w white	w bianco	w blanc

Spanisch
1 faro
2 interruptor a masa
3 interruptor d'luz
4 regulador de tension
5 generador
6 bobina de encendido
7 bujia
8 luz de trasera
9 conect multiple (3)
10 unidad cdi
11 generador de impuls
12 conect multiple (4)
bl azul
br marron
ge amarillo
gr gris
g verde
o naranja
r rojo
s negro
v violeta
w blanco



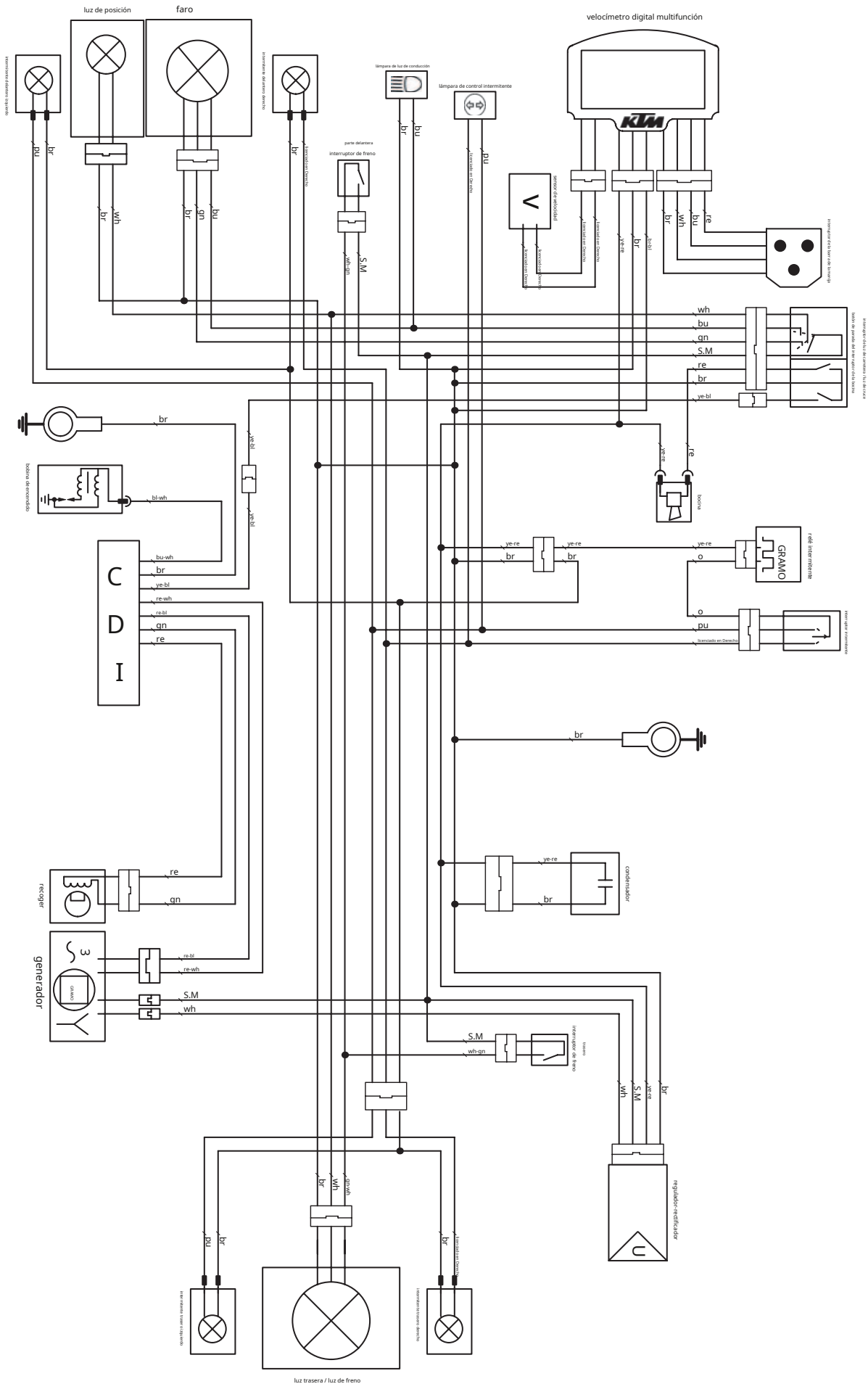
125/200 EXC 2004

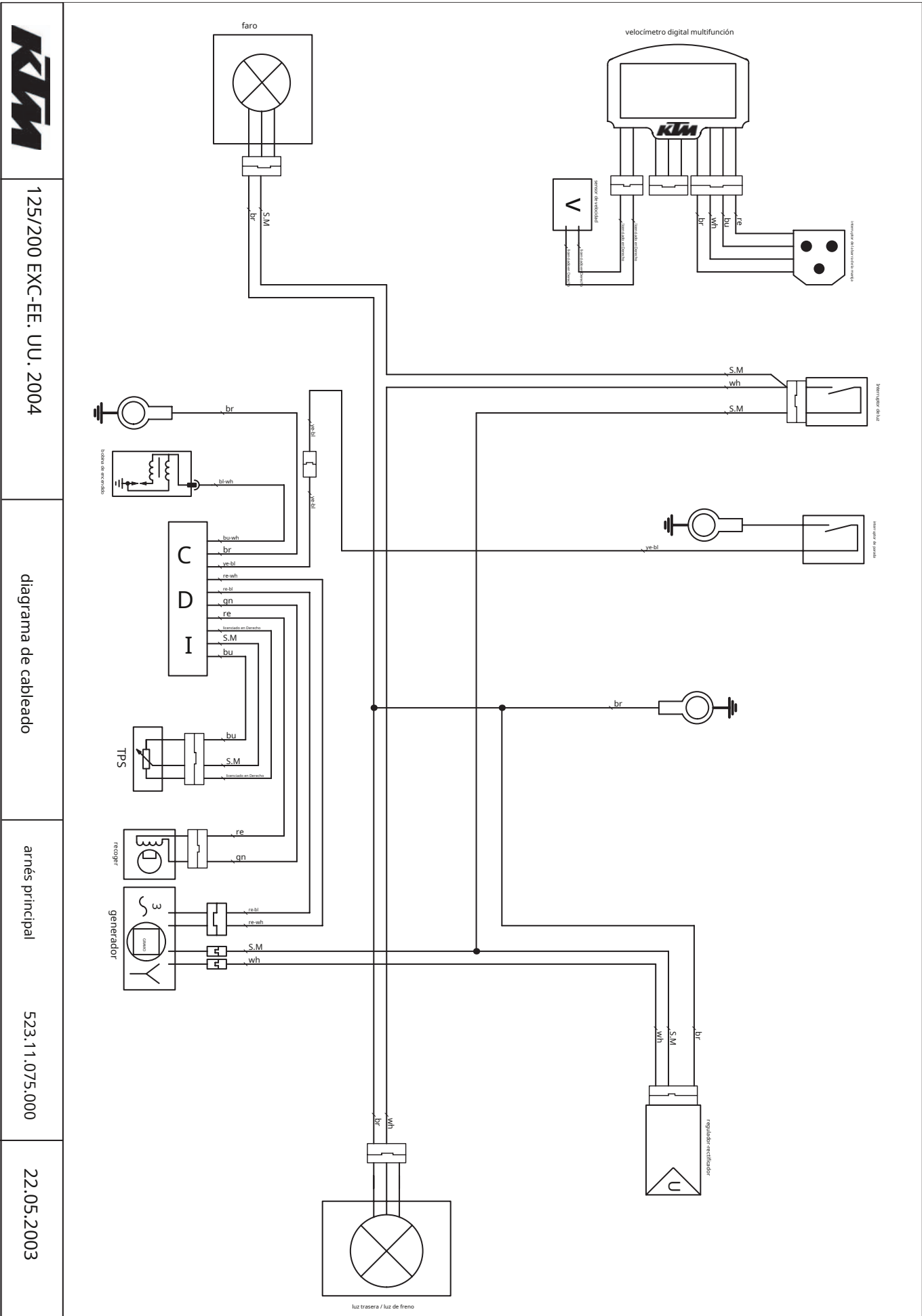
diagrama de cableado

arnés principal

503.1.1.075.850

22.05.2003





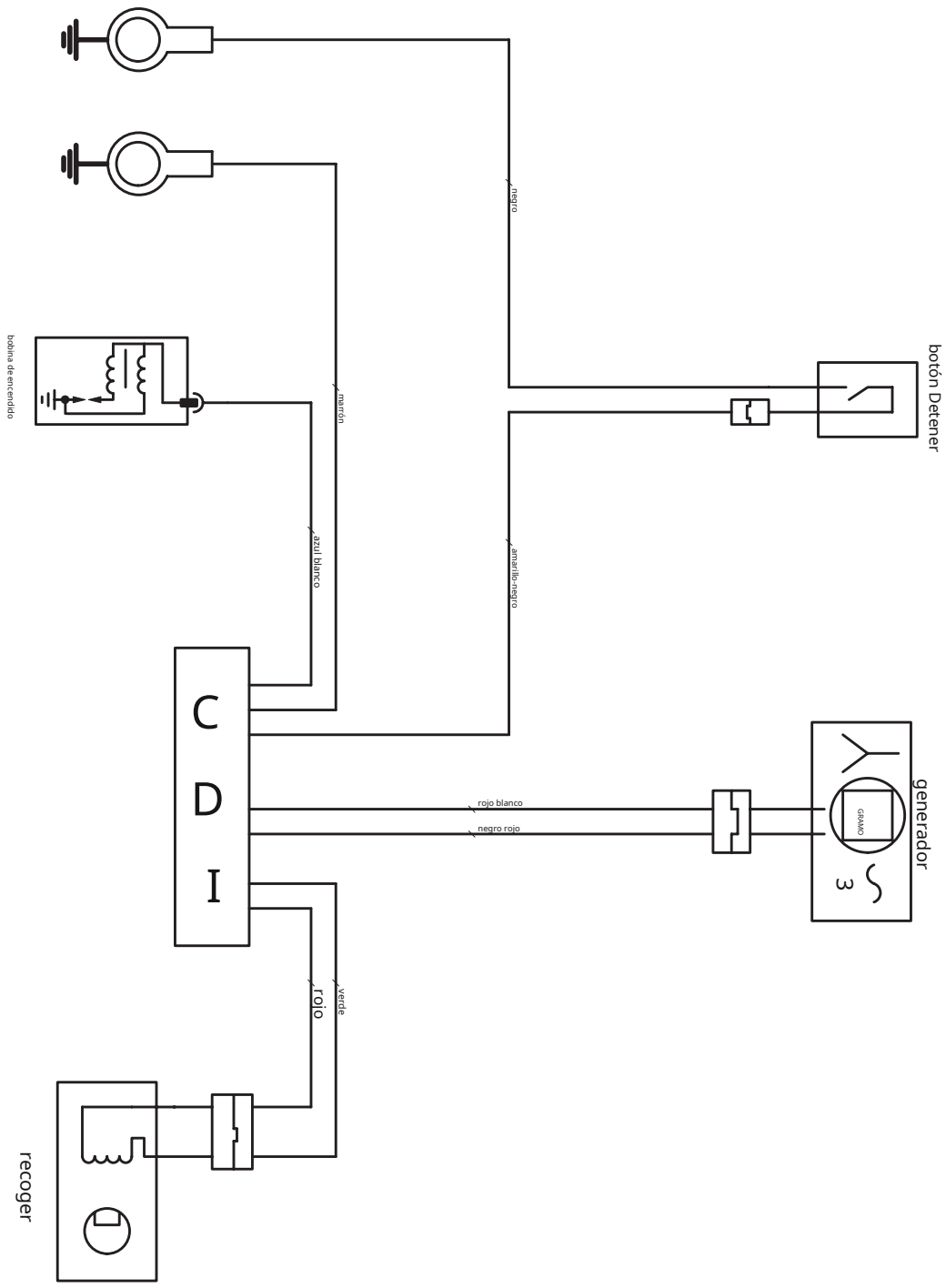
125/200 EXC-EE, UU, 2004

diagrama de cableado

arnés principal

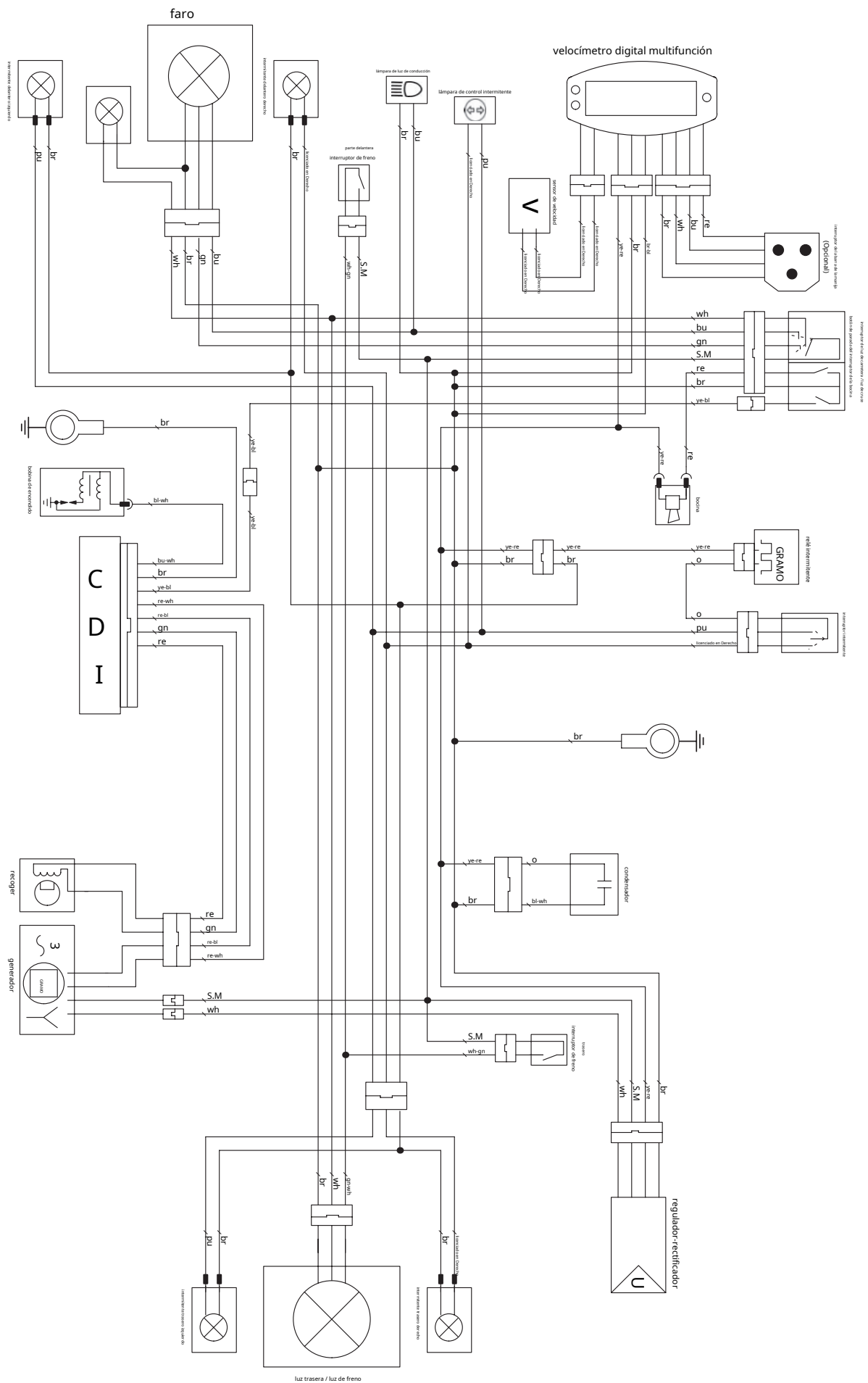
523.11.075.000

22.05.2003



125/200 SX

19.05.2003





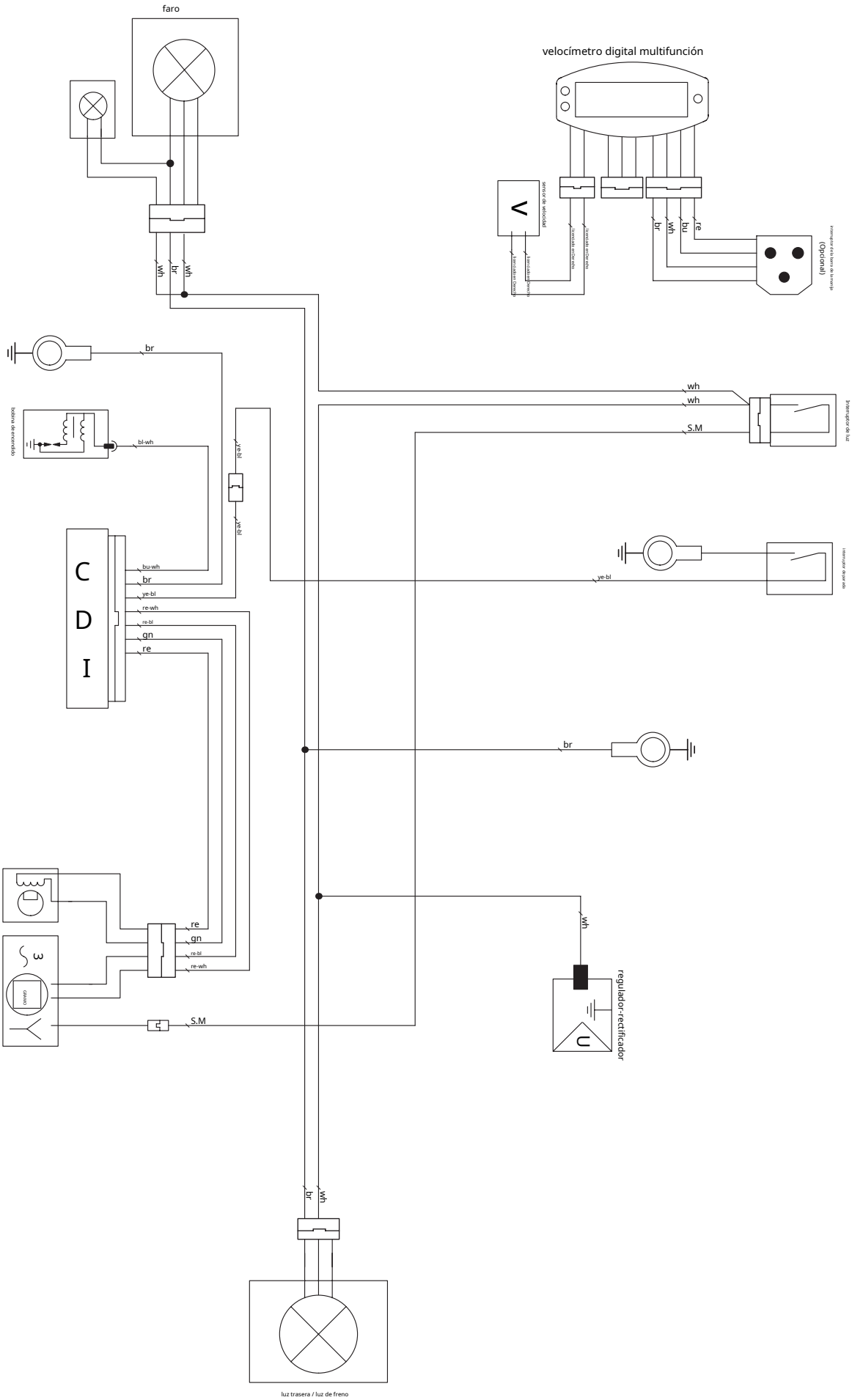
EXC-USA 200 05

diagrama de cableado

arnés principal

548.11.075.000

20.02.2004





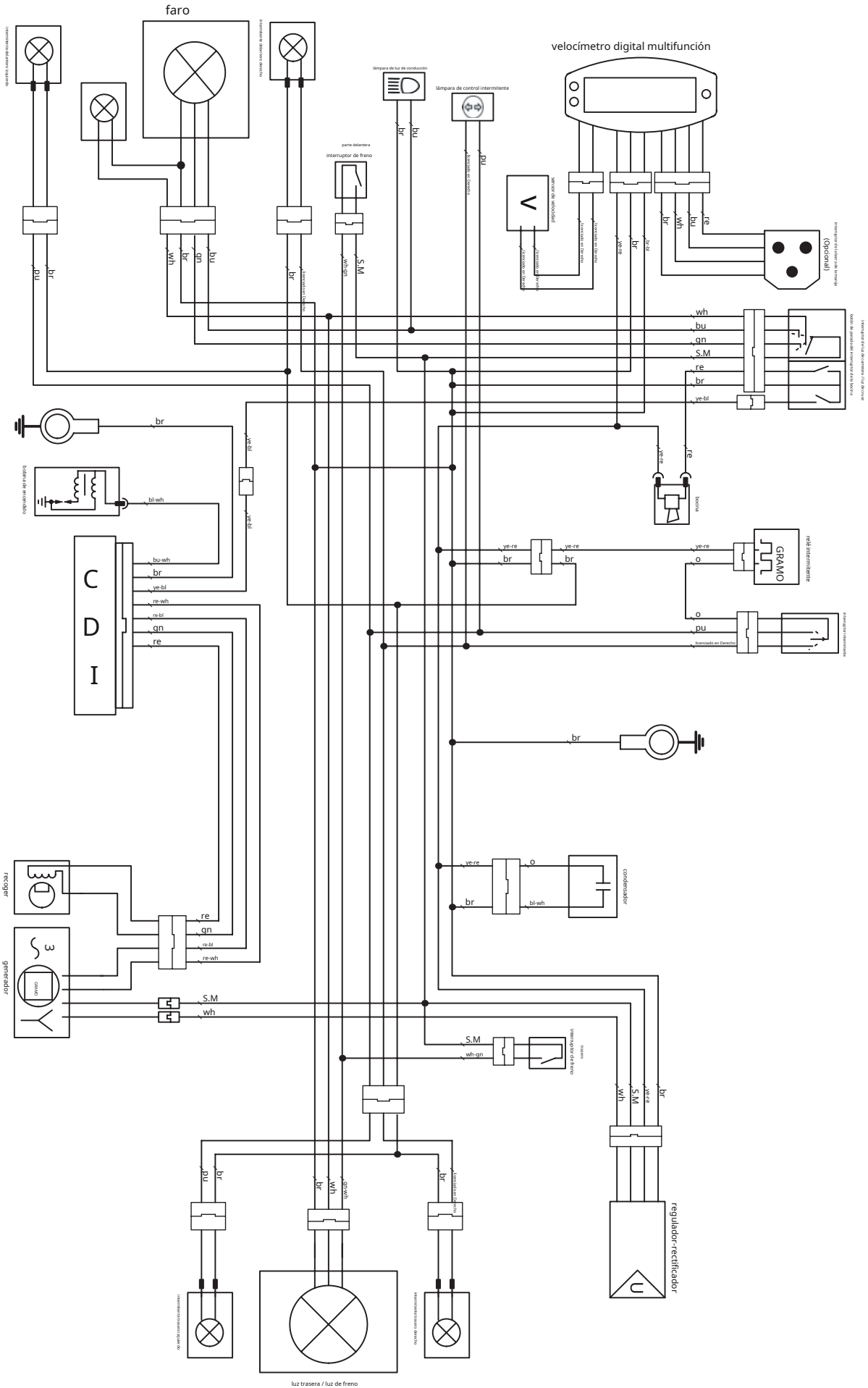
EXC 125-200 2006

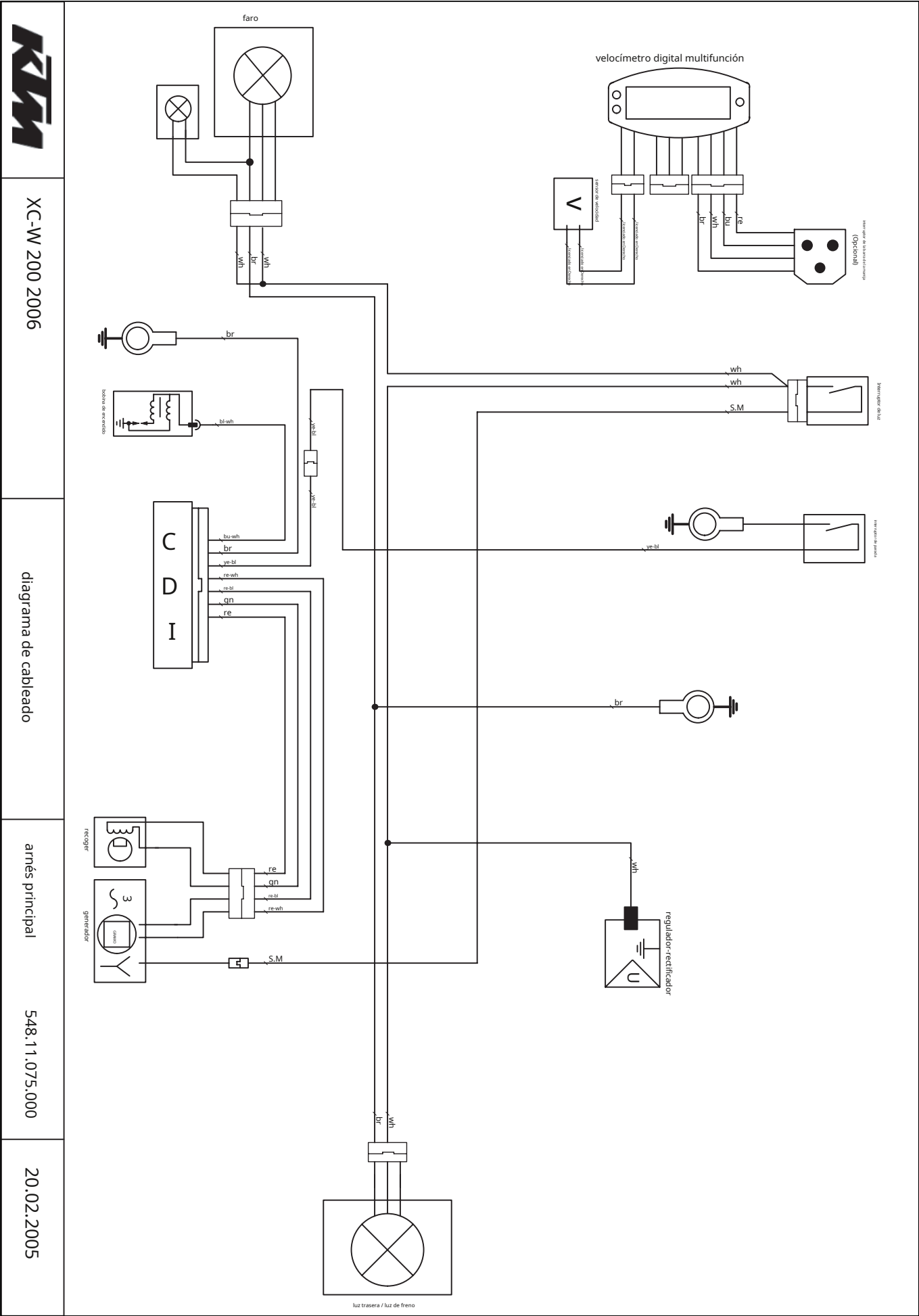
diagrama de cableado

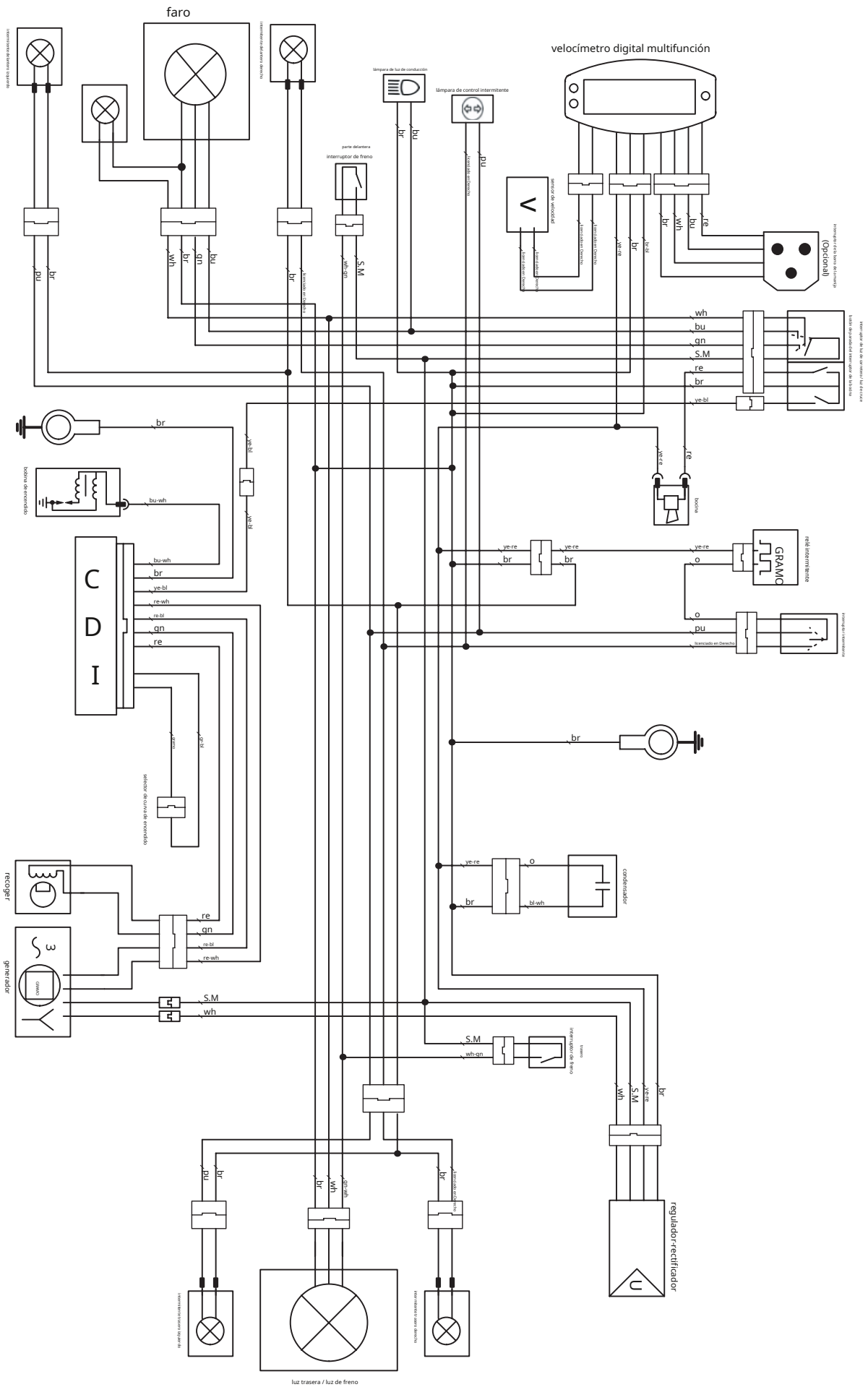
arnés principal

548.11.075.350

20.02.2005





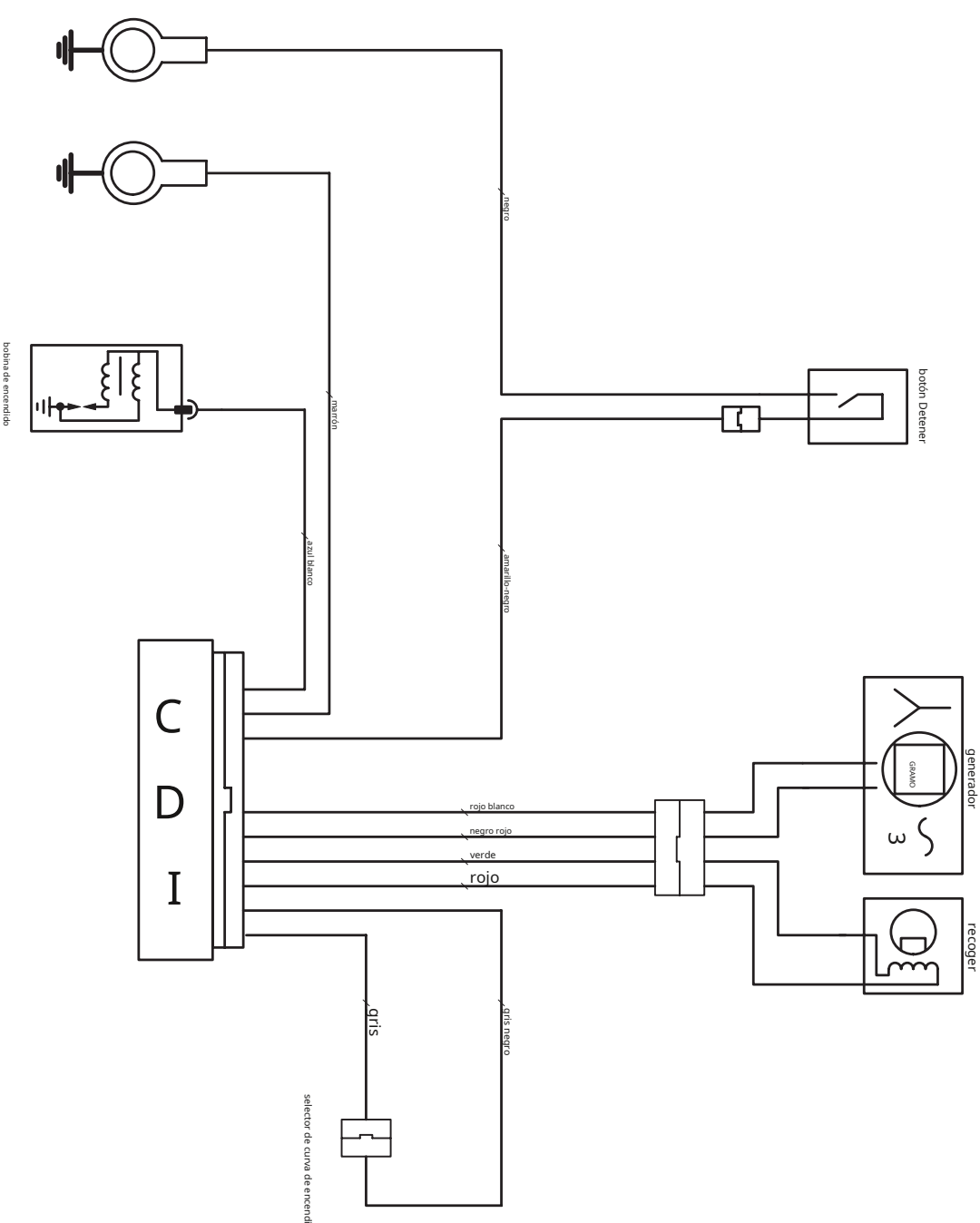


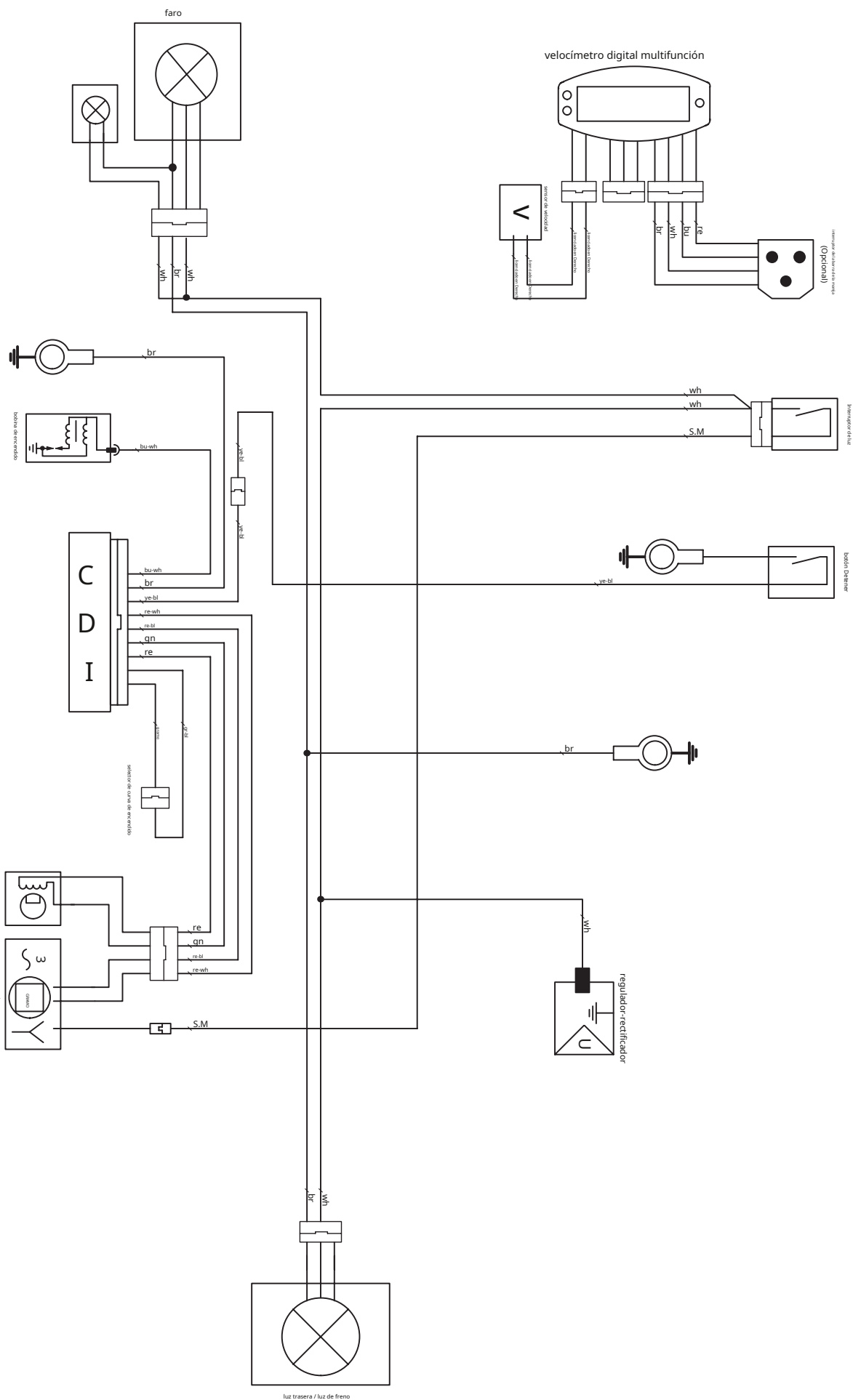
mx125/125/200030072007

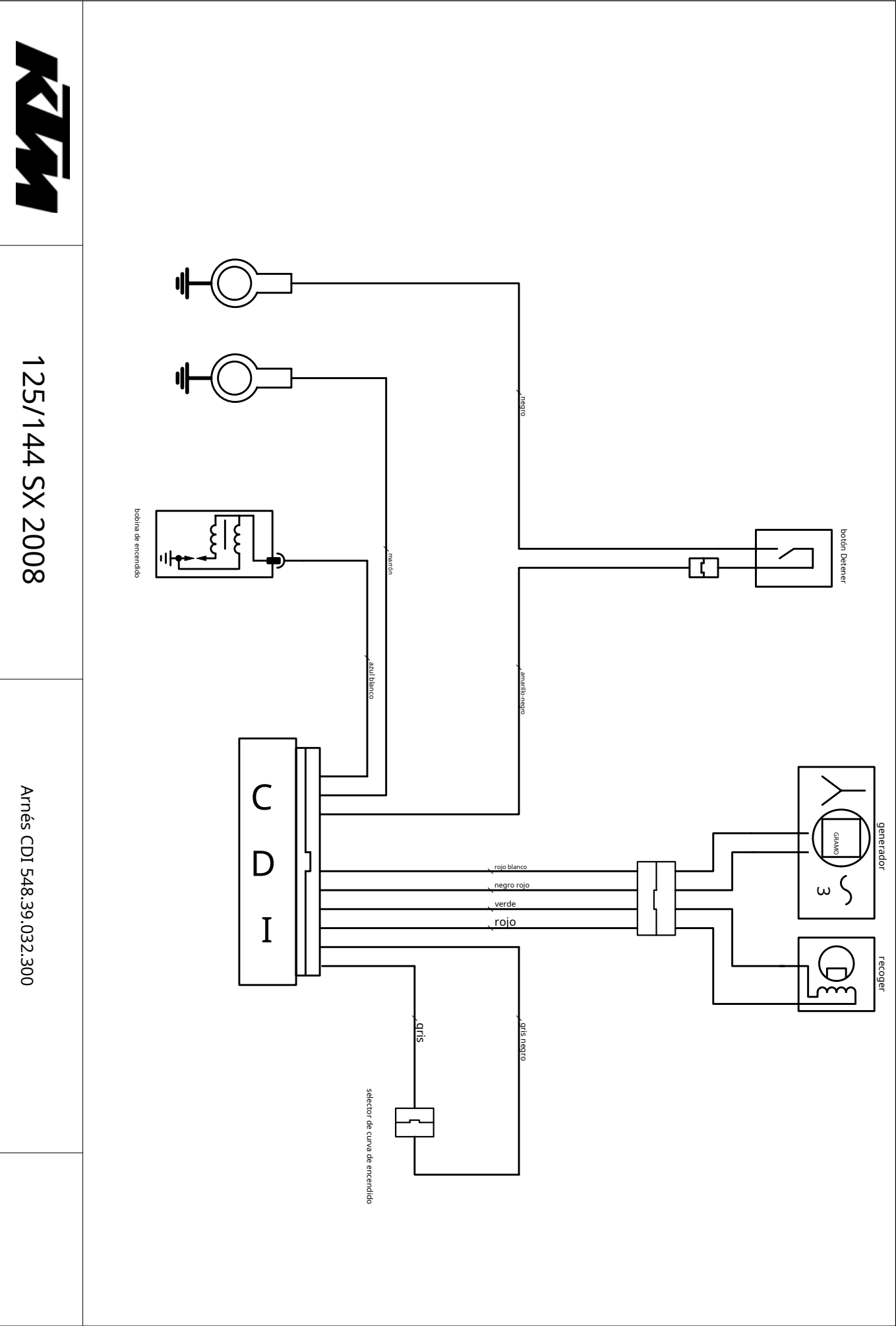
diagrama de cableado

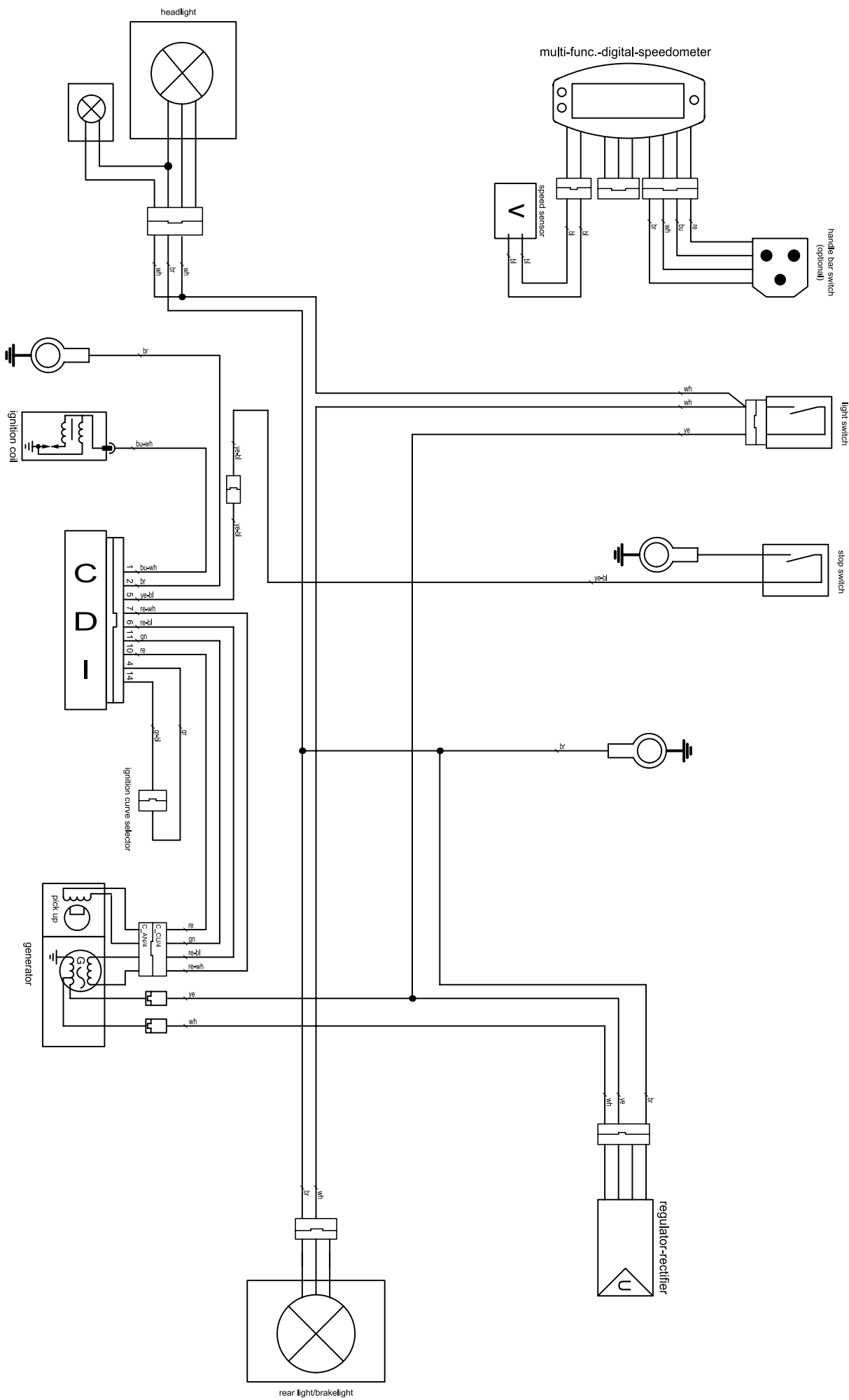
arnés principal 548.11.075.350

10.04.2006

	SX 125/144 2007 / SX5 125 2007 2 500XC 1007-250 2007	548.39.032.300	10.04.2006
			





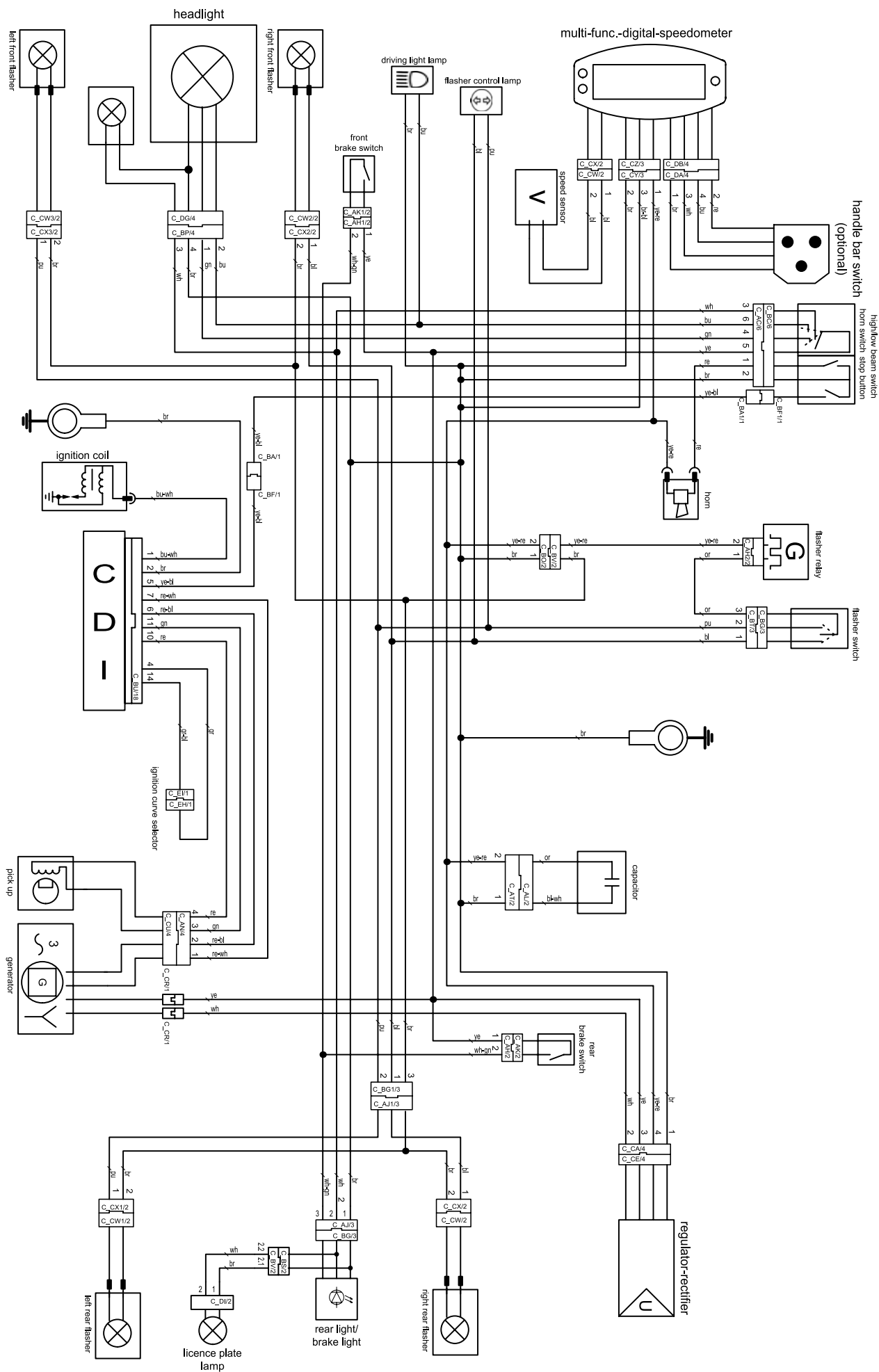


KM

200 XC EE, 200 XC-WUSA / ZA 2008

wiring diagram

main harness 548.11.075.100
CDI harness 548.39.032.300



Colores de cable

bl: negro

ye: amarillo

bu: azul

gn: verde

re: rojo

wh: blanco

br: marrón

o: naranja

pi: rosa

gr: gris

pu: púrpura