MANUAL DE INSTRUCCIONES 2014

WWW.KTM.COM

125 SX EU
125 SX USA
150 SX EU
150 SX USA
250 SX EU
250 SX USA
150 XC USA
250 XC EU/USA
300 XC EU/USA

N.° art. 3213030es



KTM

QUERIDO CLIENTE DE KTM

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

Esperamos que disfrute con la conducción de su vehículo.

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

Número de chasis (☛ pág. 12)	Sello del concesionario
Número del motor (☛ pág. 12)	

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

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

© 2013 KTM-Sportmotorcycle AG, Mattighofen Austria
Todos los derechos reservados
Queda prohibida la reimpresión, total o parcial, y la reproducción de cualquier tipo sin la autorización por escrito del propietario.



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

KTM-Sportmotorcycle AG
5230 Mattighofen, Austria

ÍNDICE

1 REPRESENTACIÓN 5
1.1 Símbolos utilizados 5
1.2 Tipografía específica 5
2 INDICACIONES DE SEGURIDAD 6
2.1 Definición del uso previsto 6
2.2 Indicaciones de seguridad 6
2.3 Símbolos y grados de peligrosidad 6
2.4 Advertencia contra manipulaciones 6
2.5 Funcionamiento seguro 7
2.6 Ropa de protección 7
2.7 Normas de trabajo 7
2.8 Medio ambiente 7
2.9 Manual de instrucciones 8
3 INDICACIONES IMPORTANTES 9
3.1 Garantía legal y garantía voluntaria 9
3.2 Agentes de servicio, agentes auxiliares 9
3.3 Recambios, accesorios 9
3.4 Mantenimiento 9
3.5 Imágenes 9
3.6 Servicio de atención al cliente 9
4 VISTA DEL VEHÍCULO 10
4.1 Vista delantera izquierda del vehículo (ejemplo) 10
4.2 Vista trasera derecha del vehículo (ejemplo) 11
5 NÚMEROS DE SERIE 12
5.1 Número de chasis 12
5.2 Placa de características 12
5.3 Número del motor 12
5.4 Referencia de la horquilla 12
5.5 Referencia del amortiguador 12
6 MANDOS 13
6.1 Maneta del embrague 13
6.2 Maneta del freno de mano 13
6.3 Puño del acelerador 13
6.4 Botón de parada 13
6.5 Botón del motor de arranque (250/300 XC) 14
6.6 Abrir el tapón del depósito de combustible 14
6.7 Cerrar el tapón del depósito de combustible 15
6.8 Grifo de gasolina (Todos los modelos SX) 15
6.9 Grifo de gasolina (Todos los modelos XC) 16
6.10 Palanca de arranque en frío 16
6.11 Pedal de cambio 16
6.12 Pedal de arranque 17
6.13 Pedal del freno 17
6.14 Caballete acoplable (Todos los modelos SX) 17
6.15 Caballete lateral (Todos los modelos XC) 17
7 PUESTA EN SERVICIO 19
7.1 Instrucciones para la primera puesta en servicio 19
7.2 Rodaje del motor 20
7.3 Preparar el vehículo para condiciones extremas 20
7.4 Preparativos para circular por tierra seca 21
7.5 Preparativos para circular por tierra húmeda 21
7.6 Preparativos para circular por trayectos mojados y embarrados 22
7.7 Preparativos para circular bajo altas temperaturas y lentamente 23
7.8 Preparativos para circular con bajas temperaturas o nieve 23
8 INSTRUCCIONES PARA LA CONDUCCIÓN 24
8.1 Trabajos de revisión y cuidado antes de cada puesta en servicio 24
8.2 Arrancar el motor 24
8.3 Ponerse en marcha 25
8.4 Cambiar de marcha, conducir 25
8.5 Frenar 26
8.6 Detener y estacionar el vehículo 26
8.7 Transporte 27
8.8 Repostar combustible 27
9 PROGRAMA DE SERVICIO 29
9.1 Todos los modelos SX 29
9.1.1 Programa de servicio 29
9.1.2 Mantenimiento (con una orden de taller adicional) 30
9.2 Todos los modelos XC 30
9.2.1 Programa de servicio 30
9.2.2 Mantenimiento (con una orden de taller adicional) 31
10 ADAPTAR EL TREN DE RODAJE 32
10.1 Controlar el reglaje básico del tren de rodaje para el peso del conductor 32
10.2 Amortiguación de la compresión del amortiguador 32
10.3 Ajustar la amortiguación de la compresión Low Speed del amortiguador 32
10.4 Ajustar la amortiguación de la compresión High Speed del amortiguador 33
10.5 Ajustar la amortiguación de la extensión del amortiguador 34
10.6 Determinar la cota con la rueda trasera descargada 35
10.7 Controlar el recorrido estático de la suspensión 36
10.8 Controlar el recorrido de la suspensión con conductor 36
10.9 Ajustar el pretensado del muelle del amortiguador 🔧 37
10.10 Ajustar el recorrido de la suspensión con conductor 🔧 38
10.11 Controlar el reglaje básico de la horquilla 39
10.12 Ajustar la amortiguación de la compresión de la horquilla 39
10.13 Ajustar la amortiguación de la extensión de la horquilla 40
10.14 Posición del manillar 42
10.15 Ajustar la posición del manillar 🔧 42
11 MANTENIMIENTO DEL CHASIS 43
11.1 Levantar la motocicleta con un caballete elevador 43
11.2 Bajar la motocicleta del caballete elevador 43
11.3 Purgar el aire de las botellas de la horquilla 44
11.4 Limpiar los manguitos guardapolvo de las botellas de la horquilla 44
11.5 Soltar el protector de la horquilla 44
11.6 Colocar el protector de la horquilla en su posición 45
11.7 Desmontar las botellas de la horquilla 🔧 45
11.8 Montar las botellas de la horquilla 🔧 45
11.9 Desmontar el protector de la horquilla 🔧 46
11.10 Montar el protector de la horquilla 🔧 46
11.11 Desmontar la tija inferior de la horquilla 🔧 46
11.12 Montar la tija inferior de la horquilla 🔧 47

11.13 Controlar la holgura del cojinete de la pipa de la dirección ... 49
11.14 Ajustar la holgura del cojinete de la pipa de la dirección 🔧 ... 49
11.15 Engrasar el cojinete de la pipa de la dirección 🔧 ... 50
11.16 Desmontar la placa portanúmeros ... 50
11.17 Montar la placa portanúmeros ... 50
11.18 Desmontar el guardabarros delantero ... 50
11.19 Montar el guardabarros delantero ... 51
11.20 Desmontar el amortiguador 🔧 ... 51
11.21 Montar el amortiguador 🔧 ... 52
11.22 Desmontar el asiento ... 52
11.23 Montar el asiento ... 53
11.24 Desmontar la tapa de la caja del filtro de aire ... 53
11.25 Montar la tapa de la caja del filtro de aire ... 53
11.26 Desmontar el filtro de aire 🔧 ... 54
11.27 Limpiar el filtro de aire y la caja del filtro de aire 🔧 ... 54
11.28 Montar el filtro de aire 🔧 ... 55
11.29 Asegurar la tapa de la caja del filtro de aire 🔧 ... 55
11.30 Estanqueizar la caja del filtro de aire 🔧 ... 55
11.31 Desmontar el silenciador ... 56
11.32 Montar el silenciador ... 56
11.33 Sustituir el relleno de fibra de vidrio del silenciador 🔧 ... 56
11.34 Desmontar el depósito de combustible 🔧 ... 57
11.35 Montar el depósito de combustible 🔧 ... 58
11.36 Controlar la suciedad de la cadena ... 59
11.37 Limpiar la cadena ... 59
11.38 Controlar la tensión de la cadena ... 60
11.39 Ajustar la tensión de la cadena ... 60
11.40 Controlar la cadena, la corona, el piñón y la guía de la cadena ... 61
11.41 Controlar el chasis 🔧 ... 63
11.42 Controlar el basculante 🔧 ... 63
11.43 Controlar el tendido del cable bowden del acelerador ... 63
11.44 Controlar la empuñadura de goma ... 65
11.45 Asegurar adicionalmente la empuñadura de goma ... 65
11.46 Ajustar la posición básica de la maneta del embrague ... 65
11.47 Controlar/corregir el nivel de líquido del embrague hidráulico ... 66
11.48 Cambiar el líquido del embrague hidráulico 🔧 ... 66
12 EQUIPO DE FRENOS ... 69
12.1 Controlar la carrera en vacío de la maneta del freno de mano ... 69
12.2 Ajustar la posición básica de la maneta del freno de mano ... 69
12.3 Controlar los discos de freno ... 69
12.4 Controlar el nivel de líquido de frenos en el freno delantero ... 70
12.5 Completar el líquido de frenos de la rueda delantera 🔧 ... 70
12.6 Controlar las pastillas del freno de la rueda delantera ... 71
12.7 Sustituir las pastillas del freno delantero 🔧 ... 71
12.8 Controlar la carrera en vacío del pedal del freno ... 73
12.9 Ajustar la posición básica del pedal del freno 🔧 ... 73
12.10 Controlar el nivel de líquido de frenos en el freno trasero ... 74
12.11 Completar líquido de frenos en el freno de la rueda trasera 🔧 ... 74
12.12 Controlar las pastillas del freno de la rueda trasera ... 75
12.13 Sustituir las pastillas del freno trasero 🔧 ... 75
13 RUEDAS, NEUMÁTICOS ... 77
13.1 Desmontar la rueda delantera 🔧 ... 77
13.2 Montar la rueda delantera 🔧 ... 77
13.3 Desmontar la rueda trasera 🔧 ... 78
13.4 Montar la rueda trasera 🔧 ... 79
13.5 Controlar el estado de los neumáticos ... 79
13.6 Controlar la presión de inflado de los neumáticos ... 80
13.7 Controlar la tensión de los radios ... 80
14 SISTEMA ELÉCTRICO ... 82
14.1 Desmontar la batería 🔧 (250/300 XC) ... 82
14.2 Montar la batería 🔧 (250/300 XC) ... 82
14.3 Recargar la batería 🔧 (250/300 XC) ... 82
14.4 Cambiar el fusible principal (250/300 XC) ... 83
15 SISTEMA DE REFRIGERACIÓN ... 85
15.1 Sistema de refrigeración ... 85
15.2 Cubierta del radiador (Todos los modelos SX) ... 85
15.3 Montar la cubierta del radiador (Todos los modelos SX) ... 85
15.4 Desmontar la cubierta del radiador (Todos los modelos SX) ... 86
15.5 Controlar el nivel de líquido refrigerante y la protección anticongelante ... 86
15.6 Controlar el nivel de líquido refrigerante ... 87
15.7 Vaciar el líquido refrigerante 🔧 ... 87
15.8 Llenar el líquido refrigerante 🔧 ... 88
16 ADAPTAR EL MOTOR ... 90
16.1 Comprobar la holgura del cable bowden del acelerador ... 90
16.2 Ajustar la holgura del cable bowden del acelerador 🔧 ... 90
16.3 Carburador - Ralentí ... 91
16.4 Carburador - Ajustar el ralentí 🔧 ... 92
16.5 Vaciar la cámara del flotador del carburador 🔧 ... 93
16.6 Conector de la curva de encendido ... 93
16.7 Modificar la curva de encendido ... 94
16.8 Controlar la posición básica del pedal de cambio ... 94
16.9 Ajustar la posición básica del pedal del cambio 🔧 ... 94
16.10 Característica del motor - Muelle auxiliar (Todos los modelos 250/300) ... 94
16.11 Característica del motor - Ajustar el muelle compensador 🔧 (Todos los modelos 250/300) ... 95
17 MANTENIMIENTO DEL MOTOR ... 96
17.1 Controlar el nivel de aceite de la caja de cambios ... 96
17.2 Sustituir el aceite del cambio 🔧 ... 96
17.3 Vaciar el aceite del cambio 🔧 ... 97
17.4 Llenar el aceite del cambio 🔧 ... 98
17.5 Completar el nivel de aceite del cambio 🔧 ... 98

18 LIMPIEZA, CUIDADO 100
18.1 Limpiar la motocicleta 100
19 ALMACENAMIENTO 101
19.1 Almacenamiento 101
19.2 Puesta en servicio después de un periodo de almacenamiento 102
20 LOCALIZACIÓN DE AVERÍAS 103
21 DATOS TÉCNICOS 105
21.1 Motor 105
21.1.1 125 SX EU, 125 SX USA 105
21.1.2 150 SX EU, 150 SX USA 105
21.1.3 250 SX EU, 250 SX USA 106
21.1.4 150 XC USA 106
21.1.5 250 XC EU/USA 107
21.1.6 300 XC EU/USA 108
21.2 Pares de apriete del motor 109
21.2.1 Todos los modelos 125/150 109
21.2.2 250 SX EU, 250 SX USA 110
21.2.3 250/300 XC 111
21.3 Carburador 112
21.3.1 125 SX EU, 125 SX USA 112
21.3.2 Carburador - Ajuste básico para terrenos arenosos (125 SX EU, 125 SX USA) 112
21.3.3 Adaptación del carburador (125 SX EU, 125 SX USA) 113
21.3.4 150 SX EU, 150 SX USA 114
21.3.5 Carburador - Ajuste básico para terrenos arenosos (150 SX EU, 150 SX USA) 114
21.3.6 Adaptación del carburador (150 SX EU, 150 SX USA) 115
21.3.7 250 SX EU, 250 SX USA 116
21.3.8 Carburador - Ajuste básico para terrenos arenosos (250 SX EU, 250 SX USA) 116
21.3.9 Adaptación del carburador (250 SX EU, 250 SX USA) 117
21.3.10 150 XC USA 118
21.3.11 Adaptación del carburador (150 XC USA) 118
21.3.12 250 XC EU/USA 119
21.3.13 Adaptación del carburador (250 XC EU/USA) 120
21.3.14 300 XC EU/USA 121
21.3.15 Adaptación del carburador (300 XC EU/USA) 🔧 121
21.4 Cantidades de llenado 122
21.4.1 Aceite del cambio 122
21.4.2 Líquido refrigerante 122
21.4.3 Combustible 122
21.5 Chasis 122
21.6 Sistema eléctrico 123
21.7 Neumáticos 124
21.8 Horquilla 124
21.8.1 125 SX EU, 150 SX EU 124
21.8.2 125 SX USA, 150 SX USA 124
21.8.3 250 SX EU 125
21.8.4 250 SX USA 125
21.8.5 150 XC USA 126
21.8.6 250/300 XC 126
21.9 Amortiguador 127
21.9.1 125 SX EU, 150 SX EU 127
21.9.2 125 SX USA, 150 SX USA 127
21.9.3 250 SX EU 128
21.9.4 250 SX USA 128
21.9.5 150 XC USA 129
21.9.6 250/300 XC 129
21.10 Pares de apriete del chasis 130
22 AGENTES DE SERVICIO 132
23 AGENTES AUXILIARES 135
24 NORMAS 137
ÍNDICES 138

1 REPRESENTACIÓN

1.1 Símbolos utilizados

A continuación se explica el significado de determinados símbolos.



Identifica una reacción esperada (p.ej. de un paso de trabajo, o de una función).



Identifica una reacción inesperada (p.ej. de un paso de trabajo, o de una función).



Todas las tareas marcadas con este símbolo requieren conocimientos especiales y capacidad de comprensión técnica. Por su seguridad, le aconsejamos que acuda a un taller especializado autorizado KTM para llevar a cabo estas tareas. Estos talleres cuentan con mecánicos que han recibido una instrucción específica y disponen de las herramientas especiales necesarias para realizar el mantenimiento ideal de su motocicleta.



Identifica una referencia a una página (más información en la página indicada).

1.2 Tipografía específica

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

Nombre propio	Identifica un nombre propio.
Nombre®	Identifica un nombre protegido.
Marca™	Identifica una marca comercial.

2 INDICACIONES DE SEGURIDAD

2.1 Definición del uso previsto

(Todos los modelos SX)

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

Información

La motocicleta solo puede utilizarse en recintos cerrados fuera de las vías públicas.

(Todos los modelos XC)

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

Información

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

2.2 Indicaciones de seguridad

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

Información

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

2.3 Símbolos y grados de peligrosidad

Peligro

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

Advertencia

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

Precaución

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

Indicación

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

Advertencia

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

2.4 Advertencia contra manipulaciones

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

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

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

Ejemplos de manipulación ilegal:

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

2.5 Funcionamiento seguro

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

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

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

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

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

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

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

2.6 Ropa de protección

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

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

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

2.7 Normas de trabajo

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

2.8 Medio ambiente

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

2.9 Manual de instrucciones

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

3 INDICACIONES IMPORTANTES

3.1 Garantía legal y garantía voluntaria

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

3.2 Agentes de servicio, agentes auxiliares

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

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

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

3.3 Recambios, accesorios

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

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

3.4 Mantenimiento

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

3.5 Imágenes

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

3.6 Servicio de atención al cliente

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

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

4 VISTA DEL VEHÍCULO

4.1 Vista delantera izquierda del vehículo (ejemplo)



1	Maneta del freno de mano (☛ pág. 13)
2	Botón de parada (☛ pág. 13)
3	Maneta del embrague (☛ pág. 13)
4	Tapa de la caja del filtro de aire
5	Grifo de gasolina
6	Palanca de arranque en frío (☛ pág. 16)
7	Pedal de cambio (☛ pág. 16)
8	Guía de la cadena

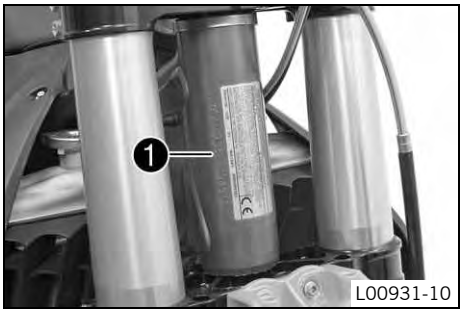
4.2 Vista trasera derecha del vehículo (ejemplo)



1	Asiento
2	Tapón del depósito
3	Acolchado del manillar
4	Puño del acelerador (☛ pág. 13)
5	Amortiguador, reglaje del nivel de extensión
6	Mirilla del líquido de frenos detrás
7	Amortiguador, reglaje del nivel de compresión
8	Pedal del freno (☛ pág. 17)
9	Pedal de arranque (☛ pág. 17)

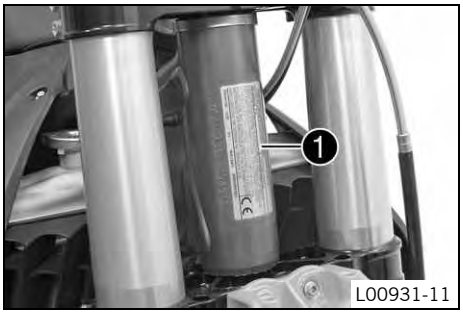
5 NÚMEROS DE SERIE

5.1 Número de chasis



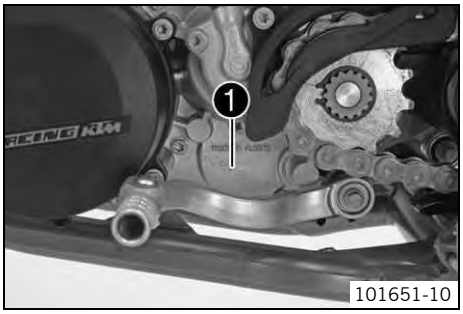
El número de chasis ❶ está grabado a la derecha de la pipa de la dirección.

5.2 Placa de características



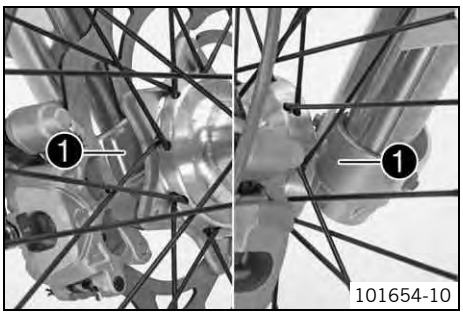
La placa de características ❶ se encuentra en la parte delantera de la pipa de la dirección.

5.3 Número del motor



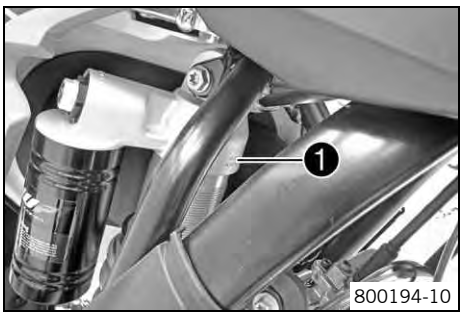
El número del motor ❶ está grabado en el lado izquierdo del motor, por debajo del piñón de la cadena.

5.4 Referencia de la horquilla



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

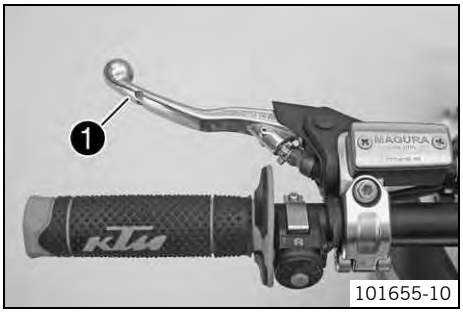
5.5 Referencia del amortiguador



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

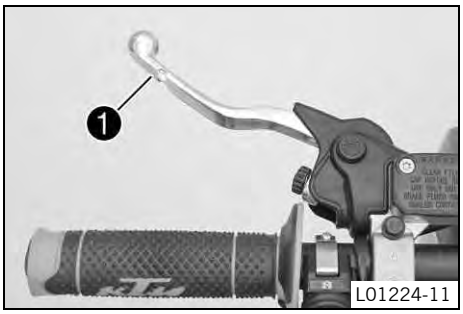
6 MANDOS

6.1 Maneta del embrague



(Todos los modelos 125/150)

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



(Todos los modelos 250/300)

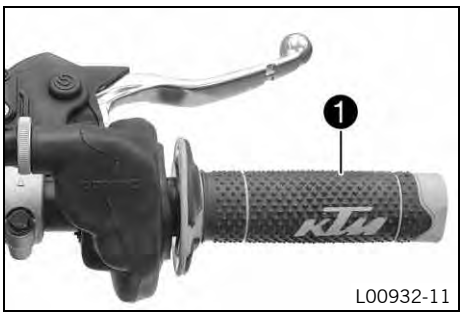
La maneta del embrague ❶ se encuentra en el lado izquierdo del manillar.
El embrague se acciona por vía hidráulica, y se reajusta automáticamente.

6.2 Maneta del freno de mano



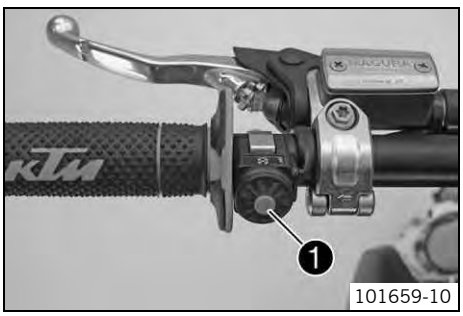
La maneta del freno de mano ❶ se encuentra en el lado derecho del manillar.
La maneta del freno de mano permite accionar el freno de la rueda delantera.

6.3 Puño del acelerador



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

6.4 Botón de parada

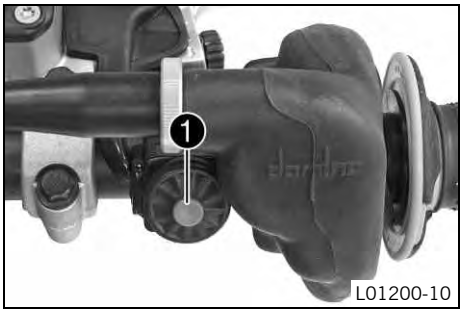


El botón de parada ❶ se encuentra en el lado izquierdo del manillar.

Posibles estados

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

6.5 Botón del motor de arranque (250/300 XC)



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

Posibles estados

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

6.6 Abrir el tapón del depósito de combustible

Peligro

Peligro de incendio El carburante es fácilmente inflamable.

– No repostar el vehículo en la cercanía de llamas abiertas o de cigarrillos encendidos y parar siempre el motor para repostar. Asegurarse de que el combustible no puede derramarse sobre las piezas calientes del vehículo. Recoger inmediatamente el combustible derramado.

– El combustible del depósito se dilata con el calor y podría salirse si está demasiado lleno. Observar las indicaciones relativas al depósito de combustible.

Advertencia

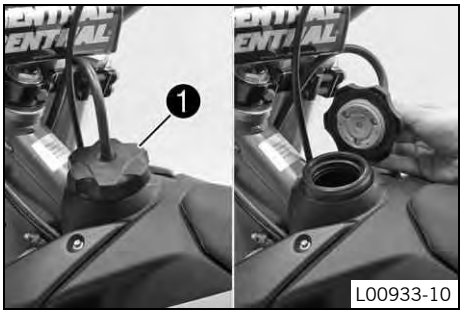
Peligro de envenenamiento El combustible es venenoso y nocivo para la salud.

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

Advertencia

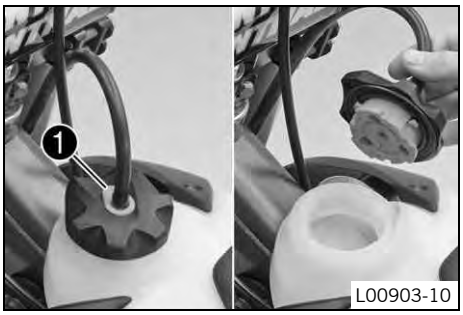
Peligro para el medio ambiente La manipulación incorrecta del combustible supone un peligro para el medio ambiente.

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



(Todos los modelos SX)

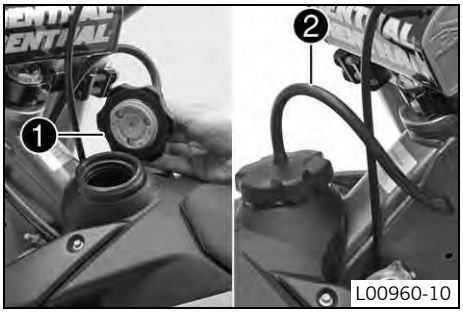
– Girar el tapón del depósito de combustible ❶ en sentido antihorario y quitarlo hacia arriba.



(Todos los modelos XC)

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

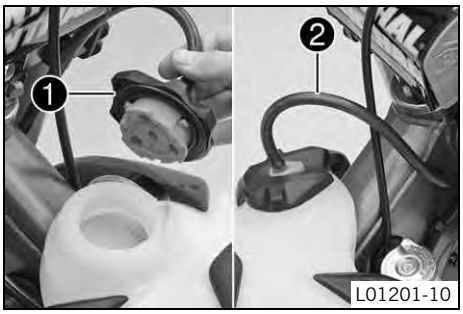
6.7 Cerrar el tapón del depósito de combustible



(Todos los modelos SX)

– Colocar el tapón en el depósito ❶ y girarlo en sentido horario hasta que el depósito de combustible esté cerrado firmemente.

Información
Tender la manguera del respiradero del depósito ❷ sin dobleces.

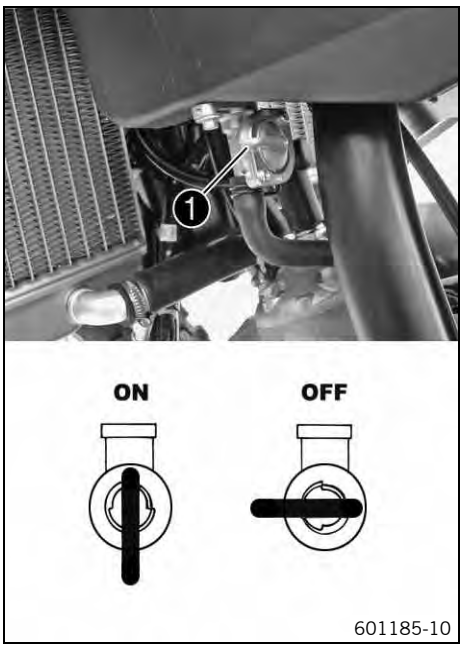


(Todos los modelos XC)

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

Información
Tender la manguera del respiradero del depósito ❷ sin dobleces.

6.8 Grifo de gasolina (Todos los modelos SX)

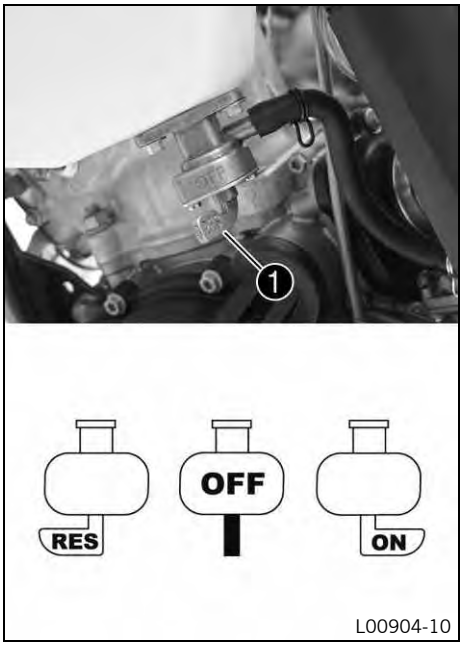


El grifo de la gasolina se encuentra en el lado izquierdo del depósito de combustible. Con el mango giratorio ❶ en el grifo de la gasolina puede abrirse y cerrarse la alimentación de combustible para el carburador.

Posibles estados

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

6.9 Grifo de gasolina (Todos los modelos XC)

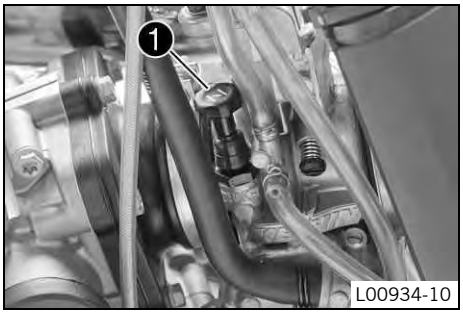


El grifo de la gasolina se encuentra en el lado izquierdo del depósito de combustible. Con el mango giratorio ❶ en el grifo de la gasolina puede abrirse y cerrarse la alimentación de combustible para el carburador.

Posibles estados

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

6.10 Palanca de arranque en frío



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

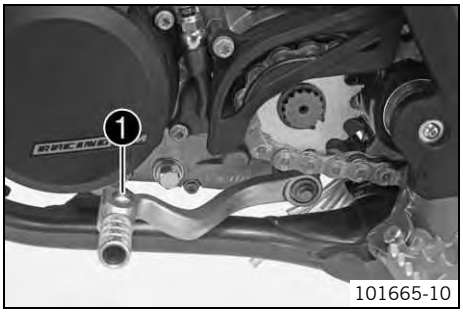
Información

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

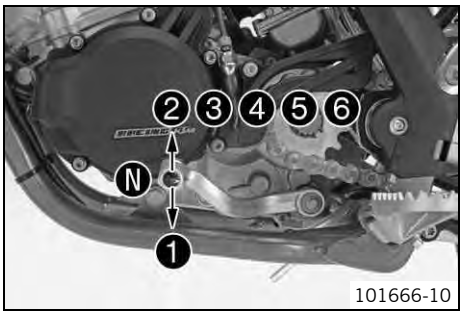
Posibles estados

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

6.11 Pedal de cambio

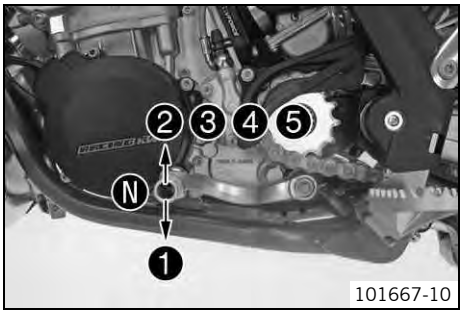


El pedal de cambio ❶ está montado a la izquierda del motor.



(Todos los modelos 125/150, Todos los modelos XC)

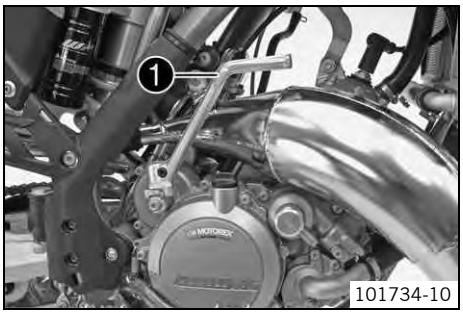
La posición de las marchas se indica en la figura.
El punto muerto (ralentí) se encuentra entre la 1ª y la 2ª marcha.



(250 SX EU, 250 SX USA)

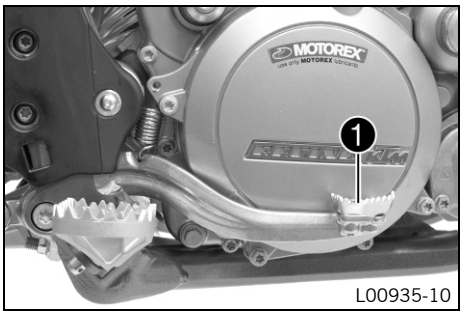
La posición de las marchas se indica en la figura.
El punto muerto (ralentí) se encuentra entre la 1ª y la 2ª marcha.

6.12 Pedal de arranque



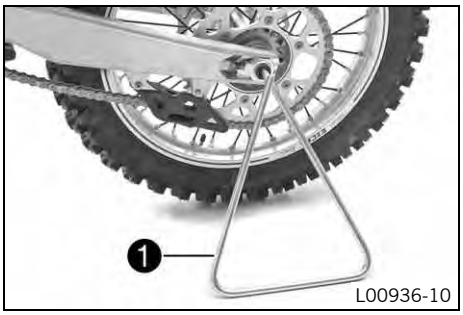
El pedal de arranque ❶ se encuentra en el lado derecho del motor. La parte superior puede girar.

6.13 Pedal del freno



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

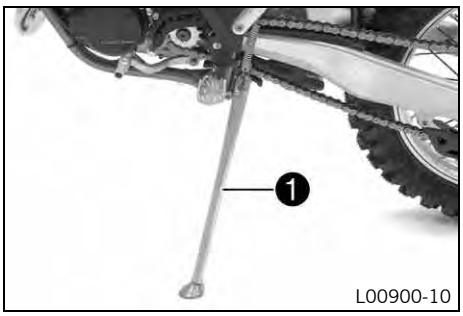
6.14 Caballete acoplable (Todos los modelos SX)



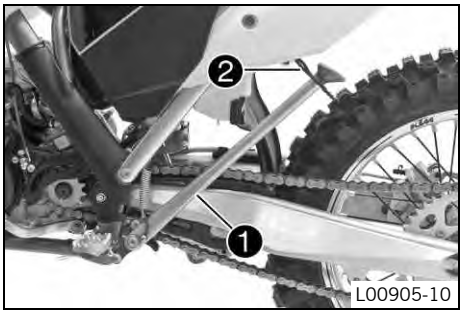
El caballete acoplable ❶ se coloca en el lado izquierdo del eje de la rueda.
El caballete acoplable se utiliza para estacionar la motocicleta.

Información
Antes de ponerse en marcha, extraer el caballete acoplable.

6.15 Caballete lateral (Todos los modelos XC)



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



El caballete lateral se utiliza para estacionar la motocicleta.

Información

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

7 PUESTA EN SERVICIO

7.1 Instrucciones para la primera puesta en servicio

Peligro

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

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

Advertencia

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

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

Advertencia

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

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

Advertencia

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

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

Advertencia

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

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

Advertencia

Peligro de accidente Avería en el equipo de frenos.

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

Advertencia

Peligro de accidente Comportamiento inestable.

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

Advertencia

Peligro de robo Uso del vehículo por personas no autorizadas.

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

Información

Antes de arrancar el motor y de circular con su motocicleta, tenga en cuenta que un nivel elevado de ruido puede ser molesto para otras personas.

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

  ✓ Con ocasión de la entrega del vehículo tiene que recibir también el comprobante de entrega y el cuaderno de mantenimiento.
– Antes del primer recorrido tiene que leer completa y atentamente este Manual de instrucciones.
– Familiarícese con los mandos de su vehículo.
– Ajustar la posición básica de la maneta del embrague. (☛ pág. 65)
– Ajustar la posición básica de la maneta del freno de mano. (☛ pág. 69)
– Ajustar la posición básica del pedal del freno. 🔧 (☛ pág. 73)
– Ajustar la posición básica del pedal del cambio. 🔧 (☛ pág. 94)
– Acostúmbrese al manejo y a las reacciones de la motocicleta en un entorno y sobre un terreno adecuados.

Información

Esta motocicleta no se puede utilizar en vías públicas.
Al desplazarse campo a través, es recomendable ir acompañado de otra persona en un segundo vehículo, a fin de ayudarse mutuamente.

– Intente también conducir su vehículo muy lentamente, y de pie sobre los pedales, a fin de adquirir una mejor sensibilidad sobre sus reacciones.
– No emprenda recorridos por terrenos que superen sus aptitudes y su experiencia.
– Mantenga siempre el manillar bien sujeto con las dos manos durante la marcha, y los pies bien asentados sobre los reposapiés.
– No transporte equipaje.
– No supere nunca el peso máximo total admisible, ni la carga máxima admisible sobre los ejes.

Prescripción

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

– Controlar la tensión de los radios. (☛ pág. 80)

Información
Volver a controlar la tensión de los radios después de media hora de servicio.

– Rodaje del motor. (☛ pág. 20)

7.2 Rodaje del motor

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

Prescripción

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

– ¡Evite circular a pleno gas!

7.3 Preparar el vehículo para condiciones extremas

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

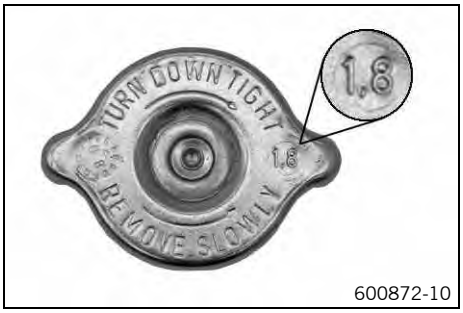
– Estanqueizar la caja del filtro de aire. 🔧 (☛ pág. 55)
– Asegurar la tapa de la caja del filtro de aire. 🔧 (☛ pág. 55)
– Limpiar el filtro de aire y la caja del filtro de aire. 🔧 (☛ pág. 54)

Información
Revisar el filtro de aire aproximadamente cada 30 minutos.

– Asegurar adicionalmente la empuñadura de goma. (☛ pág. 65)
– Comprobar que no haya humedad ni corrosión en el conector eléctrico y que esté bien sujeto.
  » Si se detecta humedad, corrosión o deterioro:
    – Limpiar y secar el conector, o sustituirlo.

Se consideran condiciones extremas:
– Circular por tierra seca. (☛ pág. 21)
– Circular por tierra húmeda. (☛ pág. 21)
– Circular por trayectos mojados y embarrados. (☛ pág. 22)
– Circular bajo altas temperaturas y lentamente. (☛ pág. 23)
– Circular con bajas temperaturas o nieve. (☛ pág. 23)

7.4 Preparativos para circular por tierra seca



600872-10

– Controlar el tapón del radiador.

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

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

Advertencia

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

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

– Sustituir el tapón del radiador.



B00435-01

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

Microfiltro de polvo para filtro de aire (59006019000)

Información

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



B00436-01

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

Microfiltro contra arena para filtro de aire (59006022000)

Información

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

– Ajustar el humedecimiento del carburador y el reglaje.

Información

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


600868-01

– Limpiar la cadena.

Agente de limpieza para cadenas (☛ pág. 135)

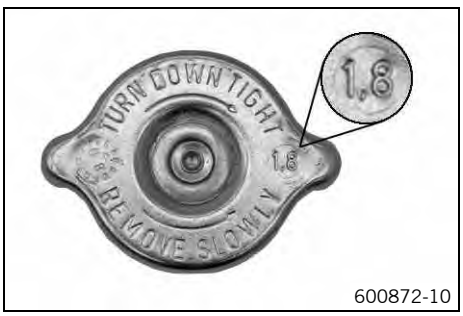
– Montar una corona de acero para la cadena.

Consejo

No lubricar la cadena.

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

7.5 Preparativos para circular por tierra húmeda



600872-10

– Controlar el tapón del radiador.

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

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

Advertencia

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

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

– Sustituir el tapón del radiador.



B00437-01

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

Protección contra agua para filtro de aire (59006021000)

Información

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

– Ajustar el humedecimiento del carburador y el reglaje.

Información

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


600868-01

– Limpiar la cadena.

Agente de limpieza para cadenas (☛ pág. 135)

– Montar una corona de acero para la cadena.

Consejo

No lubricar la cadena.

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

7.6 Preparativos para circular por trayectos mojados y embarrados



B00437-01

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

Protección contra agua para filtro de aire (59006021000)

Información

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

– Ajustar la carburación y los reglajes.

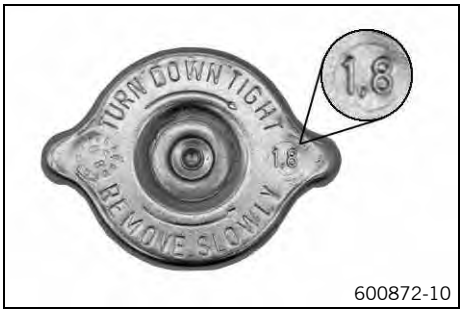
Información

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


600868-01

– Montar la corona dentada de acero.
– Limpiar la motocicleta. (☛ pág. 100)
– Enderezar con cuidado las láminas dobladas del radiador.

7.7 Preparativos para circular bajo altas temperaturas y lentamente



600872-10

– Controlar el tapón del radiador.

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

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

Advertencia

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

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

– Sustituir el tapón del radiador.


600868-01

– Adaptar la transmisión secundaria al recorrido.

Información

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

– Limpiar la cadena.

Agente de limpieza para cadenas (☛ pág. 135)

– Limpiar las láminas del radiador.
– Enderezar con cuidado las láminas del radiador dobladas.
– Controlar el nivel de líquido refrigerante. (☛ pág. 87)

7.8 Preparativos para circular con bajas temperaturas o nieve



B00437-01

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

Protección contra agua para filtro de aire (59006021000)

Información

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

– Ajustar la carburación y los reglajes.

Información

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

8 INSTRUCCIONES PARA LA CONDUCCIÓN

8.1 Trabajos de revisión y cuidado antes de cada puesta en servicio

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

- Controlar el nivel de aceite de la caja de cambios. (☛ pág. 96)
- Controlar el nivel de líquido de frenos en el freno delantero. (☛ pág. 70)
- Controlar el nivel de líquido de frenos en el freno trasero. (☛ pág. 74)
- Controlar las pastillas del freno de la rueda delantera. (☛ pág. 71)
- Controlar las pastillas del freno de la rueda trasera. (☛ pág. 75)
- Comprobar el funcionamiento del equipo de frenos.
- Controlar el nivel de líquido refrigerante. (☛ pág. 87)
- Controlar la suciedad de la cadena. (☛ pág. 59)
- Controlar la cadena, la corona, el piñón y la guía de la cadena. (☛ pág. 61)
- Controlar la tensión de la cadena. (☛ pág. 60)
- Controlar el estado de los neumáticos. (☛ pág. 79)
- Controlar la presión de inflado de los neumáticos. (☛ pág. 80)
- Controlar la tensión de los radios. (☛ pág. 80)
- Limpiar los manguitos guardapolvo de las botellas de la horquilla. (☛ pág. 44)
- Purgar el aire de las botellas de la horquilla. (☛ pág. 44)
- Controlar el filtro de aire.
- Comprobar el reglaje y la viabilidad de todos los mandos.
- Comprobar periódicamente que están bien apretados todos los tornillos, las tuercas y las abrazaderas.
- Comprobar la reserva de combustible.

8.2 Arrancar el motor

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

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

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

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

Información
Si la motocicleta arranca con dificultad, es posible que la causa sean restos de combustible antiguo en la cámara del flotador. Los componentes fácilmente inflamables del combustible se evaporan si el vehículo permanece detenido durante un periodo de tiempo largo.
En cambio, si la cámara del flotador está llena con combustible fresco, y por lo tanto inflamable, el motor arranca inmediatamente.

Inactividad de la motocicleta durante más de 1 semana

- Vaciar la cámara del flotador del carburador. 🔧 (☛ pág. 93)

(Todos los modelos SX)

- Girar el mango ❶ en el grifo de la gasolina a la posición **ON**. (Figura 601185-10☛ pág. 15)
  ✓ Con ello, puede acceder combustible del depósito al carburador.

(Todos los modelos XC)

- Girar el mango ❶ en el grifo de la gasolina a la posición **ON**. (Figura L00904-10☛ pág. 16)
  ✓ Con ello, puede acceder combustible del depósito al carburador.
- Bajar la motocicleta del caballete.
- Cambiar el cambio de marchas a punto muerto.

Motor frío

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

(150 XC, todos los modelos SX)

– Pisar con fuerza el pedal de arranque todo su recorrido.

Información
No acelerar.

(250/300 XC)

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

Información
No acelerar.

8.3 Ponerse en marcha

Información
Antes de ponerse en marcha debe quitarse el caballete auxiliar.
Durante la marcha, el caballete lateral tiene que estar recogido y asegurado con la cinta de goma.

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

8.4 Cambiar de marcha, conducir

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

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

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

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

Prescripción

≥ 2 min

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

8.5 Frenar

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

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

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

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

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

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

– Para frenar sobre arena, sobre terrenos húmedos o sobre pisos resbaladizos hay que accionar principalmente el freno de la rueda trasera.
– La maniobra de frenado debe finalizar siempre antes del comienzo de una curva. Al mismo tiempo, cambie a una marcha más corta, conforme con la velocidad.
– En los descensos prolongados, aprovechar el freno motor. Para ello, reducir una o dos marchas, pero sin llegar a sobrerrevolucionar el motor. De ese modo se reduce la intervención necesaria del equipo de frenos, y no existe peligro de que se recaliente.

8.6 Detener y estacionar el vehículo

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

– Frenar la motocicleta.
– Cambiar el cambio de marchas a punto muerto.
– Presionar el botón de parada ⊠ con el motor en régimen de ralentí hasta que se detenga.

(Todos los modelos SX)
– Girar el mango ❶ en el grifo de la gasolina a la posición **OFF**. (Figura 601185-10☛ pág. 15)

(Todos los modelos XC)
– Girar el mango ❶ en el grifo de la gasolina a la posición **OFF**. (Figura L00904-10☛ pág. 16)

– Apoyar el vehículo con el caballete lateral.

8.7 Transporte

Indicación

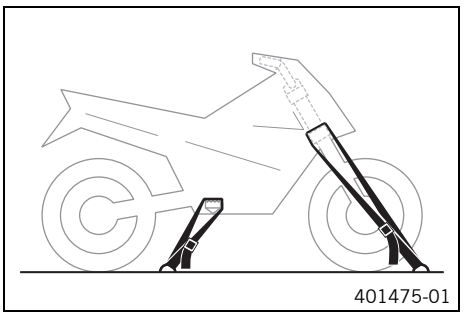
Peligro de daños Cuando está detenido, el vehículo puede moverse o caer.

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

Indicación

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

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


401475-01

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

8.8 Repostar combustible

Peligro

Peligro de incendio El carburante es fácilmente inflamable.

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

Advertencia

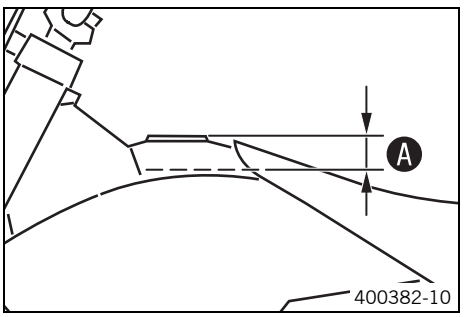
Peligro de envenenamiento El combustible es venenoso y nocivo para la salud.

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

Advertencia

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

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



400382-10

– Parar el motor.
– Abrir el tapón del depósito de combustible. (☛ pág. 14)
– Llenar el depósito de combustible como máximo hasta la cota Ⓐ.

Prescripción

Cota Ⓐ		35 mm (1,38 in)
Capacidad total aprox. del depósito de combustible.	7,5 l (1,98 US gal)	Gasolina súper sin plomo (98 octanos) mezclada con aceite del motor de 2 tiempos (1:40) (☛ pág. 133) (125/150 SX)
		Gasolina súper sin plomo (95 octanos) mezclada con aceite del motor de 2 tiempos (1:60) (☛ pág. 133) (250 SX EU, 250 SX USA)
Capacidad total aprox. del depósito de combustible.	10 l (2,6 US gal)	Gasolina súper sin plomo (95 octanos) mezclada con aceite del motor de 2 tiempos (1:40) (☛ pág. 133) (150 XC USA)

Capacidad total aprox. del depósito de combustible.	10 l (2,6 US gal)	Gasolina súper sin plomo (95 octanos) mezclada con aceite del motor de 2 tiempos (1:60) (☛ pág. 133) (250/300 XC)

Aceite de motor de 2 tiempos (☛ pág. 132)

– Cerrar el tapón del depósito de combustible. (☛ pág. 15)

9 PROGRAMA DE SERVICIO

9.1 Todos los modelos SX

9.1.1 Programa de servicio

	Cada 10 horas de servicio - aprox. 70 litros de combustible (18,5 US gal) / después de cada carrera	Cada 20 horas de servicio - aprox. 140 litros de combustible (37 US gal)	Cada 30 horas de servicio - aprox. 210 litros de combustible (55,5 US gal)
Sustituir el aceite del cambio. 🔧 (125/150 SX)	•	•	•
Sustituir el aceite del cambio. 🔧 (250 SX EU, 250 SX USA)		•	
Controlar las pastillas del freno de la rueda delantera. (☛ pág. 71)	•	•	•
Controlar las pastillas del freno de la rueda trasera. (☛ pág. 75)	•	•	•
Controlar los discos de freno. (☛ pág. 69)	•	•	•
Controlar la integridad y la hermeticidad de las conducciones del líquido de frenos.	•	•	•
Controlar el nivel de líquido de frenos en el freno trasero. (☛ pág. 74)	•	•	•
Sustituir los manguitos de hermetizado del cilindro del freno trasero. 🔧		•	
Controlar la carrera en vacío del pedal del freno. (☛ pág. 73)	•	•	•
Controlar el chasis y el basculante. 🔧	•	•	•
Controlar el cojinete del basculante. 🔧		•	
Controlar la articulación del amortiguador. 🔧	•	•	•
Realizar el servicio secundario de la horquilla. 🔧	•	•	•
Realizar el servicio principal de la horquilla. 🔧			•
Controlar el estado de los neumáticos. (☛ pág. 79)	•	•	•
Controlar la presión de inflado de los neumáticos. (☛ pág. 80)	•	•	•
Controlar la holgura de los cojinetes de las ruedas. 🔧	•	•	•
Controlar los cubos de las ruedas. 🔧	•	•	•
Controlar el alabeo de las llantas. 🔧	•	•	•
Controlar la tensión de los radios. (☛ pág. 80)	•	•	•
Controlar la cadena, la corona, el piñón y la guía de la cadena. (☛ pág. 61)	•	•	•
Controlar la tensión de la cadena. (☛ pág. 60)	•	•	•
Lubricar y comprobar la suavidad de funcionamiento de todas las piezas móviles (p. ej. manetas, cadena, ...). 🔧	•	•	•
Controlar/corregir el nivel de líquido del embrague hidráulico. (☛ pág. 66)	•	•	•
Controlar el nivel de líquido de frenos en el freno delantero. (☛ pág. 70)	•	•	•
Controlar la carrera en vacío de la maneta del freno de mano. (☛ pág. 69)	•	•	•
Controlar la holgura del cojinete de la pipa de la dirección. (☛ pág. 49)	•	•	•
Sustituir el pistón y controlar el cilindro. 🔧		•	
Sustituir el pistón y controlar el cilindro. (Bajo condiciones extremas) 🔧	•	•	•
Sustituir la bujía y la pipa de la bujía. 🔧 (125/150 SX)	•	•	•
Sustituir la bujía y la pipa de la bujía. 🔧 (250 SX EU, 250 SX USA)		•	
Controlar la membrana de admisión. 🔧	•	•	•
Comprobar el funcionamiento y la suavidad de marcha de la distribución de escape. 🔧		•	
Comprobar el embrague. 🔧	•	•	•
Controlar la presencia de deterioro, la hermeticidad y el tendido correcto de todas las mangueras (p.ej. de combustible, refrigerante, purga, drenaje, ...) y manguitos. 🔧	•	•	•
Controlar el nivel de líquido refrigerante y la protección anticongelante. (☛ pág. 86)	•	•	•
Controlar la integridad y el tendido sin dobleces de los cables. 🔧	•	•	•
Controlar la integridad, el ajuste y el tendido correcto y sin dobleces de los cables bowden.	•	•	•
Limpiar el filtro de aire y la caja del filtro de aire. 🔧 (☛ pág. 54)	•	•	•
Sustituir el relleno de fibra de vidrio del silenciador. 🔧 (☛ pág. 56)		•	
Controlar que los tornillos y las tuercas estén apretados firmemente. 🔧	•	•	•
Controlar el ralentí. 🔧	•	•	•
Control final: comprobar que el vehículo sea seguro para circular y realizar un recorrido de prueba.	•	•	•
Añadir un registro de mantenimiento en **KTM DEALER.NET** y en el cuaderno de mantenimiento. 🔧	•	•	•

- Intervalo periódico

9.1.2 Mantenimiento (con una orden de taller adicional)

	Una vez después de 20 horas de servicio	Cada 40 horas de servicio - aprox. 280 litros de combustible (74 US gal)	Anualmente
Sustituir el líquido del freno de la rueda delantera. 🔧			•
Sustituir el líquido del freno trasero. 🔧			•
Cambiar el líquido del embrague hidráulico. 🔧 (☛ pág. 66)			•
Engrasar el cojinete de la pipa de la dirección. 🔧 (☛ pág. 50)			•
Controlar/ajustar los componentes del carburador. 🔧		•	•
Realizar el mantenimiento del amortiguador. 🔧	○	•	
Sustituir la biela, el cojinete de la biela y el gorrón elevador. 🔧		•	
Controlar el cambio de marchas y la caja de cambios. 🔧		•	
Sustituir todos los apoyos del motor. 🔧		•	

○ Intervalo único

- Intervalo periódico

9.2 Todos los modelos XC

9.2.1 Programa de servicio

	Cada 20 horas de servicio - aprox. 140 litros de combustible (37 US gal)	Cada 40 horas de servicio - aprox. 280 litros de combustible (74 US gal) / después de cada carrera
Controlar y cargar la batería. 🔧 (250/300 XC)	•	•
Sustituir el aceite del cambio. 🔧	•	•
Controlar las pastillas del freno de la rueda delantera. (☛ pág. 71)	•	•
Controlar las pastillas del freno de la rueda trasera. (☛ pág. 75)	•	•
Controlar los discos de freno. (☛ pág. 69)	•	•
Controlar la integridad y la hermeticidad de las conducciones del líquido de frenos.	•	•
Controlar el nivel de líquido de frenos en el freno trasero. (☛ pág. 74)	•	•
Controlar la carrera en vacío del pedal del freno. (☛ pág. 73)	•	•
Controlar el chasis y el basculante. 🔧	•	•
Controlar el cojinete del basculante. 🔧		•
Controlar la articulación del amortiguador. 🔧	•	•
Controlar el estado de los neumáticos. (☛ pág. 79)	•	•
Controlar la presión de inflado de los neumáticos. (☛ pág. 80)	•	•
Controlar la holgura de los cojinetes de las ruedas. 🔧	•	•
Controlar los cubos de las ruedas. 🔧	•	•
Controlar el alabeo de las llantas. 🔧	•	•
Controlar la tensión de los radios. (☛ pág. 80)	•	•
Controlar la cadena, la corona, el piñón y la guía de la cadena. (☛ pág. 61)	•	•
Controlar la tensión de la cadena. (☛ pág. 60)	•	•
Lubricar y comprobar la suavidad de funcionamiento de todas las piezas móviles (p. ej. manetas, cadena, ...). 🔧	•	•
Controlar/corregir el nivel de líquido del embrague hidráulico. (☛ pág. 66)	•	•
Controlar el nivel de líquido de frenos en el freno delantero. (☛ pág. 70)	•	•
Controlar la carrera en vacío de la maneta del freno de mano. (☛ pág. 69)	•	•
Controlar la holgura del cojinete de la pipa de la dirección. (☛ pág. 49)	•	•
Sustituir la bujía y la pipa de la bujía. 🔧	•	•
Controlar la membrana de admisión. 🔧	•	•
Comprobar el funcionamiento y la suavidad de marcha de la distribución de escape. 🔧		•
Comprobar el embrague. 🔧		•

	Cada 40 horas de servicio - aprox. 280 litros de combustible (74 US gal) / después de cada carrera	
	Cada 20 horas de servicio - aprox. 140 litros de combustible (37 US gal)	
Controlar la presencia de deterioro, la hermeticidad y el tendido correcto de todas las mangueras (p.ej. de combustible, refrigerante, purga, drenaje, ...) y manguitos. 🔧	•	•
Controlar el nivel de líquido refrigerante y la protección anticongelante. (☛ pág. 86)	•	•
Controlar la integridad y el tendido sin dobleces de los cables. 🔧	•	•
Controlar la integridad, el ajuste y el tendido correcto y sin dobleces de los cables bowden.	•	•
Limpiar el filtro de aire y la caja del filtro de aire. 🔧 (☛ pág. 54)	•	•
Sustituir el relleno de fibra de vidrio del silenciador. 🔧 (☛ pág. 56)	•	•
Controlar que los tornillos y las tuercas estén apretados firmemente. 🔧	•	•
Controlar el ralentí. 🔧	•	•
Control final: comprobar que el vehículo sea seguro para circular y realizar un recorrido de prueba.	•	•
Añadir un registro de mantenimiento en **KTM DEALER.NET** y en el cuaderno de mantenimiento. 🔧	•	•

- Intervalo periódico

9.2.2 Mantenimiento (con una orden de taller adicional)

				Anualmente
	Cada 80 horas de servicio - aprox. 560 litros de combustible (148 US gal) / cada 40 horas de servicio bajo condiciones deportivas - aprox. 280 litros de combustible (74 US gal)			
		Cada 40 horas de servicio - aprox. 280 litros de combustible (74 US gal)		
			Una vez después de 10 horas de servicio	
Sustituir el líquido del freno de la rueda delantera. 🔧				•
Sustituir el líquido del freno trasero. 🔧				•
Cambiar el líquido del embrague hidráulico. 🔧 (☛ pág. 66)				•
Engrasar el cojinete de la pipa de la dirección. 🔧 (☛ pág. 50)				•
Controlar/ajustar los componentes del carburador. 🔧			•	•
Realizar el mantenimiento de la horquilla. 🔧	○	•	•	
Realizar el mantenimiento del amortiguador. 🔧		•	•	
Controlar el mecanismo de arranque. 🔧 (250/300 XC)		•	•	
Sustituir el pistón y controlar el cilindro. 🔧 (250/300 XC)			•	
Sustituir el pistón y controlar el cilindro. 🔧 (150 XC USA)		•	•	
Sustituir la biela, el cojinete de la biela y el gorrón elevador. 🔧			•	
Controlar el cambio de marchas y la caja de cambios. 🔧			•	
Sustituir todos los apoyos del motor. 🔧			•	

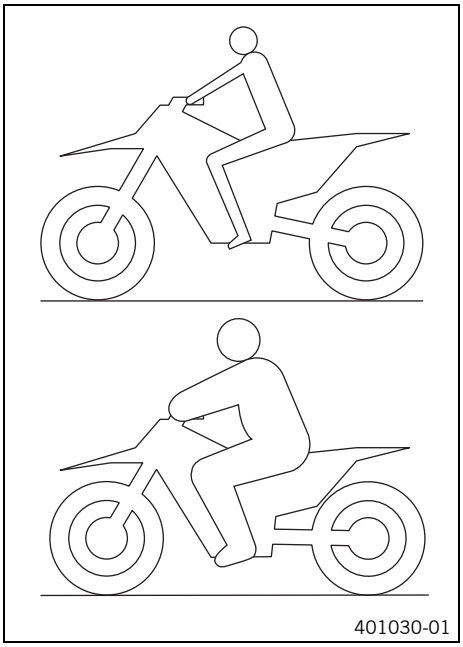
○ Intervalo único

- Intervalo periódico

10 ADAPTAR EL TREN DE RODAJE

10.1 Controlar el reglaje básico del tren de rodaje para el peso del conductor

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


401030-01

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

Prescripción

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

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

10.2 Amortiguación de la compresión del amortiguador

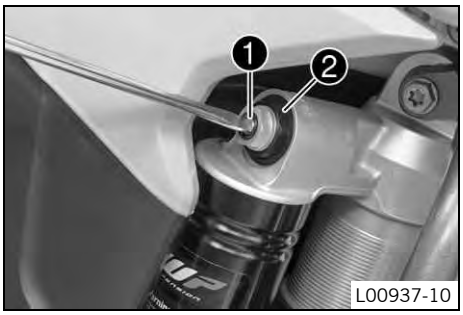
La amortiguación de la compresión del amortiguador está dividida en dos gamas: High Speed y Low Speed.
High Speed y Low Speed hacen referencia a la velocidad de compresión de la rueda trasera y no a la velocidad del vehículo.
Por ejemplo, al volver a tocar suelo después de un salto, el reglaje High Speed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

10.3 Ajustar la amortiguación de la compresión Low Speed del amortiguador

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

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

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



L00937-10

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

Información
No soltar el tornillo ❷.

– A continuación, girar en sentido antihorario el número de muescas correspondiente en función del tipo de amortiguador.

Prescripción

Amortiguación de la compresión Low Speed (125 SX EU, 150 SX EU)	
Confort	17 clics
Estándar	15 clics
Sport	13 clics
Amortiguación de la compresión Low Speed (125 SX USA, 150 SX USA)	
Confort	17 clics
Estándar	15 clics
Sport	13 clics
Amortiguación de la compresión Low Speed (250 SX EU)	
Confort	17 clics
Estándar	15 clics
Sport	13 clics
Amortiguación de la compresión Low Speed (250 SX USA)	
Confort	17 clics
Estándar	15 clics
Sport	13 clics
Amortiguación de la compresión Low Speed (150 XC USA)	
Confort	17 clics
Estándar	15 clics
Sport	13 clics
Amortiguación de la compresión Low Speed (250/300 XC)	
Confort	17 clics
Estándar	15 clics
Sport	13 clics

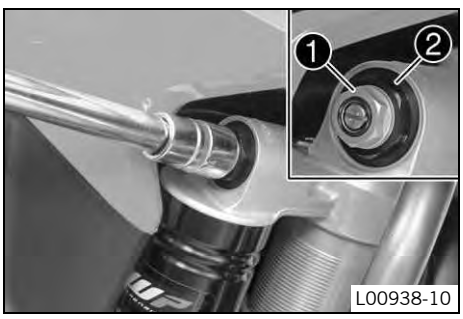
Información
Girando en sentido horario se aumenta la amortiguación; girando en sentido antihorario se reduce la amortiguación.

10.4 Ajustar la amortiguación de la compresión High Speed del amortiguador

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

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

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



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

Información
No soltar el tornillo ❷.

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

Prescripción

Amortiguación de la compresión High Speed (125 SX EU, 150 SX EU)	
Confort	2,5 vueltas
Estándar	2 vueltas
Sport	1,5 vueltas
Amortiguación de la compresión High Speed (125 SX USA, 150 SX USA)	
Confort	2,5 vueltas
Estándar	2 vueltas
Sport	1,5 vueltas
Amortiguación de la compresión High Speed (250 SX EU)	
Confort	2,5 vueltas
Estándar	2 vueltas
Sport	1,5 vueltas
Amortiguación de la compresión High Speed (250 SX USA)	
Confort	2,5 vueltas
Estándar	2 vueltas
Sport	1,5 vueltas
Amortiguación de la compresión High Speed (150 XC USA)	
Confort	2,5 vueltas
Estándar	2 vueltas
Sport	1,5 vueltas
Amortiguación de la compresión High Speed (250/300 XC)	
Confort	2,5 vueltas
Estándar	2 vueltas
Sport	1,5 vueltas

Información

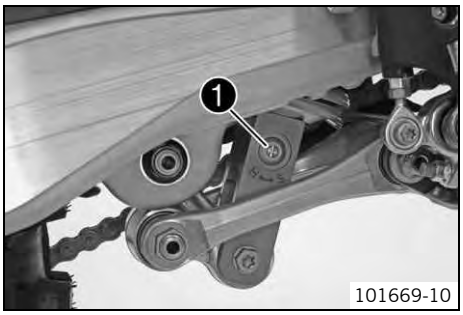
Girando en sentido horario se aumenta la amortiguación; girando en sentido antihorario se reduce la amortiguación.

10.5 Ajustar la amortiguación de la extensión del amortiguador

Precaución

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

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



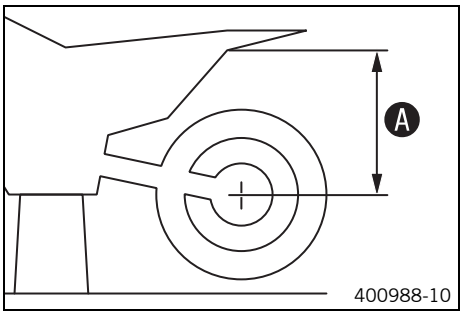
– Girar el tornillo de ajuste ❶ en sentido horario hasta la última muesca.
– A continuación, girar en sentido antihorario el número de muescas correspondiente en función del tipo de amortiguador.

Prescripción

Amortiguación de la extensión (125 SX EU, 150 SX EU)	
Confort	17 clics
Estándar	15 clics
Sport	13 clics
Amortiguación de la extensión (125 SX USA, 150 SX USA)	
Confort	17 clics
Estándar	15 clics
Sport	13 clics
Amortiguación de la extensión (250 SX EU)	
Confort	17 clics
Estándar	15 clics
Sport	13 clics
Amortiguación de la extensión (250 SX USA)	
Confort	17 clics
Estándar	15 clics
Sport	13 clics
Amortiguación de la extensión (150 XC USA)	
Confort	17 clics
Estándar	15 clics
Sport	13 clics
Amortiguación de la extensión (250/300 XC)	
Confort	17 clics
Estándar	15 clics
Sport	13 clics

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

10.6 Determinar la cota con la rueda trasera descargada

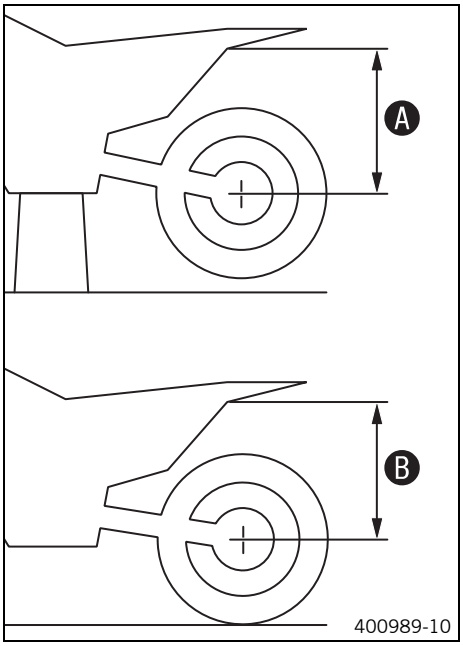


Trabajo previo
– Levantar la motocicleta con un caballete elevador. (☛ pág. 43)

Trabajo principal
– Medir la separación lo más verticalmente posible entre el eje trasero y un punto fijo: por ejemplo, una marca en el carenado lateral.
– Anotar el valor como cota Ⓐ.

Trabajo posterior
– Bajar la motocicleta del caballete elevador. (☛ pág. 43)

10.7 Controlar el recorrido estático de la suspensión



– Determinar la cota ❶ con la rueda trasera descargada. (☛ pág. 35)
– Sujetar la motocicleta en posición vertical con ayuda de otra persona.
– Medir de nuevo la separación entre el eje trasero y el punto fijo.
– Anotar el valor como cota ❷.

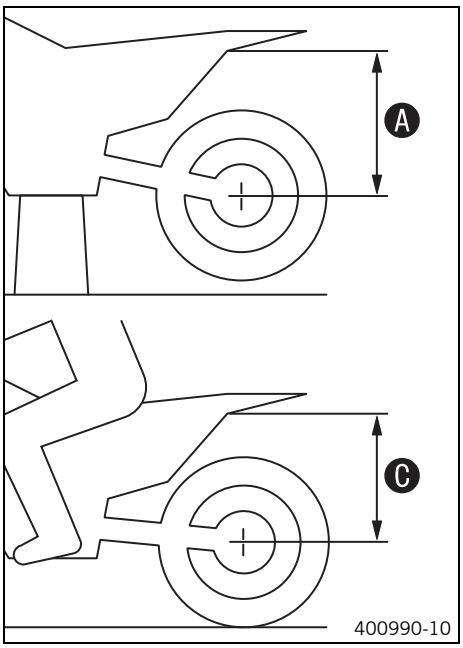
Información
El recorrido estático de la suspensión es la diferencia entre las cotas ❶ y ❷.

– Comprobar el recorrido estático de la suspensión.

Recorrido estático de la suspensión (125 SX EU, 150 SX EU)	30 mm (1,18 in)
Recorrido estático de la suspensión (125 SX USA, 150 SX USA)	30 mm (1,18 in)
Recorrido estático de la suspensión (250 SX EU)	30 mm (1,18 in)
Recorrido estático de la suspensión (250 SX USA)	30 mm (1,18 in)
Recorrido estático de la suspensión (150 XC USA)	30 mm (1,18 in)
Recorrido estático de la suspensión (250/300 XC)	30 mm (1,18 in)

» Si el recorrido estático es menor o mayor que la cota indicada.
– Ajustar el pretensado del muelle del amortiguador. 🔧 (☛ pág. 37)

10.8 Controlar el recorrido de la suspensión con conductor



– Determinar la cota ❶ con la rueda trasera descargada. (☛ pág. 35)
– Con ayuda de una segunda persona que sujete la motocicleta, el conductor debe tomar asiento sobre la motocicleta en posición normal con la ropa de protección completa (los pies apoyados sobre los reposapiés); desplace el peso varias veces hacia delante y hacia atrás.
✓ La suspensión de la rueda trasera se nivela.
– Otra persona mide de nuevo la distancia entre el eje trasero y el punto fijo.
– Anotar el valor como cota ❸.

Información
El recorrido de la suspensión con conductor es la diferencia entre las cotas ❶ y ❸.

– Comprobar el recorrido de la suspensión con conductor.

Prescripción

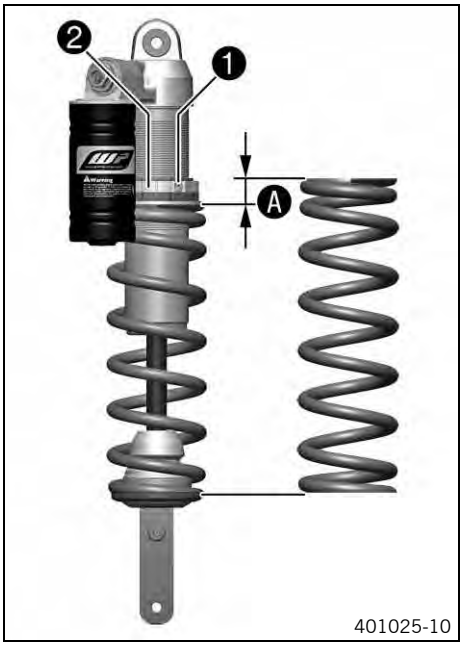
Recorrido de la suspensión con conductor (125 SX EU, 150 SX EU)	90 mm (3,54 in)
Recorrido de la suspensión con conductor (125 SX USA, 150 SX USA)	100 mm (3,94 in)
Recorrido de la suspensión con conductor (250 SX EU)	90 mm (3,54 in)
Recorrido de la suspensión con conductor (250 SX USA)	100 mm (3,94 in)
Recorrido de la suspensión con conductor (150 XC USA)	100 mm (3,94 in)
Recorrido de la suspensión con conductor (250/300 XC)	100 mm (3,94 in)

» Si el recorrido con conductor difiere de la cota indicada:
– Ajustar el recorrido de la suspensión con conductor. 🔧 (☛ pág. 38)

10.9 Ajustar el pretensado del muelle del amortiguador 🔧

Precaución
Peligro de accidente El desarmado de piezas sometidas a presión puede ocasionar daños personales.
– El amortiguador contiene nitrógeno bajo compresión elevada. Preste atención a la descripción facilitada. (Su taller especializado autorizado KTM estará encantado de ayudarle.)

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



Trabajo previo
– Levantar la motocicleta con un caballete elevador. (☛ pág. 43)
– Desmontar el silenciador. (☛ pág. 56)
– Desmontar el amortiguador. 🔧 (☛ pág. 51)
– Limpiar a fondo el amortiguador desmontado.

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

Llave de gancho (T106S)

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

Prescripción

Pretensado del muelle (125 SX EU, 150 SX EU)	9 mm (0,35 in)
Pretensado del muelle (125 SX USA, 150 SX USA)	12 mm (0,47 in)
Pretensado del muelle (250 SX EU)	8 mm (0,31 in)
Pretensado del muelle (250 SX USA)	12 mm (0,47 in)
Pretensado del muelle (150 XC USA)	12 mm (0,47 in)
Pretensado del muelle (250/300 XC)	12 mm (0,47 in)

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

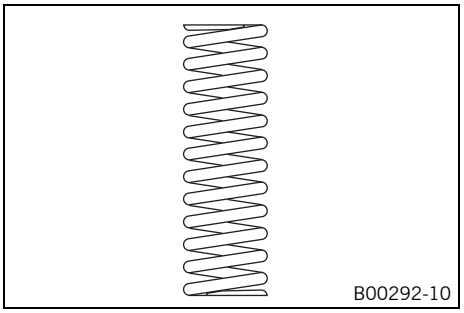
– Apretar el tornillo ❶.

Prescripción

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

Trabajo posterior
– Montar el amortiguador. 🔧 (☛ pág. 52)
– Montar el silenciador. (☛ pág. 56)
– Bajar la motocicleta del caballete elevador. (☛ pág. 43)

10.10 Ajustar el recorrido de la suspensión con conductor


B00292-10

Trabajo previo
- Levantar la motocicleta con un caballete elevador. (☛ pág. 43)
- Desmontar el silenciador. (☛ pág. 56)
- Desmontar el amortiguador. (☛ pág. 51)
- Limpiar a fondo el amortiguador desmontado.

Trabajo principal
- Seleccionar y montar el muelle adecuado.

  Prescripción

Característica elástica del muelle (125 SX EU, 150 SX EU)	
Peso del conductor: 65... 75 kg (143... 165 lb.)	45 N/mm (257 lb/in)
Peso del conductor: 75... 85 kg (165... 187 lb.)	48 N/mm (274 lb/in)
Peso del conductor: 85... 95 kg (187... 209 lb.)	51 N/mm (291 lb/in)
Característica elástica del muelle (125 SX USA, 150 SX USA)	
Peso del conductor: 65... 75 kg (143... 165 lb.)	45 N/mm (257 lb/in)
Peso del conductor: 75... 85 kg (165... 187 lb.)	48 N/mm (274 lb/in)
Peso del conductor: 85... 95 kg (187... 209 lb.)	51 N/mm (291 lb/in)
Característica elástica del muelle (250 SX EU)	
Peso del conductor: 65... 75 kg (143... 165 lb.)	51 N/mm (291 lb/in)
Peso del conductor: 75... 85 kg (165... 187 lb.)	54 N/mm (308 lb/in)
Peso del conductor: 85... 95 kg (187... 209 lb.)	57 N/mm (325 lb/in)
Característica elástica del muelle (250 SX USA)	
Peso del conductor: 65... 75 kg (143... 165 lb.)	51 N/mm (291 lb/in)
Peso del conductor: 75... 85 kg (165... 187 lb.)	54 N/mm (308 lb/in)
Peso del conductor: 85... 95 kg (187... 209 lb.)	57 N/mm (325 lb/in)
Característica elástica del muelle (150 XC USA)	
Peso del conductor: 65... 75 kg (143... 165 lb.)	45 N/mm (257 lb/in)
Peso del conductor: 75... 85 kg (165... 187 lb.)	48 N/mm (274 lb/in)
Peso del conductor: 85... 95 kg (187... 209 lb.)	51 N/mm (291 lb/in)
Característica elástica del muelle (250/300 XC)	
Peso del conductor: 65... 75 kg (143... 165 lb.)	51 N/mm (291 lb/in)
Peso del conductor: 75... 85 kg (165... 187 lb.)	54 N/mm (308 lb/in)
Peso del conductor: 85... 95 kg (187... 209 lb.)	57 N/mm (325 lb/in)

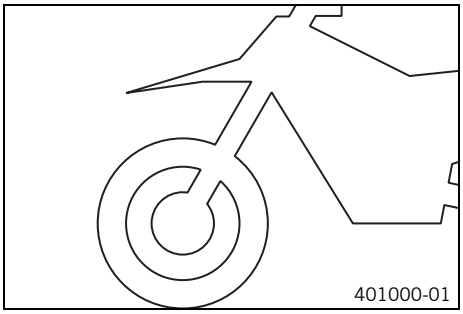
Información
La constante elástica se indica en el exterior del muelle.

Trabajo posterior
- Montar el amortiguador. (☛ pág. 52)
- Montar el silenciador. (☛ pág. 56)

– Bajar la motocicleta del caballete elevador. (☛ pág. 43)
– Controlar el recorrido estático de la suspensión. (☛ pág. 36)
– Controlar el recorrido de la suspensión con conductor. (☛ pág. 36)
– Ajustar la amortiguación de la extensión del amortiguador. (☛ pág. 34)

10.11 Controlar el reglaje básico de la horquilla

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



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

10.12 Ajustar la amortiguación de la compresión de la horquilla

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



(Todos los modelos SX)
– Girar los tornillos de ajuste ❶ en sentido horario hasta el tope.

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

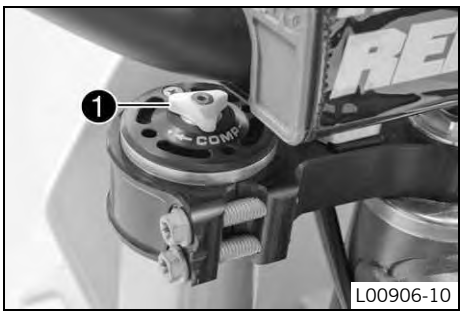
– A continuación, girar en sentido antihorario el número de muescas correspondiente en función del tipo de horquilla.

Prescripción

Amortiguación de la compresión (125 SX EU, 150 SX EU)	
Confort	14 clics
Estándar	12 clics
Sport	10 clics
Amortiguación de la compresión (125 SX USA, 150 SX USA)	
Confort	14 clics
Estándar	12 clics
Sport	10 clics
Amortiguación de la compresión (250 SX EU)	
Confort	14 clics
Estándar	12 clics
Sport	10 clics
Amortiguación de la compresión (250 SX USA)	
Confort	14 clics
Estándar	12 clics
Sport	10 clics

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

– Montar las caperuzas de protección ❶.



(Todos los modelos XC)

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

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

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

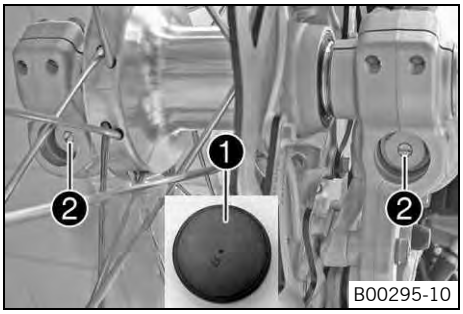
Prescripción

Amortiguación de la compresión (150 XC USA)	
Confort	15 clics
Estándar	13 clics
Sport	11 clics
Amortiguación de la compresión (250/300 XC)	
Confort	15 clics
Estándar	13 clics
Sport	11 clics

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

10.13 Ajustar la amortiguación de la extensión de la horquilla

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



(Todos los modelos SX)

– Quitar las cubiertas de protección ❶.

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

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

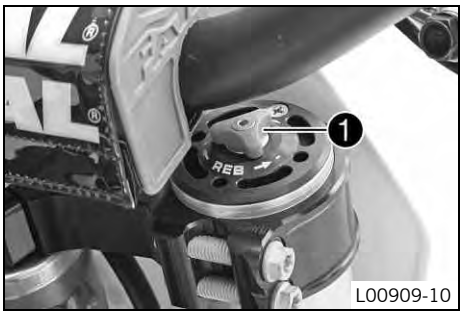
– A continuación, girar en sentido antihorario el número de muescas correspondiente en función del tipo de horquilla.

Prescripción

Amortiguación de la extensión (125 SX EU, 150 SX EU)	
Confort	14 clics
Estándar	12 clics
Sport	10 clics
Amortiguación de la extensión (125 SX USA, 150 SX USA)	
Confort	14 clics
Estándar	12 clics
Sport	10 clics
Amortiguación de la extensión (250 SX EU)	
Confort	14 clics
Estándar	12 clics
Sport	10 clics
Amortiguación de la extensión (250 SX USA)	
Confort	14 clics
Estándar	12 clics
Sport	10 clics

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

– Montar las caperuzas de protección ❶.



(Todos los modelos XC)

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

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

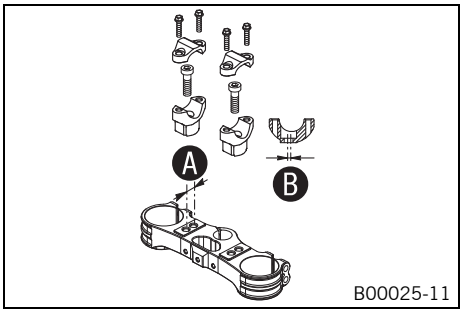
– A continuación, girar en sentido antihorario el número de muescas correspondiente en función del tipo de horquilla.

Prescripción

Amortiguación de la extensión (150 XC USA)	
Confort	15 clics
Estándar	13 clics
Sport	11 clics
Amortiguación de la extensión (250/300 XC)	
Confort	15 clics
Estándar	13 clics
Sport	11 clics

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

10.14 Posición del manillar



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

Separación entre taladros A	15 mm (0,59 in)

Los taladros en el alojamiento para el manillar están situados a una distancia ❺ del centro.

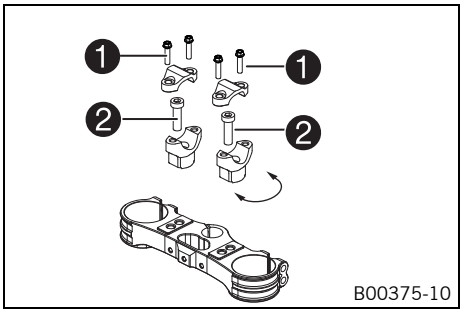
Separación entre taladros B	3,5 mm (0,138 in)

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

10.15 Ajustar la posición del manillar

Advertencia
Peligro de accidente Rotura del manillar.

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



– Soltar los tornillos ❶. Desmontar las bridas del manillar. Desmontar el manillar y colocarlo a un lado.

Información
Cubrir la motocicleta y las piezas adosadas para evitar que puedan deteriorarse.
No doblar los cables ni las conducciones.

– Soltar los tornillos ❷. Desmontar el alojamiento del manillar.
– Colocar el alojamiento del manillar en la posición deseada. Montar los tornillos ❷ y apretarlos.

Prescripción

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

Información
Colocar los alojamientos del manillar a la izquierda y a la derecha en la misma posición.

– Colocar el manillar en su posición.

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

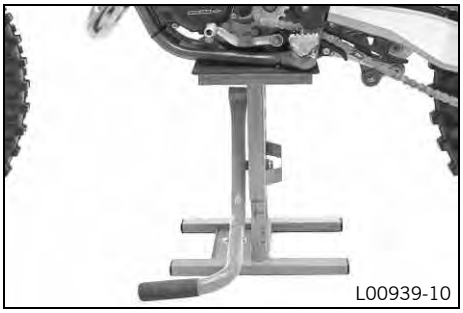
– Colocar las bridas de manillar en su posición. Montar y apretar uniformemente los tornillos ❶.

Prescripción

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

11 MANTENIMIENTO DEL CHASIS

11.1 Levantar la motocicleta con un caballete elevador


L00939-10

(Todos los modelos 125/150)

Indicación

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

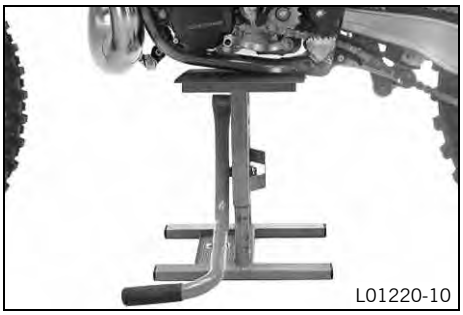
– Estacionar el vehículo siempre sobre una superficie lisa y de suficiente consistencia.

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

Caballete elevador (54829055000)

✓ Las ruedas no deben estar en contacto con el suelo.

– Asegurar la motocicleta para evitar que pueda caerse.


L01220-10

(Todos los modelos 250/300)

Indicación

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

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

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

Caballete elevador (54829055000)

✓ Las ruedas no deben estar en contacto con el suelo.

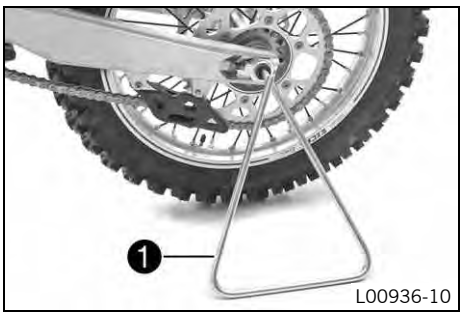
– Asegurar la motocicleta para evitar que pueda caerse.

11.2 Bajar la motocicleta del caballete elevador

Indicación

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

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



L00936-10

(Todos los modelos SX)

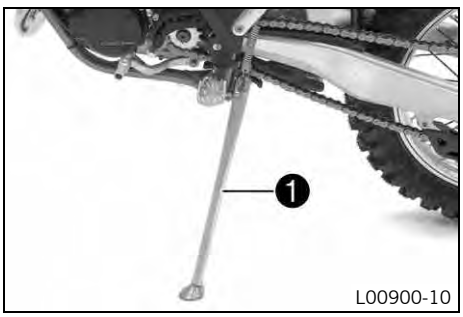
– Bajar la motocicleta del caballete elevador.

– Quitar el caballete elevador.

– Para detener la motocicleta, colocar el caballete acoplable ❶ en el lado izquierdo del eje de la rueda.

Información

Antes de ponerse en marcha, extraer el caballete acoplable.



L00900-10

(Todos los modelos XC)

– Bajar la motocicleta del caballete elevador.

– Quitar el caballete elevador.

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

Información

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

11.3 Purgar el aire de las botellas de la horquilla



Trabajo previo

– Levantar la motocicleta con un caballete elevador. (☛ pág. 43)

Trabajo principal

– Desmontar brevemente los tornillos de purga de aire ❶.

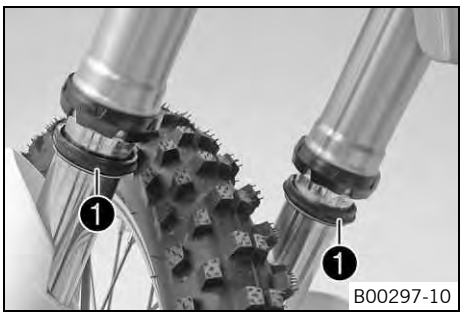
✓ Con ello se suprime en su caso la sobrepresión existente en el interior de la horquilla.

– Montar los tornillos de purga de aire y apretarlos.

Trabajo posterior

– Bajar la motocicleta del caballete elevador. (☛ pág. 43)

11.4 Limpiar los manguitos guardapolvo de las botellas de la horquilla



Trabajo previo

– Levantar la motocicleta con un caballete elevador. (☛ pág. 43)

– Soltar el protector de la horquilla. (☛ pág. 44)

Trabajo principal

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

Información

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

Advertencia

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

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

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

Spray de aceite universal (☛ pág. 136)

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

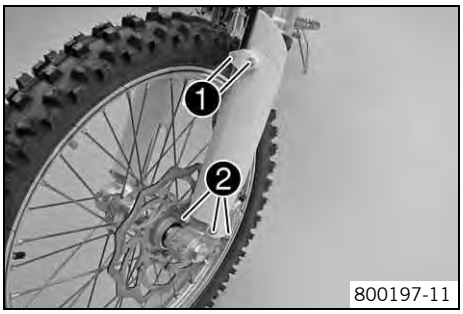
– Suprimir los restos de aceite.

Trabajo posterior

– Colocar el protector de la horquilla en su posición. (☛ pág. 45)

– Bajar la motocicleta del caballete elevador. (☛ pág. 43)

11.5 Soltar el protector de la horquilla

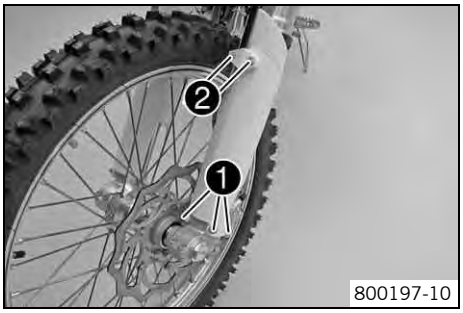


– Soltar los tornillos ❶ y desmontar la pinza.

– Soltar los tornillos ❷ en la botella izquierda de la horquilla. Desplazar el protector de la horquilla hacia abajo.

– Soltar los tornillos en la botella derecha de la horquilla. Desplazar el protector de la horquilla hacia abajo.

11.6 Colocar el protector de la horquilla en su posición



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

Prescripción

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

– Colocar el tubo del freno. Colocar la pinza, montar los tornillos ❷ y apretarlos.
– Colocar el protector de la horquilla en su posición en la botella derecha de la horquilla. Montar los tornillos y apretarlos.

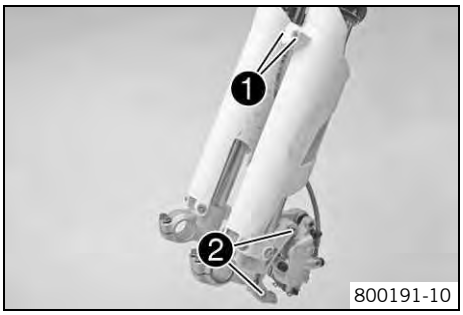
Prescripción

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

11.7 Desmontar las botellas de la horquilla

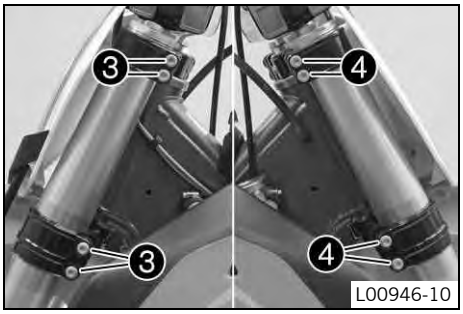
Trabajo previo

– Levantar la motocicleta con un caballete elevador. (☛ pág. 43)
– Desmontar la rueda delantera. (☛ pág. 77)



Trabajo principal

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



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

11.8 Montar las botellas de la horquilla

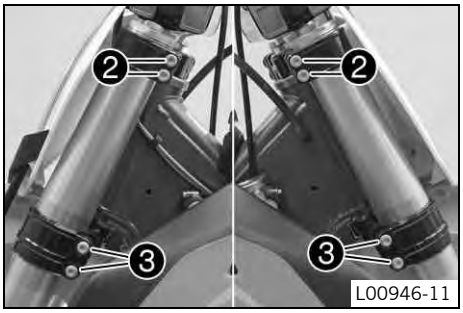


Trabajo principal

– Colocar las botellas de la horquilla en su posición.

Información

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



– Apretar los tornillos ❷.

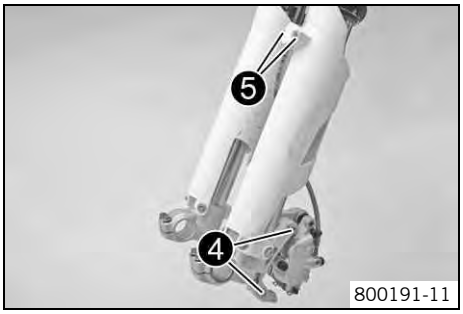
Prescripción

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

– Apretar los tornillos ❸.

Prescripción

Tornillo de la tija inferior	M8	12 Nm (8,9 lbf ft)



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

Prescripción

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

– Colocar el tubo del freno. Colocar la pinza, montar los tornillos ❺ y apretarlos.

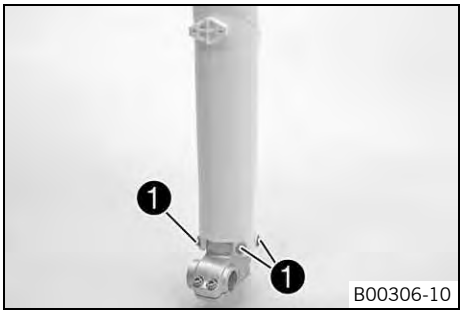
Trabajo posterior

– Montar la rueda delantera. (☛ pág. 77)

11.9 Desmontar el protector de la horquilla

Trabajo previo

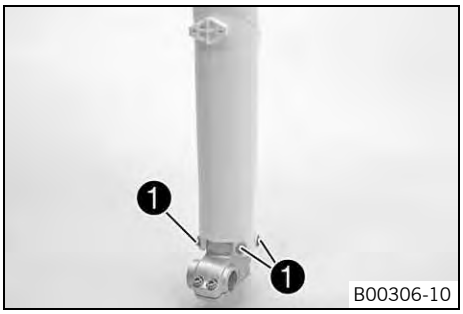
– Levantar la motocicleta con un caballete elevador. (☛ pág. 43)
– Desmontar la rueda delantera. (☛ pág. 77)
– Desmontar las botellas de la horquilla. (☛ pág. 45)



Trabajo principal

– Soltar los tornillos ❶ en la botella izquierda de la horquilla. Desmontar el protector de la horquilla hacia arriba.
– Soltar los tornillos en la botella derecha de la horquilla. Desmontar el protector de la horquilla hacia arriba.

11.10 Montar el protector de la horquilla



Trabajo principal

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

Prescripción

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

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

Prescripción

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

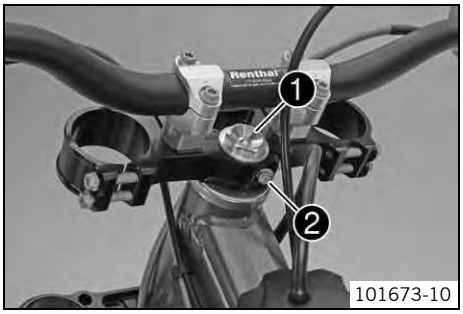
Trabajo posterior

– Montar las botellas de la horquilla. (☛ pág. 45)
– Montar la rueda delantera. (☛ pág. 77)

11.11 Desmontar la tija inferior de la horquilla

Trabajo previo

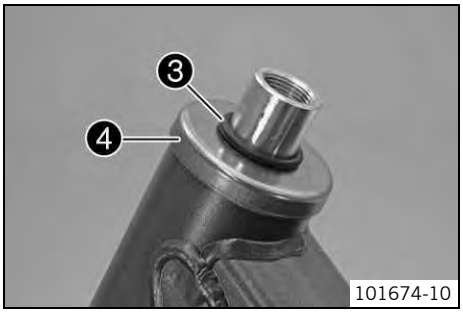
– Levantar la motocicleta con un caballete elevador. (☛ pág. 43)
– Desmontar la rueda delantera. (☛ pág. 77)
– Desmontar las botellas de la horquilla. (☛ pág. 45)
– Desmontar la placa portanúmeros. (☛ pág. 50)
– Desmontar el guardabarros delantero. (☛ pág. 50)
– Quitar el acolchado del manillar.



Trabajo principal

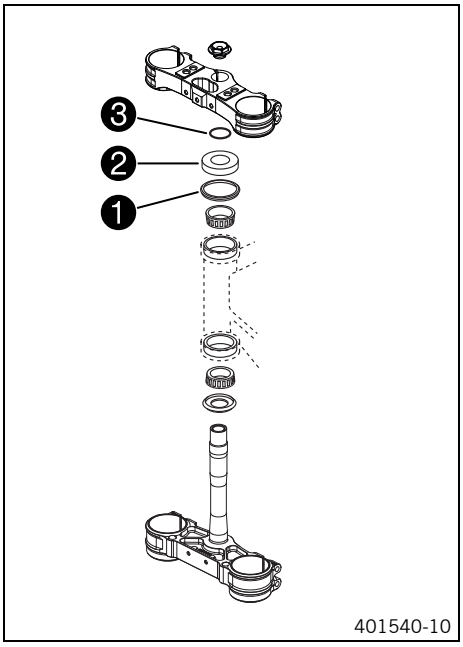
– Soltar el tornillo ❶.
– Soltar el tornillo ❷.
– Desmontar la tija superior de la horquilla con el manillar y colocar ambas piezas a un lado.

Información
Cubrir la motocicleta y las piezas adosadas para evitar que puedan deteriorarse.
No doblar los cables ni las conducciones.



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

11.12 Montar la tija inferior de la horquilla

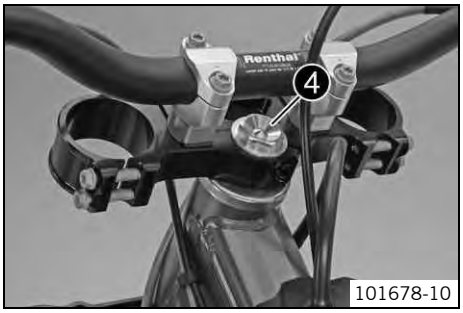


Trabajo principal

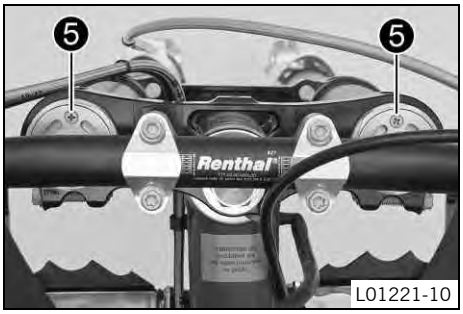
– Limpiar los cojinetes y las juntas, comprobar que no están deteriorados y engrasarlos.

Grasa lubricante de alta viscosidad (☛ pág. 136)

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



– Colocar la tija superior de la horquilla con el manillar en su posición.
– Montar el tornillo ❹, pero no apretarlo todavía.



(Todos los modelos SX)

– Colocar las botellas de la horquilla en su posición.
  ✓ Los tornillos de purga de aire ❺ miran hacia delante.

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



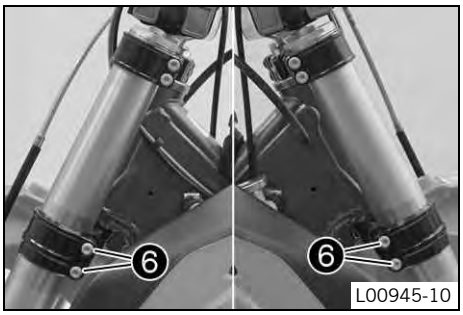
(Todos los modelos XC)

– Colocar las botellas de la horquilla en su posición.

✓ Los tornillos de purga de aire ❺ miran hacia delante.

Información

La amortiguación de la extensión se encuentra en la botella de la horquilla derecha (tornillo de ajuste rojo). La amortiguación de la compresión se encuentra en la botella de la horquilla izquierda (tornillo de ajuste blanco).
En los laterales del extremo superior de las botellas de la horquilla hay unas hendiduras. La segunda hendidura (desde arriba) debe cerrarse con el borde superior de la tija superior de la horquilla.



– Apretar los tornillos ❻.

Prescripción

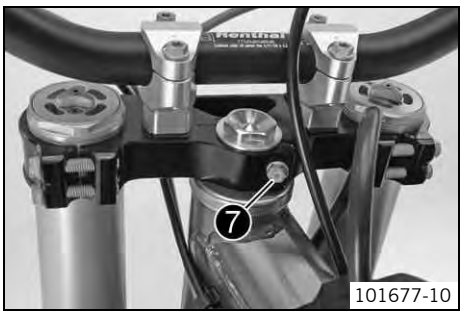
Tornillo de la tija inferior	M8	12 Nm (8,9 lbf ft)



– Apretar el tornillo ❹.

Prescripción

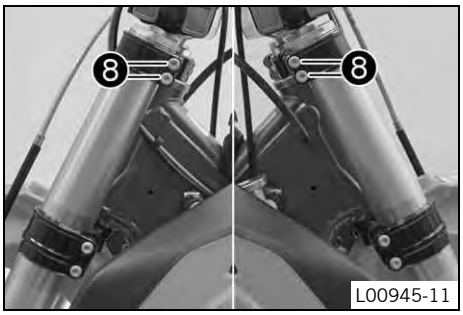
Tornillo de la pipa de la dirección, arriba	M20x1,5	12 Nm (8,9 lbf ft)



– Montar el tornillo ❼ y apretarlo.

Prescripción

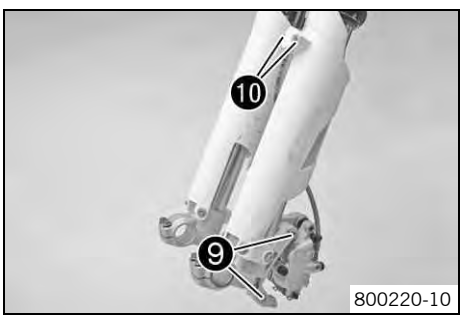
Tornillo del tubo de la tija, arriba	M8	17 Nm (12,5 lbf ft)	**Loctite® 243™**



– Apretar los tornillos ❽.

Prescripción

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



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

Prescripción

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

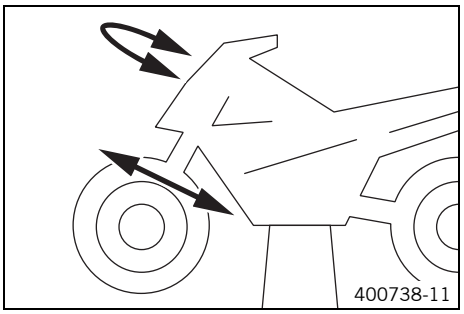
– Colocar el tubo del freno y la pinza en su posición. Montar y apretar los tornillos ❿.

Trabajo posterior
- Comprobar que el ramal de cables, los cables bowden y las conducciones del freno y del embrague quedan bien tendidas, y que pueden moverse correctamente.
- Montar el guardabarros delantero. (☛ pág. 51)
- Montar la rueda delantera. 🔧 (☛ pág. 77)
- Controlar la holgura del cojinete de la pipa de la dirección. (☛ pág. 49)
- Bajar la motocicleta del caballete elevador. (☛ pág. 43)
- Montar la placa portanúmeros. (☛ pág. 50)
- Montar el acolchado del manillar.

11.13 Controlar la holgura del cojinete de la pipa de la dirección

Advertencia
Peligro de accidente Comportamiento inseguro a causa de una holgura incorrecta en el cojinete de la pipa de la dirección.
- Ajustar inmediatamente la holgura del cojinete de la pipa de la dirección. (Su taller especializado autorizado KTM estará encantado de ayudarle.)

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



Trabajo previo
- Levantar la motocicleta con un caballete elevador. (☛ pág. 43)

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

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

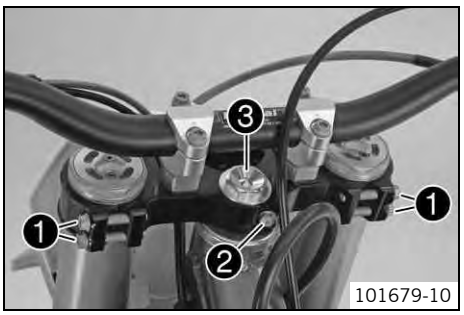
  - » Si se aprecia holgura:
    - Ajustar la holgura del cojinete de la pipa de la dirección. 🔧 (☛ pág. 49)
- Mover el manillar de un lado a otro en el margen completo de giro.

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

  - » Si se aprecian puntos de encastre:
    - Ajustar la holgura del cojinete de la pipa de la dirección. 🔧 (☛ pág. 49)
    - Controlar y sustituir en caso necesario el cojinete de la pipa de la dirección.

Trabajo posterior
- Bajar la motocicleta del caballete elevador. (☛ pág. 43)

11.14 Ajustar la holgura del cojinete de la pipa de la dirección 🔧



Trabajo previo
- Levantar la motocicleta con un caballete elevador. (☛ pág. 43)
- Retirar el acolchado del manillar.

Trabajo principal
- Soltar los tornillos ❶. Soltar el tornillo ❷.
- Soltar el tornillo ❸ y apretarlo de nuevo.

  Prescripción

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

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

  Prescripción

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

– Montar el tornillo ❷ y apretarlo.

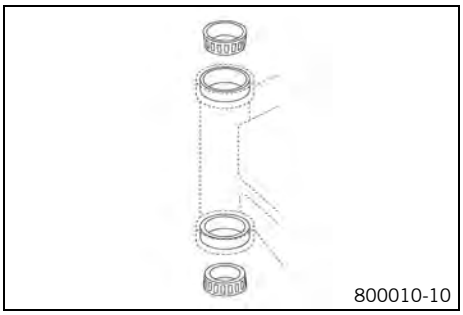
Prescripción

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

Trabajo posterior

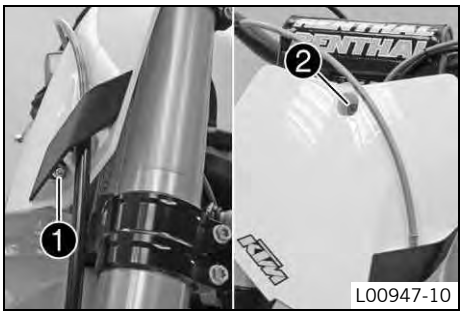
– Controlar la holgura del cojinete de la pipa de la dirección. (☛ pág. 49)
– Bajar la motocicleta del caballete elevador. (☛ pág. 43)
– Montar el acolchado del manillar.

11.15 Engrasar el cojinete de la pipa de la dirección



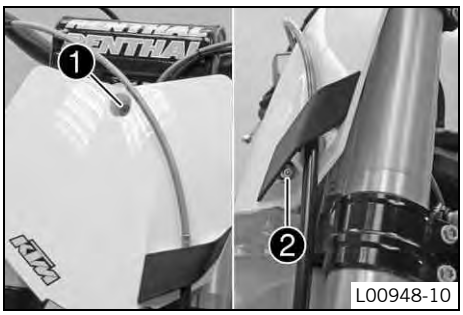
– Desmontar la tija inferior de la horquilla. (☛ pág. 46)
– Montar la tija inferior de la horquilla. (☛ pág. 47)

11.16 Desmontar la placa portanúmeros



– Soltar el tornillo ❶ y desmontar la pinza.
– Soltar el tornillo ❷. Desmontar la placa portanúmeros.

11.17 Montar la placa portanúmeros



– Colocar la placa portanúmeros en su posición. Montar el tornillo ❶ y apretarlo.

Prescripción

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

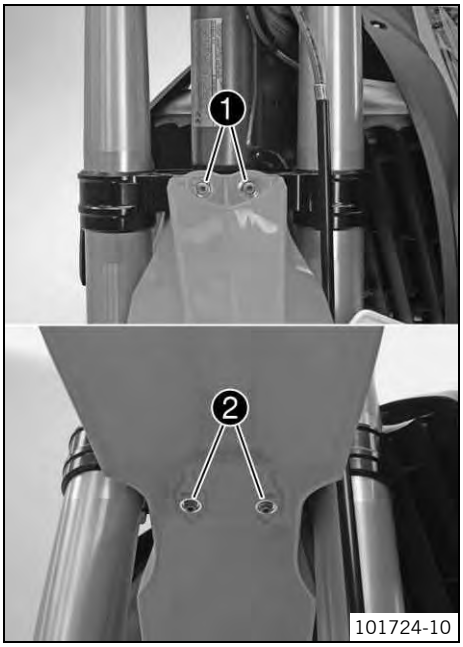
Información
Asegurarse de que los talones de sujeción engranan con el guardabarros.

– Colocar el tubo del freno. Colocar la pinza, montar el tornillo ❷ y apretarlo.

11.18 Desmontar el guardabarros delantero

Trabajo previo

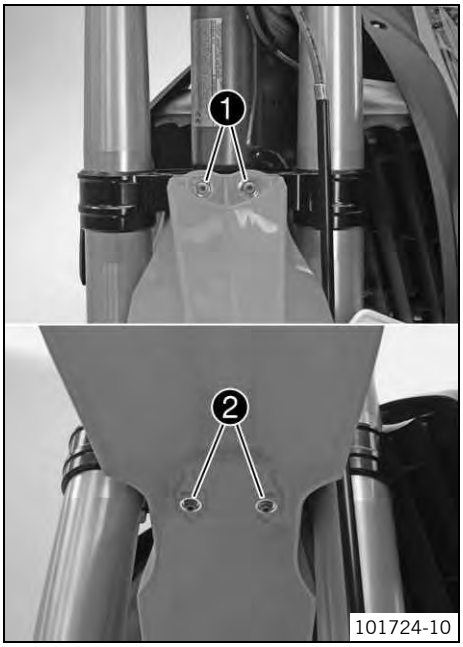
– Desmontar la placa portanúmeros. (☛ pág. 50)



Trabajo principal

– Retirar los tornillos ❶ y ❷. Desmontar el guardabarros delantero.

11.19 Montar el guardabarros delantero



Trabajo principal

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

Prescripción

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

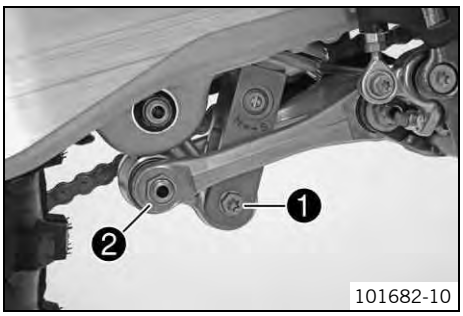
Trabajo posterior

– Montar la placa portanúmeros. (☛ pág. 50)

11.20 Desmontar el amortiguador 🔧

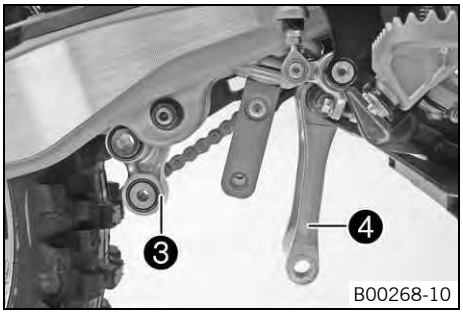
Trabajo previo

– Levantar la motocicleta con un caballete elevador. (☛ pág. 43)
– Desmontar el silenciador. (☛ pág. 56)



Trabajo principal

– Soltar el tornillo ❶.
– Soltar el tornillo ❷.



– Presionar la palanca acodada ❸ hacia atrás.
– Presionar la palanca de unión ❹ hacia abajo.



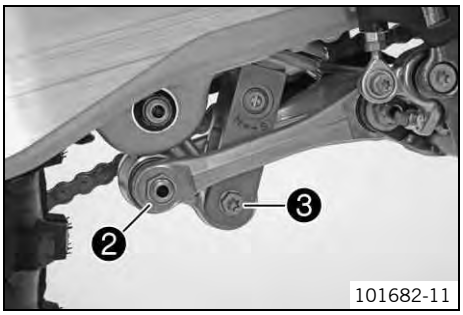
– Soltar el tornillo ❺.
– Extraer el amortiguador hacia arriba.

11.21 Montar el amortiguador



Trabajo principal
– Introducir el amortiguador desde arriba.
– Colocar el amortiguador en su posición correcta.
– Montar y apretar el tornillo ❶.
Prescripción

Tornillo del amortiguador, arriba	M10	60 Nm (44,3 lbf ft)	**Loctite® 2701™**



– Colocar la palanca acodada y la palanca de unión.
– Montar el tapón roscado ❷ y apretarlo.
Prescripción

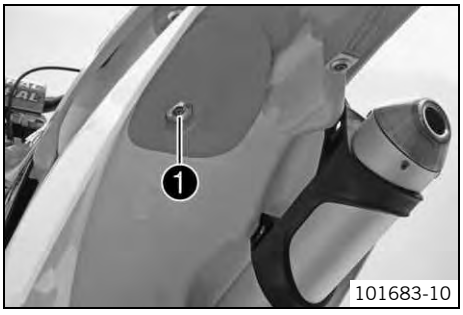
Tuerca de la palanca de unión en la palanca acodada	M14x1,5	80 Nm (59 lbf ft)

– Montar y apretar el tornillo ❸.
Prescripción

Tornillo del amortiguador, abajo	M10	60 Nm (44,3 lbf ft)	**Loctite® 2701™**

Trabajo posterior
– Montar el silenciador. (☛ pág. 56)
– Bajar la motocicleta del caballete elevador. (☛ pág. 43)

11.22 Desmontar el asiento

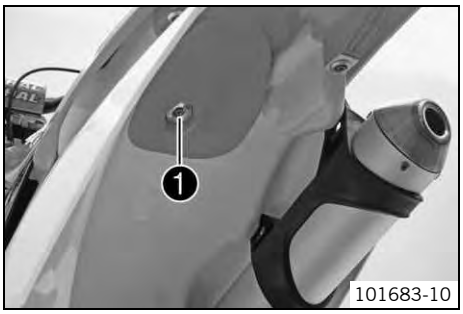


– Soltar el tornillo ❶. Levantar la parte trasera del asiento, tirar de él hacia atrás y desmontarlo a continuación hacia arriba.

11.23 Montar el asiento



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

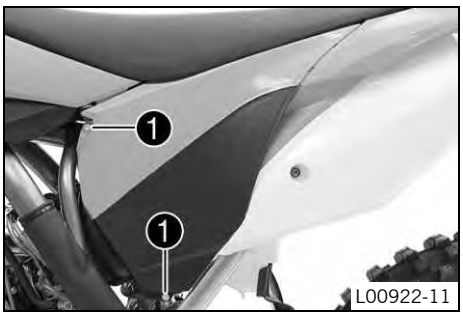


– Montar el tornillo ❶ de sujeción del asiento y apretarlo.

Prescripción

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

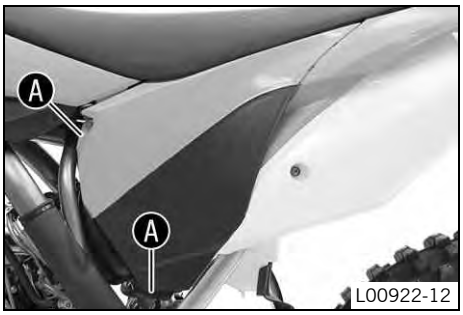
11.24 Desmontar la tapa de la caja del filtro de aire



Condición

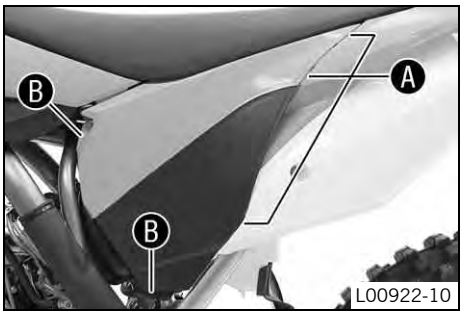
Tapa de la caja del filtro de aire asegurada.

– Retirar los tornillos ❶.

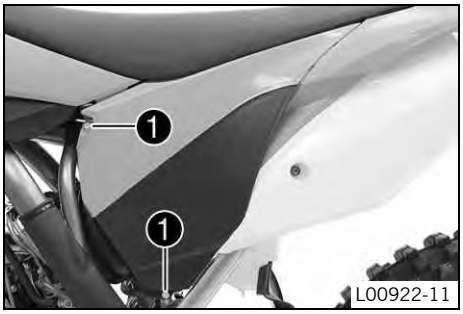


– Extraer lateralmente la tapa de la caja del filtro de aire en la zona ❹ y desmontarla hacia delante.

11.25 Montar la tapa de la caja del filtro de aire



– Enganchar la tapa de la caja del filtro de aire por la zona trasera ❹ y enclavarla por la zona delantera ❸.



Condición

Tapa de la caja del filtro de aire asegurada.

– Montar y apretar los tornillos ❶.

Prescripción

Tornillo de la tapa de la caja del filtro de aire	**EJOT PT®** K60x20-Z	3 Nm (2,2 lbf ft)	Tornillo EJOT PT (0017060204)

11.26 Desmontar el filtro de aire

Indicación

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

– No poner nunca en servicio el vehículo sin filtro de aire, pues en otro caso puede penetrar polvo y suciedad en el motor, originando un desgaste prematuro.

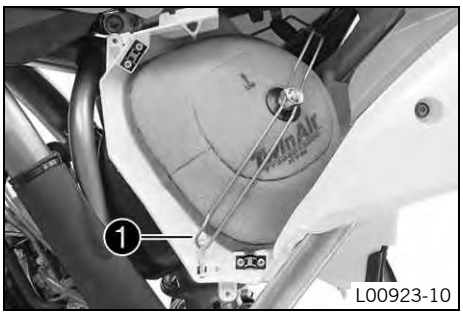
Advertencia

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

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

Trabajo previo

– Desmontar la tapa de la caja del filtro de aire. (☛ pág. 53)



Trabajo principal

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

– Extraer el filtro de aire de su soporte.

11.27 Limpiar el filtro de aire y la caja del filtro de aire

Advertencia

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

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

Información

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

Trabajo previo

– Desmontar la tapa de la caja del filtro de aire. (☛ pág. 53)

– Desmontar el filtro de aire. (☛ pág. 54)



Trabajo principal

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

Agente de limpieza para filtros de aire (☛ pág. 135)

Información

Oprimir sólo ligeramente el filtro de aire, no exprimirlo.

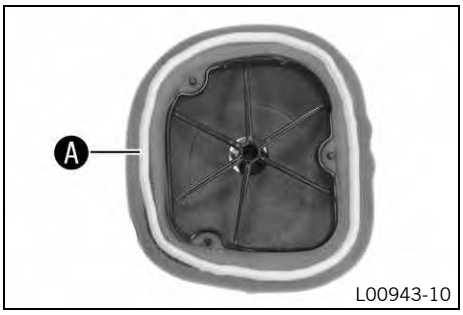
– Engrasar el filtro de aire seco con aceite de alta calidad para filtros.

Aceite para filtros de aire de gomaespuma (☛ pág. 135)

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

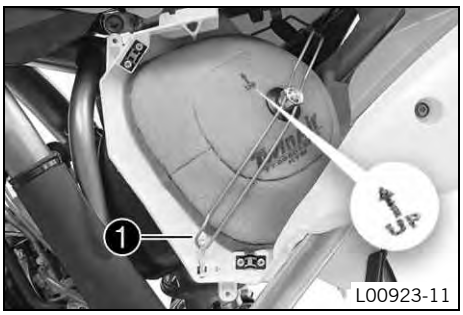
Trabajo posterior
– Montar el filtro de aire. 🔧 (☛ pág. 55)
– Montar la tapa de la caja del filtro de aire. (☛ pág. 53)

11.28 Montar el filtro de aire 🔧



Trabajo principal
– Montar el filtro de aire limpio en el soporte.
– Engrasar la zona Ⓐ del filtro de aire.

Grasa de larga duración (☛ pág. 135)



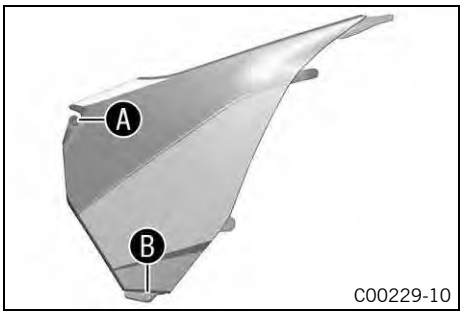
– Montar las dos piezas juntas, posicionarlas y fijarlas con el estribo de sujeción del filtro de aire ❶.
✓ La flecha de la marca **UP** mira hacia arriba.

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

Trabajo posterior
– Montar la tapa de la caja del filtro de aire. (☛ pág. 53)

11.29 Asegurar la tapa de la caja del filtro de aire 🔧

Trabajo previo
– Desmontar la tapa de la caja del filtro de aire. (☛ pág. 53)

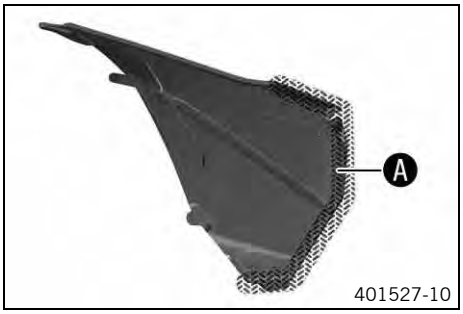


Trabajo principal
– Hacer un agujero en las marcas Ⓐ y Ⓑ.
Prescripción

Diámetro	6 mm (0,24 in)

Trabajo posterior
– Montar la tapa de la caja del filtro de aire. (☛ pág. 53)

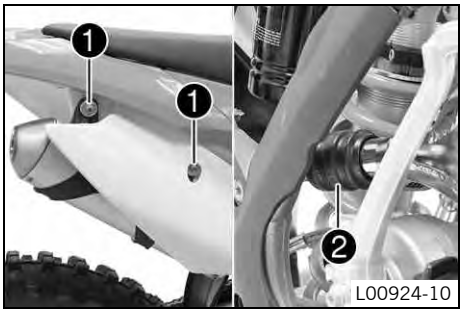
11.30 Estanqueizar la caja del filtro de aire 🔧



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

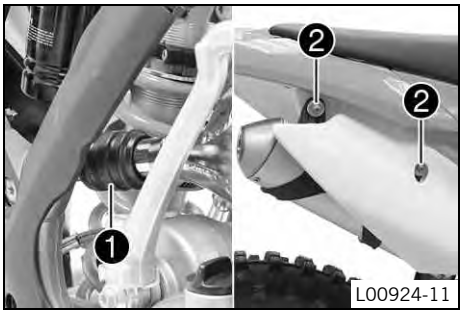
11.31 Desmontar el silenciador

Advertencia
Peligro de quemaduras El equipo de escape alcanza temperaturas muy elevadas durante el funcionamiento del vehículo.
– Esperar a que se enfríe el equipo de escape. No tocar las piezas calientes.



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

11.32 Montar el silenciador



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

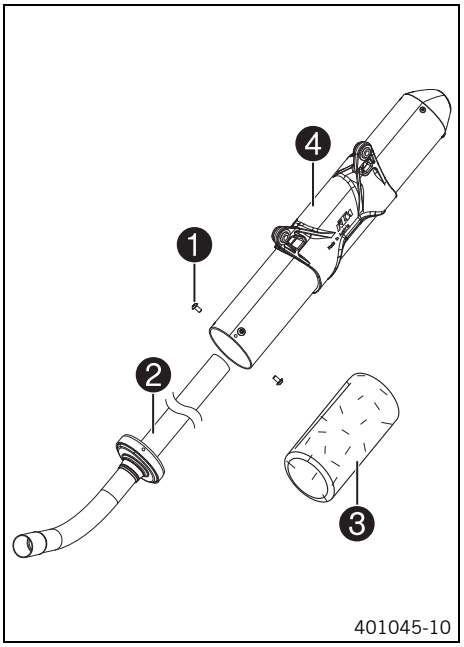
Demás tornillos del chasis	M6	10 Nm (7,4 lbf ft)

11.33 Sustituir el relleno de fibra de vidrio del silenciador

Advertencia
Peligro de quemaduras El equipo de escape alcanza temperaturas muy elevadas durante el funcionamiento del vehículo.
– Esperar a que se enfríe el equipo de escape. No tocar las piezas calientes.

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

Trabajo previo
– Desmontar el silenciador. (☛ pág. 56)



Trabajo principal
- Soltar los tornillos ❶. Extraer el tubo interior ❷.
- Tirar del relleno de fibra de vidrio ❸ del tubo interior.
- Limpiar las piezas que se vayan a volver a montar.
- Montar un relleno de fibra de vidrio nuevo ❸ en el tubo interior.
- Deslizar el tubo exterior ❹ sobre el tubo interior con el nuevo relleno de fibra de vidrio.
- Montar y apretar todos los tornillos ❶.

Trabajo posterior
- Montar el silenciador. (☛ pág. 56)

11.34 Desmontar el depósito de combustible

Peligro

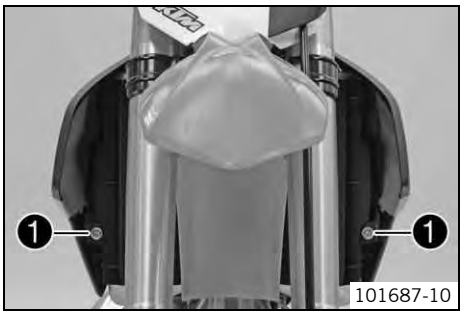
Peligro de incendio El carburante es fácilmente inflamable.

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

Advertencia

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

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

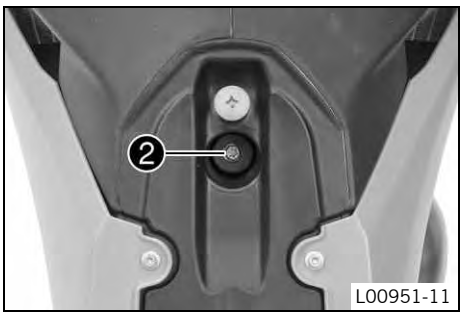


Trabajo previo
- Desmontar el asiento. (☛ pág. 52)

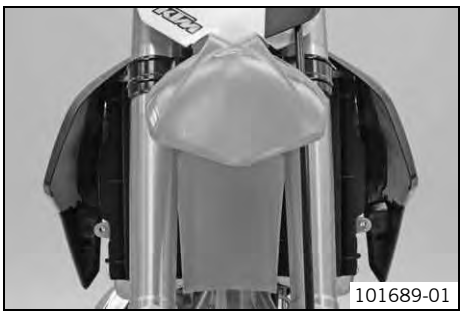
Trabajo principal
- Cerrar el grifo de la gasolina.
- Desmontar la manguera de combustible.

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

- Soltar los tornillos ❶ con casquillo de collarín.



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



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

11.35 Montar el depósito de combustible

Peligro

Peligro de incendio El carburante es fácilmente inflamable.

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

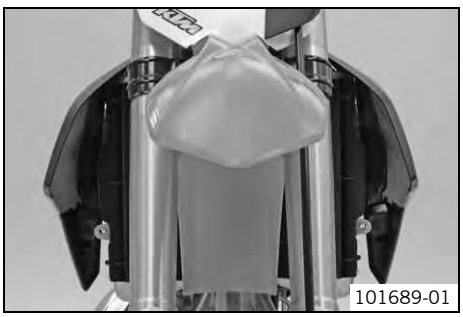
Advertencia

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

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

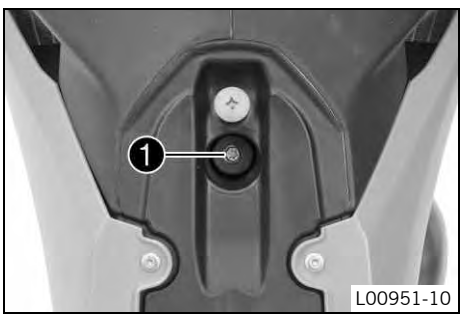
Trabajo previo

– Desmontar el asiento. (☛ pág. 52)
– Desmontar el depósito de combustible. (☛ pág. 57)
– Controlar el tendido del cable bowden del acelerador. (☛ pág. 63)



Trabajo principal

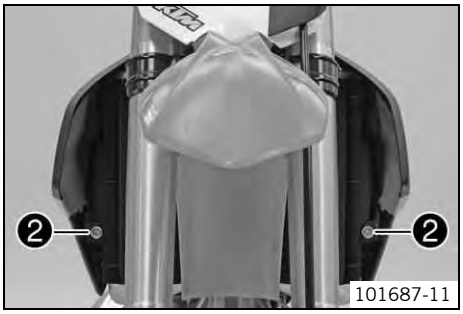
– Colocar el depósito de combustible y colgar los dos spoilers lateralmente en la sujeción del radiador.
– Asegurarse de que no quede pinzado ni resulte dañado ningún cable o cable bowden.



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

Prescripción

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



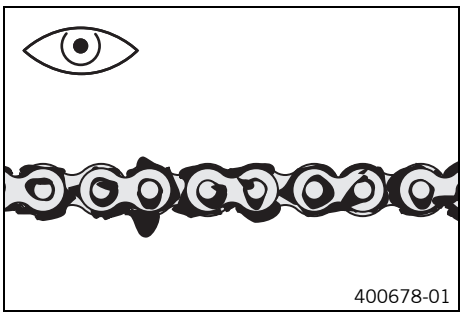
– Montar los tornillos ❷ con el casquillo de collarín y apretarlos.
  Prescripción

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

– Conectar la manguera de gasolina.

Trabajo posterior
– Montar el asiento. (☛ pág. 53)

11.36 Controlar la suciedad de la cadena



– Comprobar si hay suciedad patente sobre la cadena.
  » Si la cadena está muy sucia:
    – Limpiar la cadena. (☛ pág. 59)

11.37 Limpiar la cadena

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

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

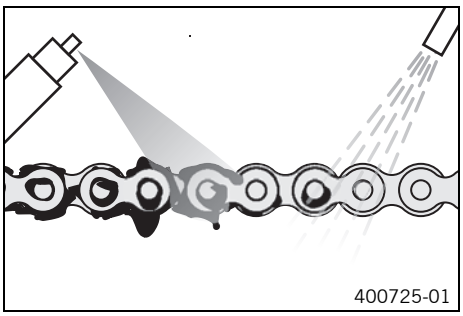
Advertencia
Peligro de accidente Reducción de la capacidad de frenado a causa de aceite o grasa sobre los discos de freno.

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

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

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

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



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

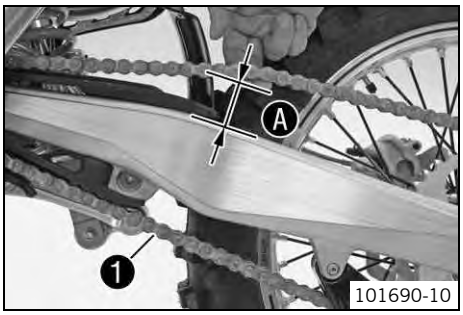
Agente de limpieza para cadenas (☛ pág. 135)
Spray para cadenas (todoterreno) (☛ pág. 136)

11.38 Controlar la tensión de la cadena

Advertencia

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

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



Trabajo previo

– Levantar la motocicleta con un caballete elevador. (☛ pág. 43)

Trabajo principal

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

Información

La sección inferior de la cadena ❶ tiene que estar tensada.
Las cadenas no se desgastan siempre de forma homogénea; repetir la medición en varios puntos de la cadena.

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

» Si la tensión de la cadena no coincide con el valor prescrito:
– Ajustar la tensión de la cadena. (☛ pág. 60)

Trabajo posterior

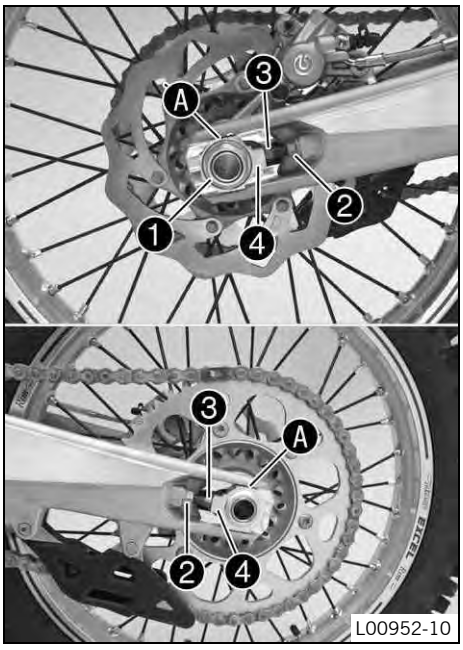
– Bajar la motocicleta del caballete elevador. (☛ pág. 43)

11.39 Ajustar la tensión de la cadena

Advertencia

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

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



Trabajo previo

– Levantar la motocicleta con un caballete elevador. (☛ pág. 43)
– Controlar la tensión de la cadena. (☛ pág. 60)

Trabajo principal

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

Prescripción

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

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

Prescripción

Tuerca del eje de la rueda trasera	M25x1,5	80 Nm (59 lbf ft)

Información

Gracias a la amplia gama de ajuste de los tensores de la cadena (32 mm (1,18 in)), es posible conducir con diferentes desmultiplicaciones secundarias sin modificar la longitud de la cadena.
Los tensores de la cadena ❹ pueden girarse 180°.

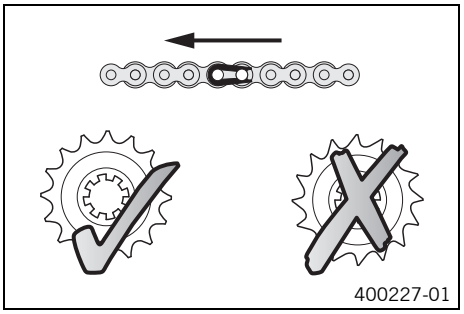
Trabajo posterior

– Bajar la motocicleta del caballete elevador. (☛ pág. 43)

11.40 Controlar la cadena, la corona, el piñón y la guía de la cadena

Trabajo previo

– Levantar la motocicleta con un caballete elevador. (☛ pág. 43)

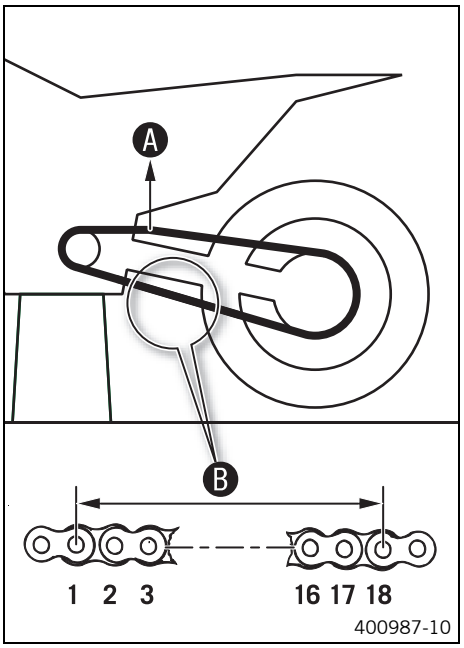

400227-01

Trabajo principal

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

Información

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



400987-10

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

Prescripción

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

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

Información

Debido a que las cadenas no se desgastan siempre de forma homogénea, la medición debe repetirse en varios puntos de la cadena.

Separación máxima Ⓑ en el punto más largo de la cadena	272 mm (10,71 in)

  » Si la separación Ⓑ es mayor que la cota indicada:
    – Sustituir el juego de transmisión. 🔧

Información

Siempre que se monta una cadena nueva, hay que sustituir al mismo tiempo la corona y el piñón de la cadena.
Las cadenas nuevas se desgastan más rápidamente si se colocan sobre una corona o un piñón antiguos, desgastados.


800201-10

– Controlar si la protección contra el deslizamiento de la cadena está desgastada.
  » Si el borde inferior del bulón de la cadena se encuentra a la altura o por debajo de la protección contra deslizamiento de la cadena:
    – Sustituir la protección contra el deslizamiento de la cadena.
– Comprobar que esté bien apretada la protección contra el deslizamiento de la cadena.
  » Si la protección contra el deslizamiento de la cadena está suelta:
    – Apretar la protección contra el deslizamiento de la cadena.

    Prescripción

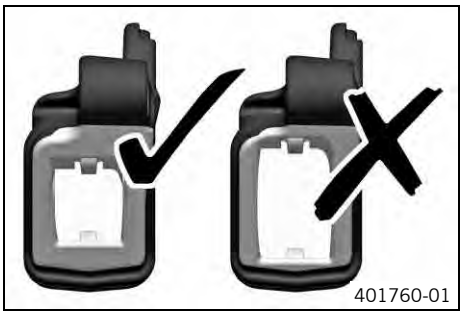
Tornillo de la protección contra el deslizamiento de la cadena	M6	6 Nm (4,4 lbf ft)	**Loctite® 243™**


800202-10

– Controlar si la pieza de deslizamiento de la cadena está desgastada.
  » Si el borde inferior del bulón de la cadena se encuentra a la altura o por debajo de la pieza de deslizamiento de la cadena:
    – Sustituir la pieza de deslizamiento de la cadena.
– Comprobar que esté bien apretada la pieza de deslizamiento de la cadena.
  » Si la pieza de deslizamiento de la cadena está suelta:
    – Apretar la pieza de deslizamiento de la cadena.

    Prescripción

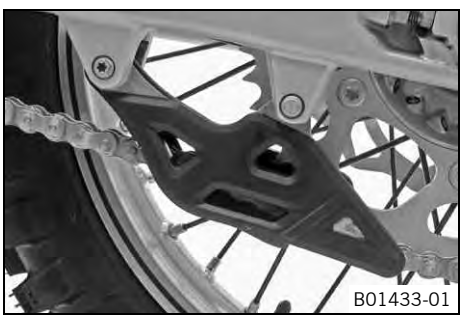
Tornillo de la pieza de deslizamiento de la cadena	M8	15 Nm (11,1 lbf ft)


401760-01

– Controlar si la guía de la cadena está desgastada.

Información
El desgaste debe verse en la parte delantera de la guía de la cadena.

  » Si la parte clara de la guía de la cadena está desgastada:
    – Sustituir la guía de la cadena.


B01433-01

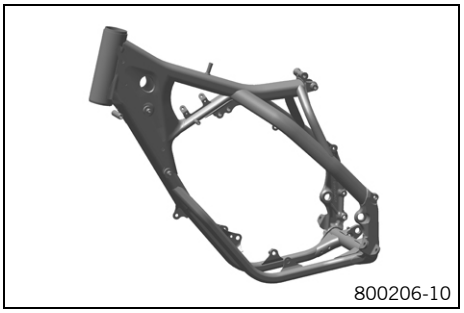
– Comprobar que esté bien apretada la guía de la cadena.
  » Si la guía de la cadena está suelta:
    – Apretar la guía de la cadena.

    Prescripción

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

Trabajo posterior
– Bajar la motocicleta del caballete elevador. (☛ pág. 43)

11.41 Controlar el chasis


800206-10

– Controlar si el chasis está agrietado y deformado.
  » Si el chasis está agrietado o deformado a causa de una fuerza mecánica:
    – Sustituir el chasis.

Información
Si el chasis ha resultado dañado a causa de una fuerza mecánica, se deberá sustituir siempre. KTM no permite reparar el chasis.

11.42 Controlar el basculante


500285-01

– Controlar si el basculante está deteriorado, agrietado y deformado.
  » Si el basculante está deteriorado, agrietado o deformado:
    – Sustituir el basculante.

Información
Un basculante dañado debe sustituirse siempre. KTM no permite reparar el basculante.

11.43 Controlar el tendido del cable bowden del acelerador

Trabajo previo
– Desmontar el asiento. (pág. 52)
– Desmontar el depósito de combustible. (pág. 57)


101694-01

Trabajo principal
(125/150 SX)
– Controlar el tendido del cable bowden del acelerador.

El cable bowden del acelerador debe pasar por la parte trasera del manillar, el lado derecho del chasis y por debajo del apoyo del depósito de combustible hasta el carburador.

  » Si el tendido del cable bowden del acelerador no es conforme con las especificaciones:
    – Corregir el tendido del cable bowden del acelerador.



(150 XC USA)

– Controlar el tendido del cable bowden del acelerador.

El cable bowden del acelerador debe pasar por la parte trasera del manillar, el lado derecho del chasis y por debajo del apoyo del depósito de combustible hasta el carburador.

» Si el tendido del cable bowden del acelerador no es conforme con las especificaciones:

– Corregir el tendido del cable bowden del acelerador.



(250 SX EU, 250 SX USA)

– Controlar el tendido del cable bowden del acelerador.

El cable bowden del acelerador debe pasar por la parte trasera del manillar, el lado derecho del chasis y por debajo del apoyo del depósito de combustible hasta el carburador.

» Si el tendido del cable bowden del acelerador no es conforme con las especificaciones:

– Corregir el tendido del cable bowden del acelerador.



(250/300 XC)

– Controlar el tendido del cable bowden del acelerador.

El cable bowden del acelerador debe pasar por la parte trasera del manillar, el lado derecho del chasis y por debajo del apoyo del depósito de combustible hasta el carburador.

» Si el tendido del cable bowden del acelerador no es conforme con las especificaciones:

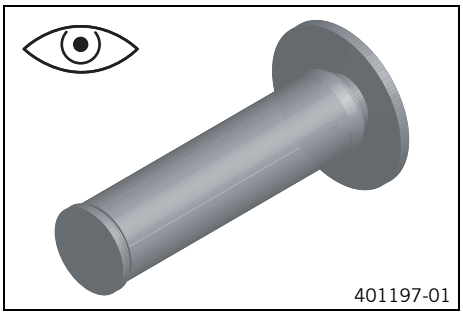
– Corregir el tendido del cable bowden del acelerador.

Trabajo posterior

– Montar el depósito de combustible. (☛ pág. 58)

– Montar el asiento. (☛ pág. 53)

11.44 Controlar la empuñadura de goma

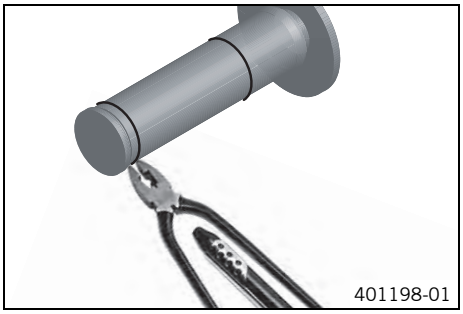

401197-01

– Controlar que las empuñaduras de goma del manillar no estén deterioradas ni desgastadas y que estén bien sujetas.
  » Si una empuñadura de goma está deteriorada, desgastada o suelta:
    – Sustituir y asegurar la empuñadura de goma.

Adhesivo de la empuñadura de goma (00062030051) (☛ pág. 135)

11.45 Asegurar adicionalmente la empuñadura de goma

Trabajo previo
– Controlar la empuñadura de goma. (☛ pág. 65)

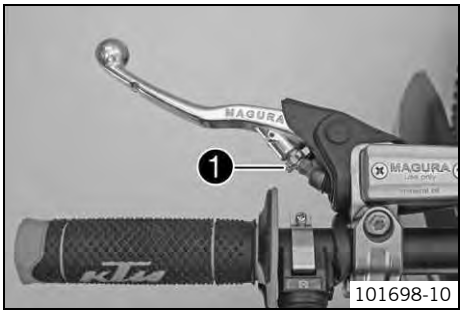

401198-01

Trabajo principal
– Asegurar la empuñadura de goma con alambre de sujeción por dos puntos.

Alambre de sujeción (54812016000)
Alicates para retorcer alambre (U6907854)

✓ Los extremos retorcidos del alambre miran en dirección opuesta a la palma de las manos y están doblados hacia la empuñadura de goma.

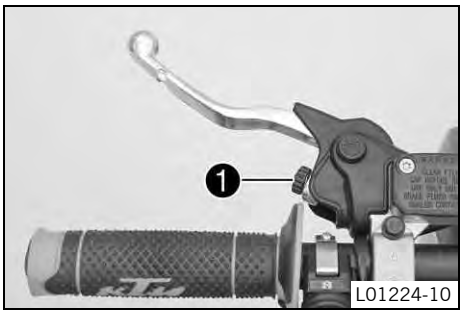
11.46 Ajustar la posición básica de la maneta del embrague



101698-10

(Todos los modelos 125/150)
– Adaptar la posición básica de la maneta del embrague al tamaño de su mano, girando el tornillo de ajuste ❶.

Información
Girando el tornillo de ajuste en sentido antihorario se aumenta la separación entre la maneta del embrague y el manillar.
Girando el tornillo de ajuste en sentido horario disminuye la separación entre la maneta del embrague y el manillar.
La gama de ajuste del tornillo es limitada.
Hay que girar el tornillo de ajuste sólo con la mano, sin hacer violencia.
No hay que efectuar ningún ajuste durante la marcha.



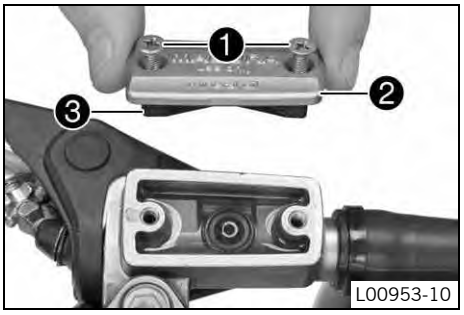
L01224-10

(Todos los modelos 250/300)
– Adaptar la posición básica de la maneta del embrague al tamaño de su mano, girando el tornillo de ajuste ❶.

Información
Girando el tornillo de ajuste en sentido antihorario se disminuye la separación entre la maneta del embrague y el manillar.
Girando el tornillo de ajuste en sentido horario se aumenta la separación entre la maneta del embrague y el manillar.
La gama de ajuste del tornillo es limitada.
Hay que girar el tornillo de ajuste sólo con la mano, sin hacer violencia.
No hay que efectuar ningún ajuste durante la marcha.

11.47 Controlar/corregir el nivel de líquido del embrague hidráulico

Información
El nivel de líquido del embrague aumenta a medida que se desgastan los forros del embrague.



(Todos los modelos 125/150)

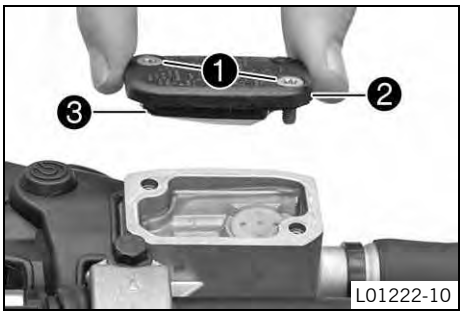
– Colocar el depósito de reserva del embrague hidráulico montado sobre el manillar en posición horizontal.
– Soltar los tornillos ❶.
– Desmontar la tapa ❷ con la membrana ❸.
– Controlar el nivel de líquido.

Nivel de líquido por debajo del borde superior del depósito	4 mm (0,16 in)

» Si el nivel de líquido no coincide con el valor prescrito:
– Corregir el nivel de líquido del embrague hidráulico.

Aceite hidráulico (15) (☛ pág. 132)

– Colocar la tapa con la membrana. Montar los tornillos y apretarlos.



(Todos los modelos 250/300)

– Colocar el depósito de reserva del embrague hidráulico montado sobre el manillar en posición horizontal.
– Soltar los tornillos ❶.
– Desmontar la tapa ❷ con la membrana ❸.
– Controlar el nivel de líquido.

Nivel de líquido por debajo del borde superior del depósito	4 mm (0,16 in)

» Si el nivel de líquido no coincide con el valor prescrito:
– Corregir el nivel de líquido del embrague hidráulico.

Líquido de frenos DOT 4 / DOT 5.1 (☛ pág. 133)

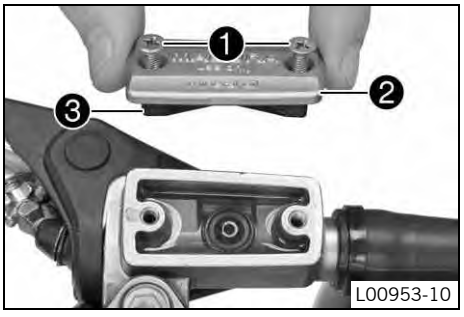
– Colocar la tapa con la membrana. Montar los tornillos y apretarlos.

Información
Limpiar inmediatamente con agua los excesos o derrames de líquido de frenos.

11.48 Cambiar el líquido del embrague hidráulico

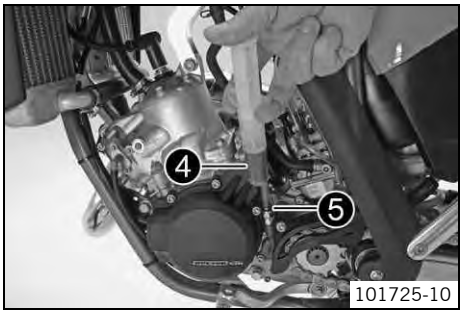
Advertencia
Amenaza para el medio ambiente Los materiales contaminantes provocan daños en el medio ambiente.

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



(Todos los modelos 125/150)

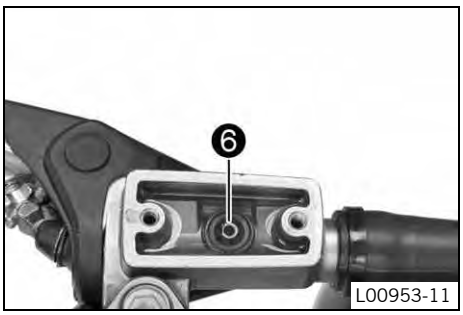
– Colocar el depósito de reserva del embrague hidráulico montado sobre el manillar en posición horizontal.
– Soltar los tornillos ❶.
– Desmontar la tapa ❷ con la membrana ❸.



– Llenar la jeringa de purga de aire ❹ con el líquido adecuado.

Jeringa para purga de aire (50329050000)
Aceite hidráulico (15) (☛ pág. 132)

– Desmontar el tornillo de purga de aire ❺ del cilindro receptor del embrague y montar la jeringa de purga de aire ❹.

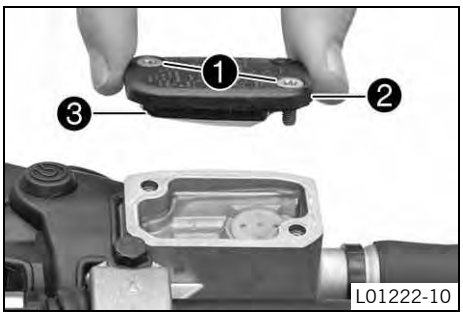


– Inyectar líquido en el sistema solamente hasta que el líquido salga sin burbujas por la abertura ❻ del cilindro emisor.
– Durante esta operación, aspirar líquido del depósito de reserva del cilindro emisor, para evitar que rebose.
– Desmontar la jeringa de purga de aire. Montar el tornillo de purga de aire y apretarlo.
– Corregir el nivel de líquido del embrague hidráulico.

Prescripción

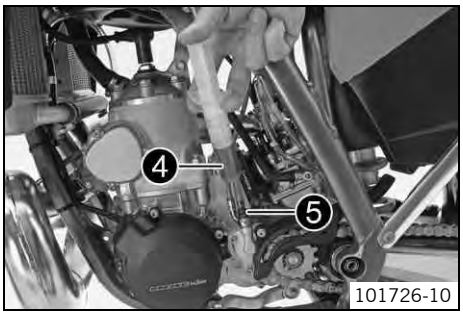
Nivel de líquido por debajo del borde superior del depósito	4 mm (0,16 in)

– Colocar la tapa con la membrana en su posición. Montar los tornillos y apretarlos.



(250 SX EU, 250 SX USA)

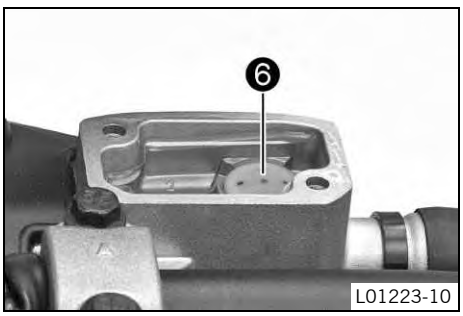
– Colocar el depósito de reserva del embrague hidráulico montado sobre el manillar en posición horizontal.
– Soltar los tornillos ❶.
– Desmontar la tapa ❷ con la membrana ❸.



– Llenar la jeringa de purga de aire ❹ con el líquido adecuado.

Jeringa para purga de aire (50329050000)
Líquido de frenos DOT 4 / DOT 5.1 (☛ pág. 133)

– Desmontar el tornillo de purga de aire ❺ del cilindro receptor del embrague y montar la jeringa de purga de aire ❹.

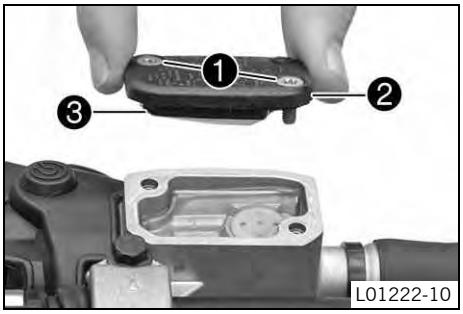


– Inyectar líquido en el sistema solamente hasta que el líquido salga sin burbujas por la abertura ❻ del cilindro emisor.
– Durante esta operación, aspirar líquido del depósito de reserva del cilindro emisor, para evitar que rebose.
– Desmontar la jeringa de purga de aire. Montar el tornillo de purga de aire y apretarlo.
– Corregir el nivel de líquido del embrague hidráulico.

Prescripción

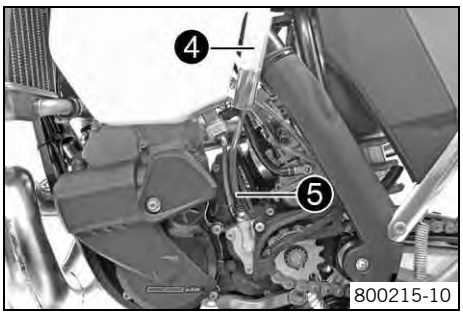
Nivel de líquido por debajo del borde superior del depósito	4 mm (0,16 in)

– Colocar la tapa con la membrana en su posición. Montar los tornillos y apretarlos.



(250/300 XC)

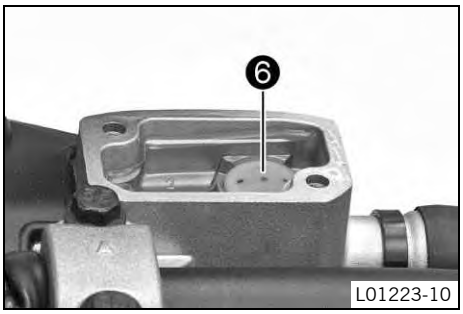
– Colocar el depósito de reserva del embrague hidráulico montado sobre el manillar en posición horizontal.
– Soltar los tornillos ❶.
– Desmontar la tapa ❷ con la membrana ❸.



– Llenar la jeringa de purga de aire ❹ con el líquido adecuado.

Jeringa para purga de aire (50329050000)
Líquido de frenos DOT 4 / DOT 5.1 (☛ pág. 133)

– Desmontar el tornillo de purga de aire ❺ del cilindro receptor del embrague y montar la jeringa de purga de aire ❹.



– Inyectar líquido en el sistema solamente hasta que el líquido salga sin burbujas por la abertura ❻ del cilindro emisor.
– Durante esta operación, aspirar líquido del depósito de reserva del cilindro emisor, para evitar que rebose.
– Desmontar la jeringa de purga de aire. Montar el tornillo de purga de aire y apretarlo.
– Corregir el nivel de líquido del embrague hidráulico.

  Prescripción

Nivel de líquido por debajo del borde superior del depósito	4 mm (0,16 in)

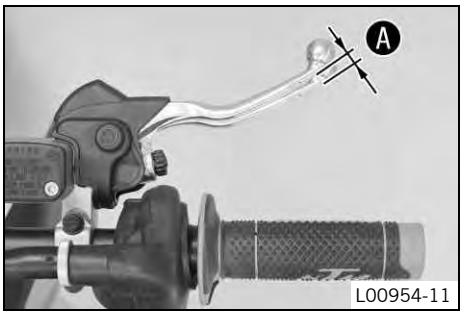
– Colocar la tapa con la membrana en su posición. Montar los tornillos y apretarlos.

12.1 Controlar la carrera en vacío de la maneta del freno de mano

Advertencia

Peligro de accidente Avería en el equipo de frenos.

– Si no existe carrera en vacío en la maneta del freno de mano, el sistema hidráulico ejerce presión continua sobre el freno delantero. El freno delantero podría sobrecalentarse y dejar de funcionar. Ajustar la carrera en vacío de la maneta del freno como se indica en estas instrucciones.

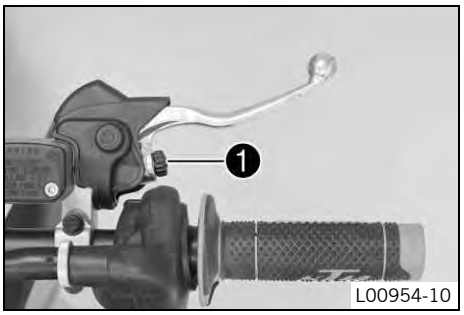


– Empujar la maneta del freno de mano hacia delante y controlar la carrera en vacío Ⓐ.

Carrera en vacío en la maneta de freno de mano	≥ 3 mm (≥ 0,12 in)

» Si la carrera en vacío no coincide con el valor prescrito:
  – Ajustar la posición básica de la maneta del freno de mano. (☛ pág. 69)

12.2 Ajustar la posición básica de la maneta del freno de mano



– Controlar la carrera en vacío de la maneta del freno de mano. (☛ pág. 69)
– Adaptar la posición básica de la maneta del freno de mano al tamaño de la mano, girando el tornillo de ajuste ❶.

Información

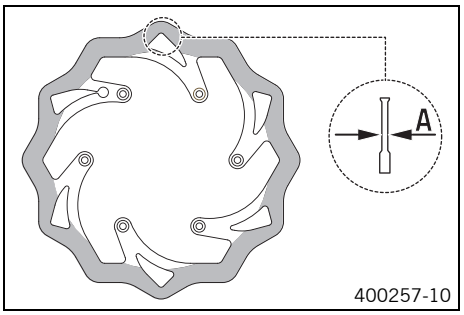
Girando el tornillo de ajuste en sentido horario se aumenta la separación entre la maneta del freno y el manillar.
Girando el tornillo de ajuste en sentido antihorario se disminuye la separación entre la maneta del freno y el manillar.
La gama de ajuste del tornillo es limitada.
Hay que girar el tornillo de ajuste sólo con la mano, sin hacer violencia.
No hay que efectuar ningún ajuste durante la marcha.

12.3 Controlar los discos de freno

Advertencia

Peligro de accidente Reducción en la fuerza de frenado debido al desgaste de los discos de freno.

– Sustituir inmediatamente los discos de freno desgastados. (Su taller especializado autorizado KTM estará encantado de ayudarle.)



– Medir el espesor de los discos de freno delante y detrás, en varios puntos del disco, y comprobar la cota Ⓐ.

Información

A causa del desgaste disminuye el espesor del disco de freno en la superficie de apoyo de las pastillas.

Discos de freno - límite de desgaste	
Delante	2,5 mm (0,098 in)
Detrás	3,5 mm (0,138 in)

» Si el espesor del disco de freno es inferior al valor prescrito:
  – Cambiar el disco de freno.

– Comprobar si los discos de freno de la rueda delantera y trasera están deteriorados, agrietados o deformados.

» Si el disco de freno está deteriorado, agrietado o deformado:
  – Cambiar el disco de freno.

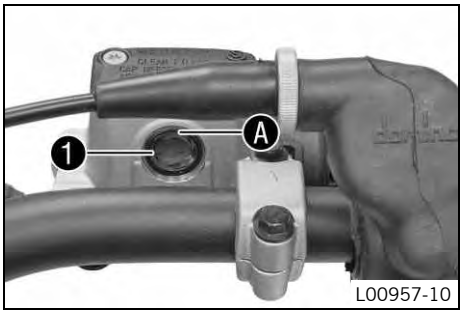
12.4 Controlar el nivel de líquido de frenos en el freno delantero

Advertencia
Peligro de accidente Avería en el equipo de frenos.

– Si el nivel de líquido de frenos disminuye por debajo de la marca **MIN**, significa que existen fugas en el equipo de frenos, o que las pastillas de freno están completamente desgastadas. Controlar el equipo de frenos, no continuar conduciendo. (Su taller especializado autorizado KTM estará encantado de ayudarle.)

Advertencia
Peligro de accidente Reducción de la capacidad de frenado por envejecimiento del líquido de frenos.

– Sustituir el líquido de los frenos delantero y trasero de acuerdo con el programa de servicio. (Su taller especializado autorizado KTM estará encantado de ayudarle.)



Trabajo previo
– Controlar las pastillas del freno de la rueda delantera. (☛ pág. 71)

Trabajo principal
– Colocar el depósito de líquido de frenos montado sobre el manillar en posición horizontal.
– Controlar el nivel de líquido de frenos en la mirilla ❶.
  » Si el nivel de líquido de frenos ha bajado de la marca Ⓐ:
    – Completar líquido de frenos de la rueda delantera. 🔧 (☛ pág. 70)

12.5 Completar el líquido de frenos de la rueda delantera 🔧

Advertencia
Peligro de accidente Avería en el equipo de frenos.

– Si el nivel de líquido de frenos disminuye por debajo de la marca **MIN**, significa que existen fugas en el equipo de frenos, o que las pastillas de freno están completamente desgastadas. Controlar el equipo de frenos, no continuar conduciendo. (Su taller especializado autorizado KTM estará encantado de ayudarle.)

Advertencia
Irritación de la piel El líquido de frenos puede originar irritaciones en contacto con la piel.

– Impedir que entre en contacto con la piel o los ojos, mantenerlo fuera del alcance de los niños.
– Utilizar siempre ropa y gafas de protección adecuadas.
– En caso de contacto del líquido de frenos con los ojos, lavar con abundante agua y buscar ayuda médica.

Advertencia
Peligro de accidente Reducción de la capacidad de frenado por envejecimiento del líquido de frenos.

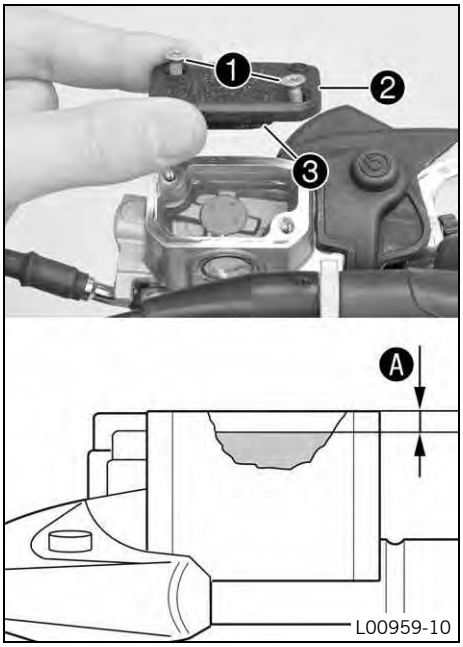
– Sustituir el líquido de los frenos delantero y trasero de acuerdo con el programa de servicio. (Su taller especializado autorizado KTM estará encantado de ayudarle.)

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

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

Información
No utilizar líquido de frenos DOT 5 bajo ningún concepto, ya que está basado en aceite de silicona y es de color púrpura. Las juntas y los tubos de freno no son compatibles con el líquido de frenos DOT 5.
No permita que el líquido de frenos entre en contacto con piezas pintadas del vehículo: el líquido de frenos ataca la pintura.
Utilice solamente líquido de frenos limpio, procedente de un recipiente cerrado herméticamente.

Trabajo previo
– Controlar las pastillas del freno de la rueda delantera. (☛ pág. 71)



Trabajo principal

– Colocar el depósito de líquido de frenos montado sobre el manillar en posición horizontal.
– Retirar los tornillos ❶.
– Desmontar la tapa ❷ con membrana ❸.
– Completar el nivel de líquido de frenos hasta la cota Ⓐ.

Prescripción

Cota Ⓐ (nivel de líquido de frenos por debajo del borde superior del depósito)	5 mm (0,2 in)

Líquido de frenos DOT 4 / DOT 5.1 (☛ pág. 133)

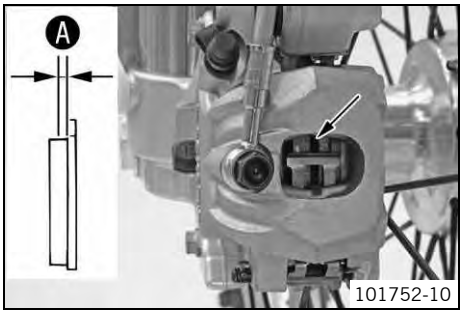
– Colocar la tapa con la membrana. Montar los tornillos y apretarlos.

Información
Si se derrama o rebosa líquido de frenos, limpiar inmediatamente las piezas con agua.

12.6 Controlar las pastillas del freno de la rueda delantera

Advertencia
Peligro de accidente Reducción de la capacidad de frenado con pastillas de freno desgastadas.

– Sustituir inmediatamente las pastillas de freno gastadas. (Su taller especializado autorizado KTM estará encantado de ayudarle.)



– Controlar el espesor mínimo Ⓐ de las pastillas de freno.

Espesor mínimo de las pastillas de freno Ⓐ	≥ 1 mm (≥ 0,04 in)

» Si el espesor de las pastillas de freno es inferior al mínimo:
  – Sustituir las pastillas del freno delantero. 🔧 (☛ pág. 71)
– Controlar si las pastillas de freno están dañadas o agrietadas.
» En caso de detectar daños o grietas:
  – Sustituir las pastillas del freno delantero. 🔧 (☛ pág. 71)

12.7 Sustituir las pastillas del freno delantero 🔧

Advertencia
Peligro de accidente Avería en el equipo de frenos.

– Los trabajos de mantenimiento y reparación deben realizarse correctamente. (Su taller especializado autorizado KTM estará encantado de ayudarle.)

Advertencia
Irritación de la piel El líquido de frenos puede originar irritaciones en contacto con la piel.

– Impedir que entre en contacto con la piel o los ojos, mantenerlo fuera del alcance de los niños.
– Utilizar siempre ropa y gafas de protección adecuadas.
– En caso de contacto del líquido de frenos con los ojos, lavar con abundante agua y buscar ayuda médica.

Advertencia
Peligro de accidente Reducción de la capacidad de frenado por envejecimiento del líquido de frenos.

– Sustituir el líquido de los frenos delantero y trasero de acuerdo con el programa de servicio. (Su taller especializado autorizado KTM estará encantado de ayudarle.)

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

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

Advertencia

Peligro de accidente Reducción de la capacidad de frenado por utilización de pastillas de freno no autorizadas.

– Con frecuencia, las pastillas de freno disponibles en el comercio de accesorios no han sido comprobadas y autorizadas para el uso en vehículos KTM. Por lo tanto, la estructura y el coeficiente de fricción de las pastillas de freno y en consecuencia la potencia de frenado pueden variar respecto a los recambios originales KTM. Si se utilizan pastillas de freno diferentes del equipamiento original, no puede garantizarse que cuenten con homologación para el vehículo. En ese caso, el estado del vehículo difiere del suministro, y se pierden los derechos de garantía.

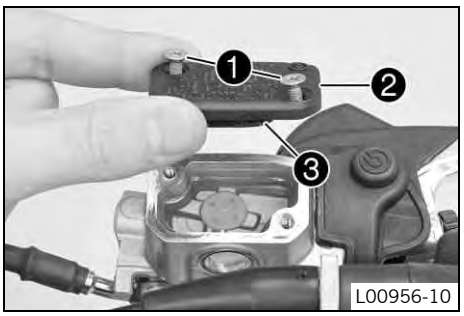
Advertencia

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

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

Información

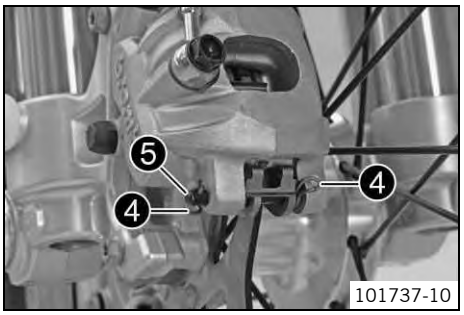
No utilizar nunca líquido de frenos DOT 5. Este producto está basado en aceite de silicona, y tiene un colorante de color púrpura. Las juntas y los tubos de freno no están concebidos para el empleo de líquido de frenos DOT 5.
No permita que el líquido de frenos entre en contacto con piezas pintadas del vehículo: el líquido de frenos ataca la pintura.
Utilice solamente líquido de frenos limpio, procedente de un recipiente cerrado herméticamente.



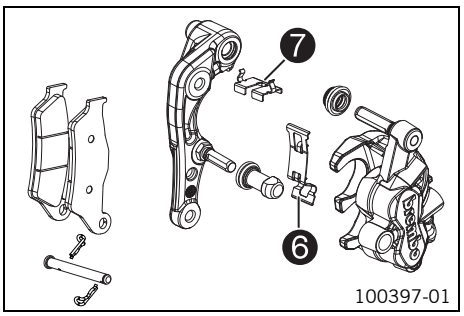
– Colocar el depósito de líquido de frenos montado sobre el manillar en posición horizontal.
– Soltar los tornillos ❶.
– Desmontar la tapa ❷ con membrana ❸.
– Presionar la pinza del freno contra el disco de freno con la mano para retraer el pistón de freno. Asegurarse de que no rebose líquido de frenos del depósito de líquido de frenos. Si lo hace, aspirarlo.

Información

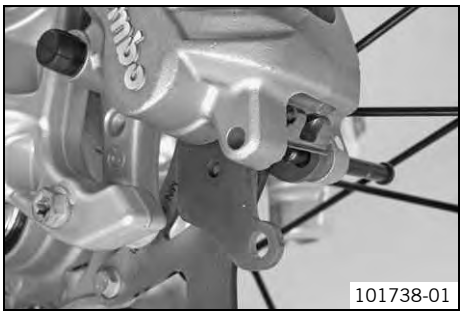
Al comprimir los pistones de freno, asegurarse de que la pinza del freno no oprime los radios.



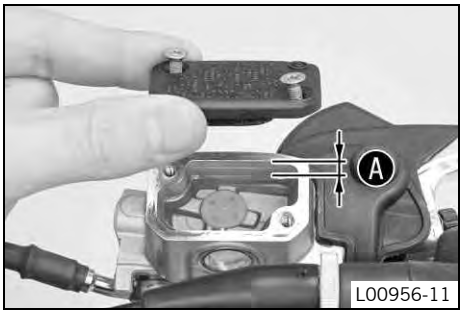
– Retirar el pasador elástico ❹, extraer el perno ❺ y quitar las pastillas de freno.
– Limpiar la pinza del freno y el soporte de la pinza de freno.



– Controlar que el muelle de láminas ❻ en la pinza del freno y la chapa deslizante ❼ en el soporte de la pinza de freno están colocados en su lugar.



– Colocar las pastillas de freno, colocar el perno y montar el pasador elástico.
– Accionar varias veces la maneta del freno de mano hasta que las pastillas de freno se apoyen sobre el disco de freno y exista un punto de resistencia claro.



– Corregir el nivel de líquido de frenos a la cota ❹.

Prescripción

Cota ❹ (nivel de líquido de frenos por debajo del borde superior del depósito)	5 mm (0,2 in)

Líquido de frenos DOT 4 / DOT 5.1 (☛ pág. 133)

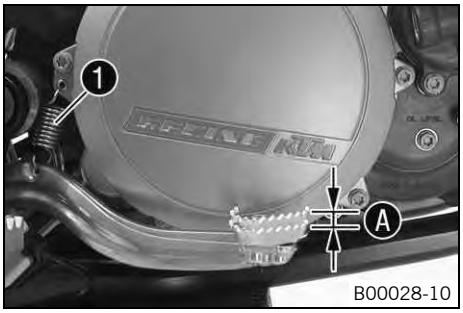
– Colocar la tapa con membrana. Montar los tornillos y apretarlos.

Información
Si se derrama o rebosa líquido de frenos, limpiar inmediatamente las piezas con agua.

12.8 Controlar la carrera en vacío del pedal del freno

Advertencia
Peligro de accidente Avería en el equipo de frenos.

– Si no existe carrera en vacío en el pedal del freno, el sistema hidráulico ejerce presión continua sobre el freno trasero. El freno trasero podría sobrecalentarse y dejar de funcionar. Ajustar la carrera en vacío del pedal del freno como se indica en estas instrucciones.



– Desenganchar el muelle ❶.
– Mover el pedal del freno de un lado a otro entre el tope final y el punto de contacto con el pistón del cilindro del freno trasero, y controlar la carrera en vacío ❹.

Prescripción

Carrera en vacío del pedal del freno	3... 5 mm (0,12... 0,2 in)

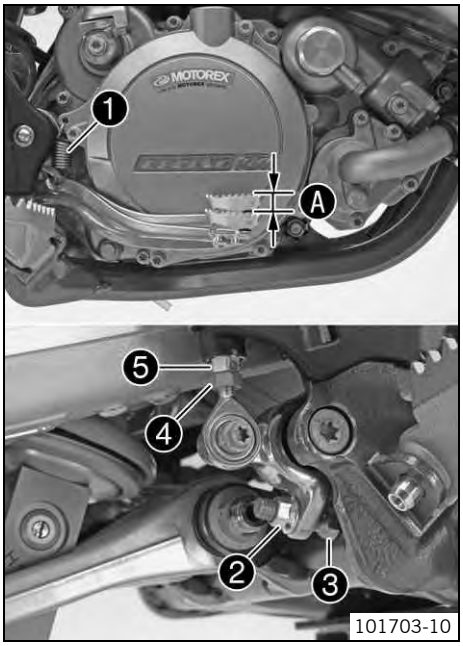
» Si la carrera en vacío no coincide con el valor prescrito:
– Ajustar la posición básica del pedal del freno. 🔧 (☛ pág. 73)

– Enganchar el muelle ❶.

12.9 Ajustar la posición básica del pedal del freno 🔧

Advertencia
Peligro de accidente Avería en el equipo de frenos.

– Si no existe carrera en vacío en el pedal del freno, el sistema hidráulico ejerce presión continua sobre el freno trasero. El freno trasero podría sobrecalentarse y dejar de funcionar. Ajustar la carrera en vacío del pedal del freno como se indica en estas instrucciones.



– Desenganchar el muelle ❶.
– Soltar la tuerca ❷ y girarla con el vástago de presión ❺ para ajustar la carrera en vacío máxima.
– Para adaptar individualmente la posición básica del pedal del freno, soltar la tuerca ❷ y girar el tornillo ❸ en el sentido deseado.

Información
La gama de ajuste del tornillo es limitada.

– Girar el vástago de presión ❺ para obtener una carrera en vacío ❹. En caso necesario, adaptar la posición básica del pedal del freno.

Prescripción

Carrera en vacío del pedal del freno	3... 5 mm (0,12... 0,2 in)

– Sujetar el tornillo ❸ y apretar la tuerca ❷.

Prescripción

Tuerca del tope del pedal del freno	M8	20 Nm (14,8 lbf ft)

– Sujetar el vástago de apriete ❺ y apretar la tuerca ❷.

Prescripción

Demás tuercas del chasis	M6	10 Nm (7,4 lbf ft)

– Enganchar el muelle ❶.

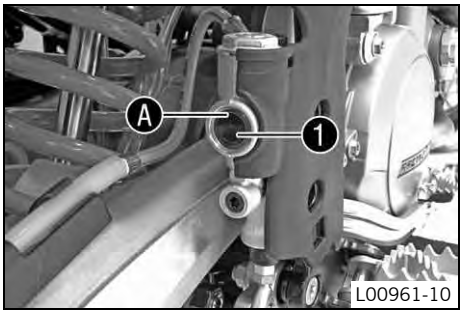
12.10 Controlar el nivel de líquido de frenos en el freno trasero

Advertencia
Peligro de accidente Avería en el equipo de frenos.

– Si el nivel de líquido de frenos disminuye por debajo de la marca **MIN**, significa que existen fugas en el equipo de frenos, o que las pastillas de freno están completamente desgastadas. Controlar el equipo de frenos, no continuar conduciendo. (Su taller especializado autorizado KTM estará encantado de ayudarle.)

Advertencia
Peligro de accidente Reducción de la capacidad de frenado por envejecimiento del líquido de frenos.

– Sustituir el líquido de los frenos delantero y trasero de acuerdo con el programa de servicio. (Su taller especializado autorizado KTM estará encantado de ayudarle.)



Trabajo previo
– Controlar las pastillas del freno de la rueda trasera. (☛ pág. 75)

Trabajo principal
– Colocar el vehículo en posición vertical.
– Controlar el nivel de líquido de frenos en la mirilla ❶.
  » Si el nivel de líquido de frenos ha bajado de la marca Ⓐ:
    – Completar líquido de frenos en el freno de la rueda trasera. 🔧 (☛ pág. 74)

12.11 Completar líquido de frenos en el freno de la rueda trasera 🔧

Advertencia
Peligro de accidente Avería en el equipo de frenos.

– Si el nivel de líquido de frenos disminuye por debajo de la marca **MIN**, significa que existen fugas en el equipo de frenos, o que las pastillas de freno están completamente desgastadas. Controlar el equipo de frenos, no continuar conduciendo. (Su taller especializado autorizado KTM estará encantado de ayudarle.)

Advertencia
Irritación de la piel El líquido de frenos puede originar irritaciones en contacto con la piel.

– Impedir que entre en contacto con la piel o los ojos, mantenerlo fuera del alcance de los niños.
– Utilizar siempre ropa y gafas de protección adecuadas.
– En caso de contacto del líquido de frenos con los ojos, lavar con abundante agua y buscar ayuda médica.

Advertencia
Peligro de accidente Reducción de la capacidad de frenado por envejecimiento del líquido de frenos.

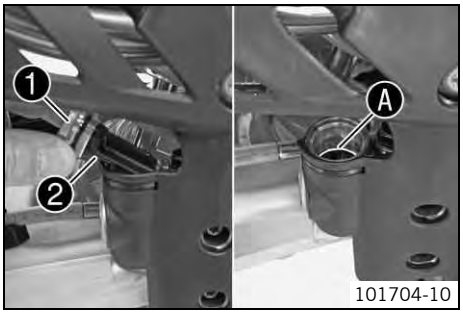
– Sustituir el líquido de los frenos delantero y trasero de acuerdo con el programa de servicio. (Su taller especializado autorizado KTM estará encantado de ayudarle.)

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

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

Información
No utilizar nunca líquido de frenos DOT 5. Este producto está basado en aceite de silicona, y tiene un colorante de color púrpura. Las juntas y los tubos de freno no están concebidos para el empleo de líquido de frenos DOT 5.
No permita que el líquido de frenos entre en contacto con piezas pintadas del vehículo: el líquido de frenos ataca la pintura.
Utilice solamente líquido de frenos limpio, procedente de un recipiente cerrado herméticamente.

Trabajo previo
– Controlar las pastillas del freno de la rueda trasera. (☛ pág. 75)



Trabajo principal
– Colocar el vehículo en posición vertical.
– Extraer el tapón roscado ❶ con membrana ❷ y junta tórica.
– Completar con líquido de frenos hasta la marca Ⓐ.

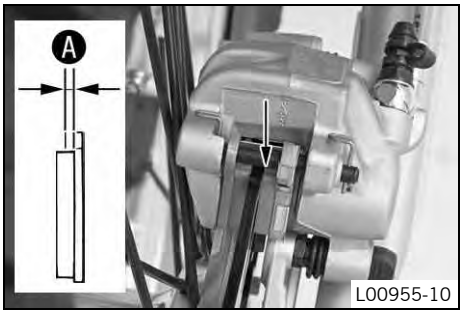
Líquido de frenos DOT 4 / DOT 5.1 (☛ pág. 133)

– Montar el tapón roscado con membrana y junta tórica.

Información
Si se derrama o rebosa líquido de frenos, limpiar inmediatamente las piezas con agua.

12.12 Controlar las pastillas del freno de la rueda trasera

Advertencia
Peligro de accidente Reducción de la capacidad de frenado con pastillas de freno desgastadas.
– Sustituir inmediatamente las pastillas de freno gastadas. (Su taller especializado autorizado KTM estará encantado de ayudarle.)



– Controlar el espesor mínimo Ⓐ de las pastillas de freno.

Espesor mínimo de las pastillas de freno Ⓐ	≥ 1 mm (≥ 0,04 in)

» Si el espesor de las pastillas de freno es inferior al mínimo:
– Sustituir las pastillas del freno trasero. 🔧 (☛ pág. 75)
– Controlar si las pastillas de freno están dañadas o agrietadas.
» En caso de detectar daños o grietas:
– Sustituir las pastillas del freno trasero. 🔧 (☛ pág. 75)

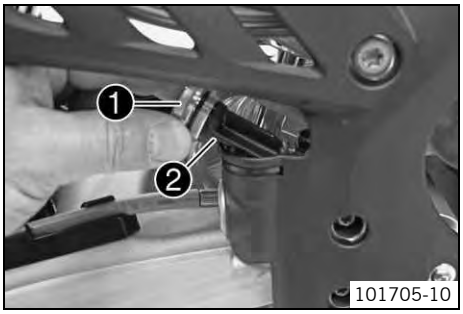
12.13 Sustituir las pastillas del freno trasero 🔧

Advertencia
Irritación de la piel El líquido de frenos puede originar irritaciones en contacto con la piel.
– Impedir que entre en contacto con la piel o los ojos, mantenerlo fuera del alcance de los niños.
– Utilizar siempre ropa y gafas de protección adecuadas.
– En caso de contacto del líquido de frenos con los ojos, lavar con abundante agua y buscar ayuda médica.

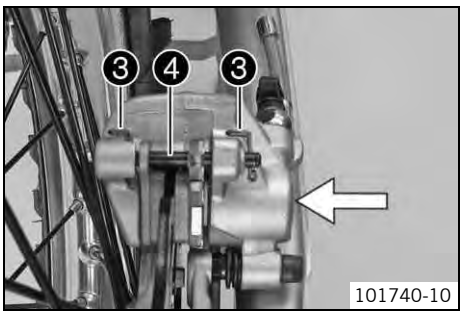
Advertencia
Peligro de accidente Reducción de la capacidad de frenado por envejecimiento del líquido de frenos.
– Sustituir el líquido de los frenos delantero y trasero de acuerdo con el programa de servicio. (Su taller especializado autorizado KTM estará encantado de ayudarle.)

Advertencia
Amenaza para el medio ambiente Los materiales contaminantes provocan daños en el medio ambiente.
– Elimine correctamente conforme a la normativa en vigor los productos tales como aceites, grasas, filtros, combustible, productos de limpieza, líquido de frenos, etc.

Información
No utilizar nunca líquido de frenos DOT 5. Este producto está basado en aceite de silicona, y tiene un colorante de color púrpura. Las juntas y los tubos de freno no están concebidos para el empleo de líquido de frenos DOT 5.
No permita que el líquido de frenos entre en contacto con piezas pintadas del vehículo: el líquido de frenos ataca la pintura.
Utilice solamente líquido de frenos limpio, procedente de un recipiente cerrado herméticamente.



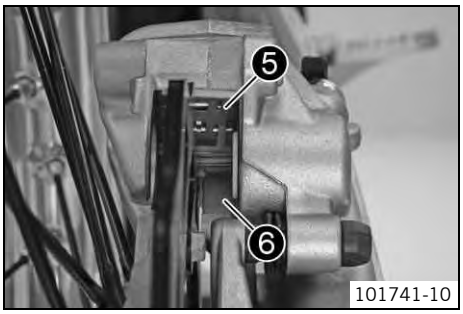
– Colocar el vehículo en posición vertical.
– Extraer el tapón roscado ❶ con membrana ❷ y junta tórica.



– Presionar la pinza del freno contra el disco de freno con la mano para retraer el pistón de freno y asegurarse de que no rebose líquido de frenos del depósito de líquido de frenos. Si lo hace, aspirarlo.

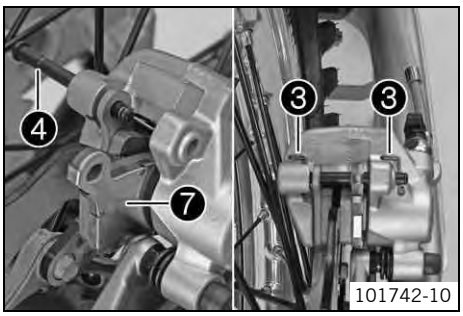
Información
Al comprimir el pistón de freno, asegurarse de que la pinza del freno no oprime los radios.

– Retirar el pasador elástico ❸, extraer el perno ❹ y quitar las pastillas de freno.
– Limpiar la pinza del freno y el soporte de la pinza de freno.



– Controlar que el muelle de láminas ❺ en la pinza del freno y la chapa deslizante ❻ en el soporte de la pinza de freno están colocados en su lugar.

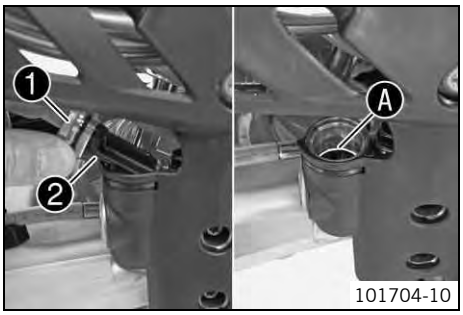
Información
La flecha en el muelle de láminas indica el sentido de giro del disco de freno.



– Introducir las pastillas de freno, colocar el bulón ❹ y montar el pasador elástico ❸.

Información
Asegurarse de que la chapa de desacoplamiento ❼ está montada en la pastilla de freno del lado del pistón.

– Accionar varias veces el pedal del freno hasta que las pastillas de freno se apoyen sobre el disco de freno y exista un punto de resistencia claro.



– Corregir el nivel de líquido de frenos hasta la marca Ⓐ.

Líquido de frenos DOT 4 / DOT 5.1 (☛ pág. 133)

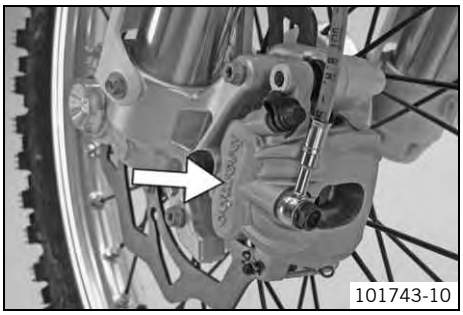
– Montar y apretar el tapón roscado ❶ con la membrana ❷ y la junta tórica.

Información
Si se derrama o rebosa líquido de frenos, limpiar inmediatamente las piezas con agua.

13.1 Desmontar la rueda delantera

Trabajo previo

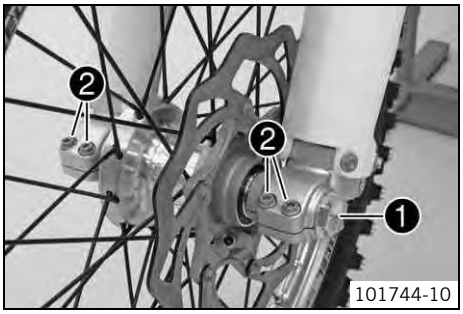
– Levantar la motocicleta con un caballete elevador. (☛ pág. 43)



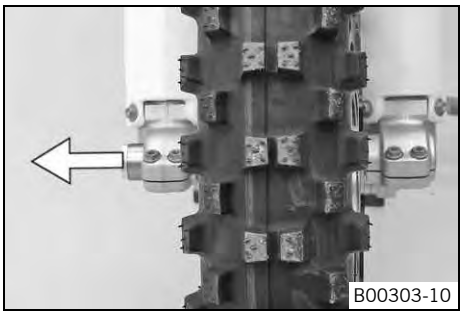
Trabajo principal

– Oprimir la pinza del freno con la mano contra el disco de freno para comprimir los pistones de freno.

Información
Al comprimir los pistones de freno, asegurarse de que la pinza del freno no oprime los radios.

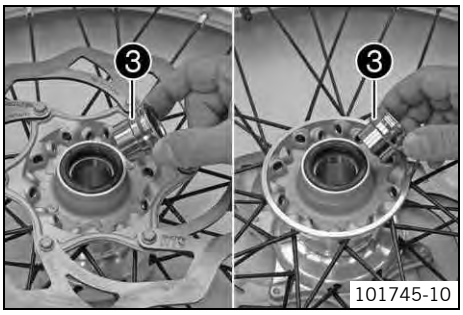


– Soltar el tornillo ❶.
– Soltar los tornillos ❷.



– Sujetar la rueda delantera y extraer el eje de la rueda. Extraer la rueda delantera de la horquilla.

Información
Mientras está desmontada la rueda delantera no hay que accionar la maneta del freno de mano.
Depositar siempre la rueda de manera que no pueda deteriorarse el disco de freno.

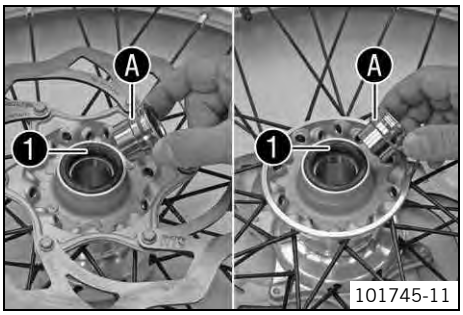


– Extraer los casquillos distanciadores ❸.

13.2 Montar la rueda delantera

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

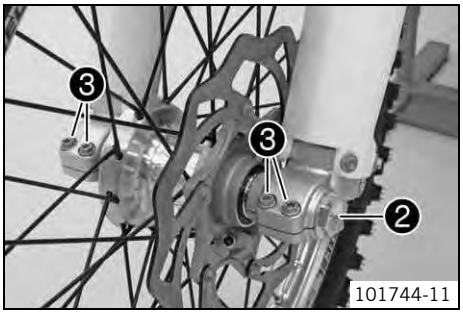
– Mantener los discos de freno siempre limpios de aceite y grasa y, si fuera necesario, limpiarlos con un limpiador de frenos.



– Controlar si el cojinete de la rueda está deteriorado o desgastado.
  » Si el cojinete de la rueda está deteriorado o desgastado:
    – Sustituir el cojinete de la rueda.
– Limpiar y engrasar los anillos de retén ❶ y la superficie de rodadura Ⓐ de los casquillos distanciadores.

Grasa de larga duración (☛ pág. 135)

– Colocar los casquillos distanciadores.



– Levantar la rueda delantera para introducirla en la horquilla, colocarla en su posición e introducir el eje de la rueda.
– Montar el tornillo ❷ y apretarlo.

Prescripción

Tornillo del eje de la rueda delantera	M24x1,5	45 Nm (33,2 lbf ft)

– Accionar varias veces la maneta del freno de mano hasta que las pastillas de freno se apoyen sobre el disco de freno.
– Bajar la motocicleta del caballete elevador. (☛ pág. 43)
– Accionar el freno de la rueda delantera y oprimir varias veces con fuerza la horquilla para que puedan alinearse las botellas de la horquilla.
– Apretar los tornillos ❸.

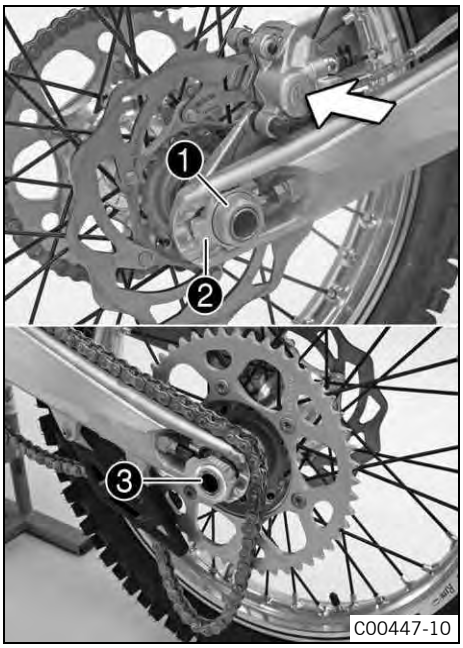
Prescripción

Tornillo del portarruedas	M8	15 Nm (11,1 lbf ft)

13.3 Desmontar la rueda trasera

Trabajo previo

– Levantar la motocicleta con un caballete elevador. (☛ pág. 43)



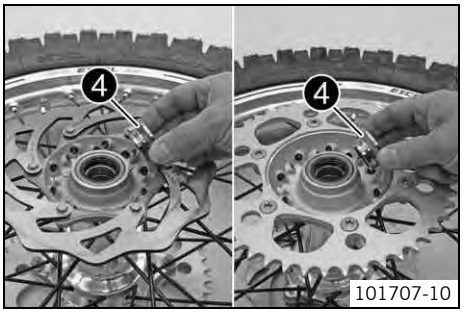
Trabajo principal

– Oprimir la pinza del freno con la mano contra el disco de freno para comprimir el pistón de freno.

Información
Al comprimir el pistón de freno, asegurarse de que la pinza del freno no oprime los radios.

– Soltar la tuerca ❶.
– Desmontar el tensor de la cadena ❷. Extraer el eje de la rueda ❸ sólo en la medida que sea necesario para poder empujar la rueda trasera hacia delante.
– Empujar la rueda trasera hacia delante tanto cuanto sea posible. Desmontar la cadena de la corona.
– Sujetar la rueda trasera y extraer el eje de la rueda. Extraer la rueda trasera del basculante.

Información
Mientras está desmontada la rueda trasera no hay que accionar el freno de pedal.
Depositar siempre la rueda de manera que no pueda deteriorarse el disco de freno.



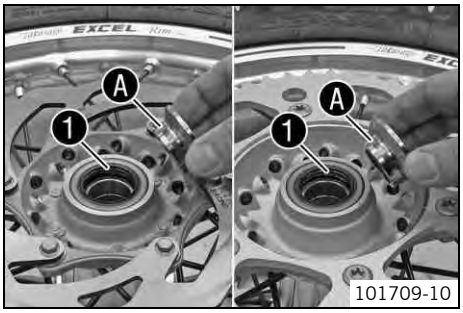
– Extraer los casquillos distanciadores ❹.

13.4 Montar la rueda trasera

Advertencia

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

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

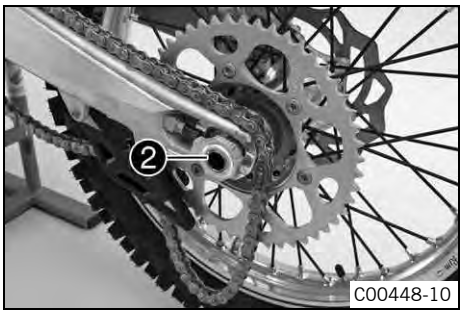


Trabajo principal

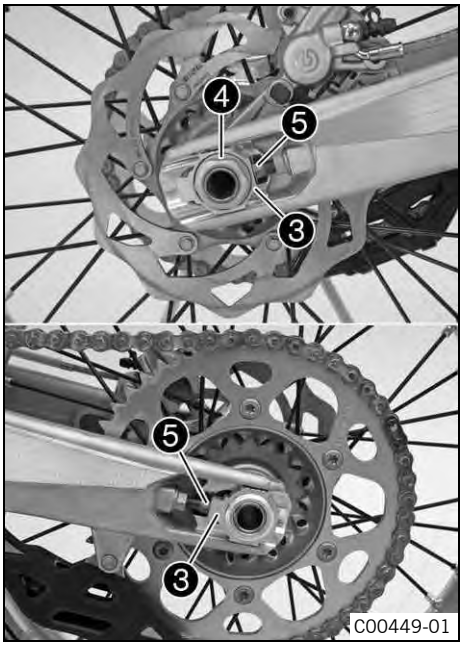
– Controlar si el cojinete de la rueda está deteriorado o desgastado.
  » Si el cojinete de la rueda está deteriorado o desgastado:
    – Sustituir el cojinete de la rueda.
– Limpiar y engrasar los anillos de retén ❶ y la superficie de rodadura Ⓐ de los casquillos distanciadores.

Grasa de larga duración (☛ pág. 135)

– Colocar los casquillos distanciadores.



– Levantar la rueda trasera para introducirla en el basculante, colocarla en su posición e introducir el eje de la rueda ❷.
– Colocar la cadena.



– Colocar los tensores de la cadena ❸ en su posición. Montar la tuerca ❹, pero no apretarla todavía.
– Asegurarse de que los tensores de la cadena ❸ se apoyan sobre los tornillos de ajuste ❺.
– Controlar la tensión de la cadena. (☛ pág. 60)
– Apretar la tuerca ❹.

Prescripción

Tuerca del eje de la rueda trasera	M25x1,5	80 Nm (59 lbf ft)

Información

Gracias a la amplia gama de ajuste de los tensores de la cadena (32 mm (1,18 in)), es posible conducir con diferentes desmultiplicaciones secundarias sin modificar la longitud de la cadena.
Los tensores de la cadena ❸ pueden girarse 180°.

– Accionar varias veces el pedal del freno hasta que las pastillas de freno se apoyen sobre el disco de freno y exista un punto de resistencia claro.

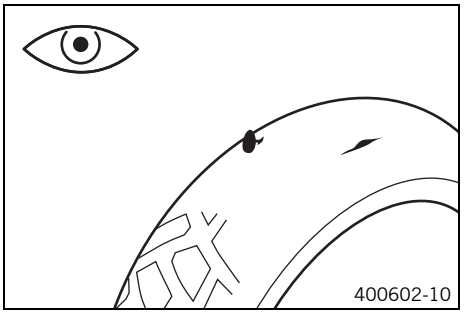
Trabajo posterior

– Bajar la motocicleta del caballete elevador. (☛ pág. 43)

13.5 Controlar el estado de los neumáticos

Información

Instalar únicamente neumáticos homologados y/o recomendados por KTM.
Si se monta otro tipo de neumáticos, pueden influir negativamente sobre el comportamiento del vehículo.
El tipo de neumático, su estado y la presión de inflado influyen sobre el comportamiento de la motocicleta.
Montar en la rueda delantera y en la rueda trasera neumáticos con el mismo tipo de dibujo.
Los neumáticos desgastados influyen negativamente sobre el comportamiento del vehículo, especialmente al conducir sobre superficies húmedas.



– Comprobar la presencia de cortes, objetos clavados y otros daños en los neumáticos delantero y trasero.
  » En caso de encontrar cortes, objetos clavados u otros daños en los neumáticos:
    – Cambiar los neumáticos.
– Controlar la profundidad del perfil de los neumáticos.

Información
Tener en cuenta la profundidad mínima del perfil exigida por la legislación de su país.

Profundidad mínima del perfil	≥ 2 mm (≥ 0,08 in)

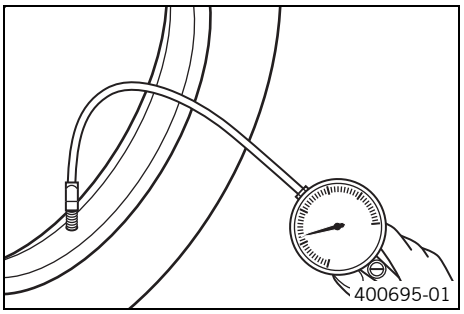
  » Si la profundidad del perfil es inferior al mínimo exigido:
    – Cambiar los neumáticos.
– Controlar la antigüedad de los neumáticos.

Información
Generalmente, la fecha de fabricación de los neumáticos está indicada en la rotulación de los mismos mediante las últimas cuatro cifras de la denominación **DOT**. Las dos primeras cifras señalan la semana en que se fabricaron y las dos últimas el año de fabricación.
KTM recomienda sustituir los neumáticos como máximo cada 5 años, independientemente del nivel real de desgaste.

  » Si los neumáticos tienen más de 5 años:
    – Cambiar los neumáticos.

13.6 Controlar la presión de inflado de los neumáticos

Información
Si se circula con una presión de inflado insuficiente en los neumáticos se produce un desgaste superior y se pueden recalentar los neumáticos.
Una presión de inflado correcta en los neumáticos es garantía de confort y aumenta la vida útil de los neumáticos.



– Desmontar la caperuza de protección.
– Controlar la presión de inflado siempre con los neumáticos fríos.

Presión de los neumáticos, todoterreno	
Delante	1,0 bar (15 psi)
Detrás	1,0 bar (15 psi)

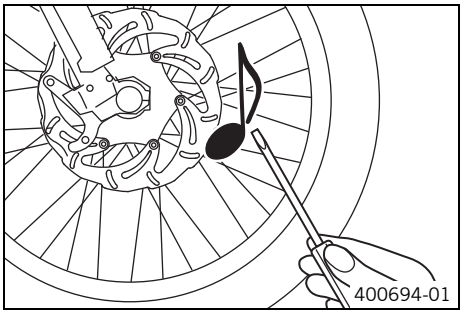
  » Si la presión de inflado de los neumáticos no coincide con el valor prescrito:
    – Corregir la presión de inflado.
– Montar de nuevo la caperuza de protección.

13.7 Controlar la tensión de los radios

Advertencia
Peligro de accidente Comportamiento inestable debido a una tensión incorrecta en los radios.

– Asegúrese de que la tensión de los radios sea correcta. (Su taller especializado autorizado KTM estará encantado de ayudarle.)

Información
Si uno de los radios está flojo, se desequilibra la rueda, y se aflojan en un periodo de tiempo corto otros radios.
Si la tensión de los radios es demasiado elevada, pueden llegar a romperse a causa de una sobrecarga local.
Hay que controlar periódicamente la tensión de los radios, especialmente en una motocicleta nueva.



– Golpear brevemente los radios uno a uno con la hoja de un destornillador.

Información
La frecuencia del tono depende de la longitud y el diámetro de los radios. Si se escuchan tonos de diferente frecuencia en radios de igual longitud y diámetro, esto significa que hay diferencias en la tensión de los mismos.

Tiene que escucharse un tono agudo.

» Si hay diferencias en la tensión de los radios:
  – Corregir la tensión de los radios.

– Comprobar el par de los radios.

Prescripción

Tuercas de los radios de la rueda delantera	M4,5	5... 6 Nm (3,7... 4,4 lbf ft)
Tuercas de los radios de la rueda trasera	M4,5	5... 6 Nm (3,7... 4,4 lbf ft)

Llave dinamométrica con distintas piezas, juego (58429094000)

14.1 Desmontar la batería 🔧 (250/300 XC)

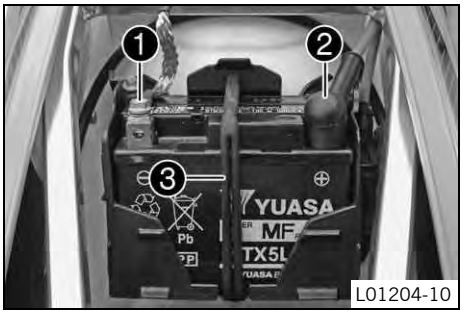
Advertencia

Peligro de lesión El electrolito y los gases de la batería son cáusticos y pueden causar lesiones graves.

- Mantener las baterías fuera del alcance de los niños.
- Utilizar siempre ropa y gafas de protección adecuadas.
- Evitar el contacto con el electrolito y los gases de la batería.
- No acercar chispas ni llamas abiertas a la batería. Realizar la carga únicamente en lugares bien ventilados.
- En caso de contacto con la piel, limpiar con abundante agua. En caso de contacto del ácido de batería con los ojos, lavar con agua durante 15 minutos como mínimo y buscar ayuda médica.

Trabajo previo

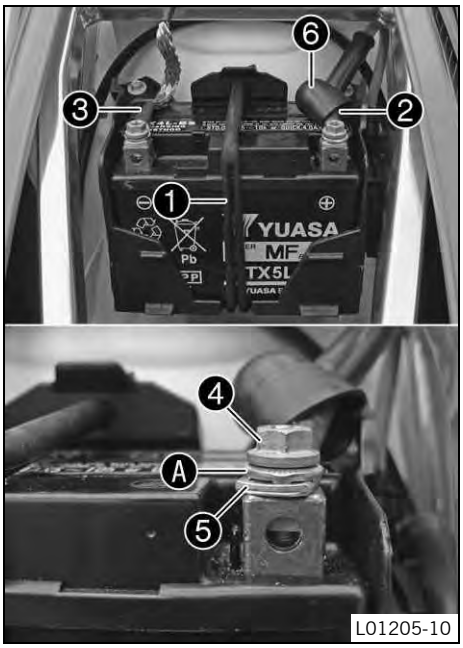
- Desconectar todos los consumidores eléctricos y parar el motor.
- Desmontar el asiento. (☛ pág. 52)



Trabajo principal

- Desembornar el cable del polo negativo ❶ de la batería.
- Retirar la cubierta del polo positivo ❷ y desembornar el cable del polo positivo de la batería.
- Desenganchar la cinta de goma ❸ en la parte inferior.
- Desmontar la batería hacia arriba.

14.2 Montar la batería 🔧 (250/300 XC)



Trabajo principal

- Introducir la batería en el compartimento de la batería con los polos hacia delante.

Batería (YTX5L-BS) (☛ pág. 123)

- Enganchar la cinta de goma ❶.
- Embornar el cable del polo positivo ❷ y el cable del polo negativo ❸.

  Prescripción

Tornillo del polo de la batería	M5	2,5 Nm (1,84 lbf ft)

Información

Los discos de contacto Ⓐ deben montarse con las uñas hacia abajo entre los tornillos ❹ y el terminal del cable ❺.

- Colocar la cubierta del polo positivo ❻ en el polo positivo.

Trabajo posterior

- Montar el asiento. (☛ pág. 53)

14.3 Recargar la batería 🔧 (250/300 XC)

Advertencia

Peligro de lesión El electrolito y los gases de la batería son cáusticos y pueden causar lesiones graves.

- Mantener las baterías fuera del alcance de los niños.
- Utilizar siempre ropa y gafas de protección adecuadas.
- Evitar el contacto con el electrolito y los gases de la batería.
- No acercar chispas ni llamas abiertas a la batería. Realizar la carga únicamente en lugares bien ventilados.
- En caso de contacto con la piel, limpiar con abundante agua. En caso de contacto del ácido de batería con los ojos, lavar con agua durante 15 minutos como mínimo y buscar ayuda médica.

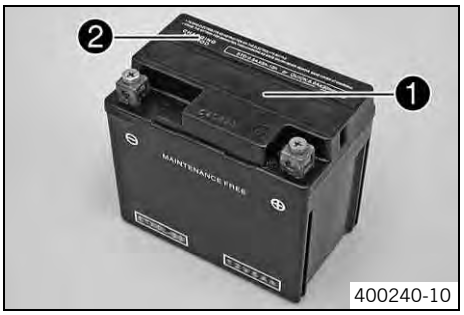
Advertencia
Amenaza para el medio ambiente Los componentes de la batería tienen efectos negativos para el medio ambiente.

– Las baterías no deben tirarse a la basura doméstica. Las baterías inservibles deben desecharse respetando la normativa medioambiental. Entregar las baterías al concesionario autorizado de KTM o a un centro de recogida de baterías usadas.

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

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

Información
La batería pierde continuamente carga, incluso si no está sometida a carga.
La carga de la batería y el procedimiento de recarga son dos factores muy importantes para la duración de una batería.
Las recargas rápidas con una intensidad de carga elevada son perjudiciales para la duración de la batería.
Si se superan la intensidad de carga, la tensión de carga o el tiempo de carga indicados, se producen fugas de electrolito a través de las válvulas de seguridad. Como consecuencia, disminuye la capacidad de la batería.
Si se ha descargado la batería a causa de las secuencias de arranque del motor, hay que recargarla inmediatamente.
Si se deja la batería descargada durante cierto tiempo, se producen una descarga profunda y sulfatado, y se destruye la batería.
La batería no requiere mantenimiento; es decir, se suprime el control del nivel del electrolito.



Trabajo previo
– Desconectar todos los consumidores eléctricos y parar el motor.
– Desmontar el asiento. (☛ pág. 52)
– Desembornar el cable del polo negativo de la batería, para evitar que puedan deteriorarse los equipos electrónicos de a bordo.

Trabajo principal
– Embornar el cargador a la batería. Conectar el cargador.

Cargador para baterías (58429074000)

Con este cargador puede comprobarse también la tensión en reposo, la capacidad de arranque de la batería y el funcionamiento del alternador. Además, con este cargador es imposible una recarga excesiva de la batería.

Información
No desmontar nunca la tapa ❶.
Cargar la batería como máximo al 10% de la capacidad indicada en la carcasa de la batería ❷.

– Desconectar el cargador una vez finalizado el proceso de carga. Embornar la batería.

Prescripción

No deben superarse la intensidad de carga, la tensión de carga ni el tiempo de carga prescritos.	
Recargar periódicamente la batería si la motocicleta permanece inmovilizada durante cierto tiempo	3 meses

Trabajo posterior
– Montar el asiento. (☛ pág. 53)

14.4 Cambiar el fusible principal (250/300 XC)

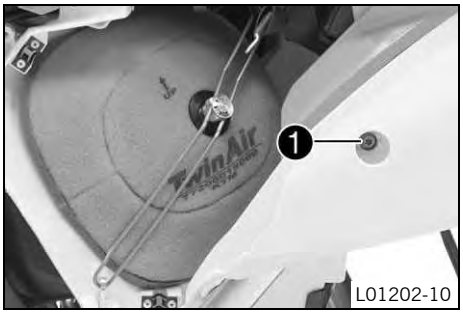
Advertencia
Peligro de incendio El empleo de fusibles incorrectos puede originar sobrecargas en el equipo eléctrico.

– Utilizar siempre fusibles con el amperaje prescrito. No puentear ni reparar nunca los fusibles fundidos.

Información
El fusible principal protege todos los consumidores eléctricos del vehículo. Se encuentra en la carcasa del relé de arranque, debajo de la tapa de la caja del filtro de aire.

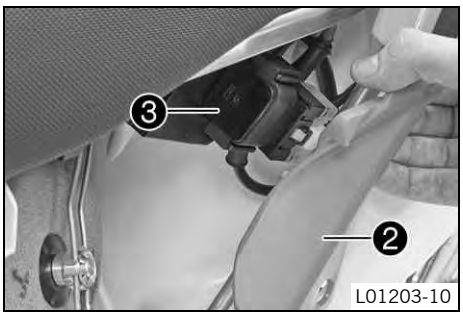
Trabajo previo

– Desconectar todos los consumidores eléctricos y parar el motor.
– Desmontar la tapa de la caja del filtro de aire. (☛ pág. 53)

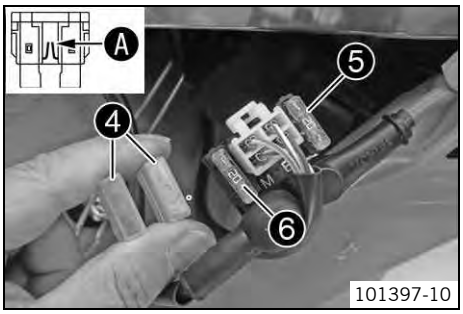


Trabajo principal

– Retirar el tornillo ❶.



– Levantar ligeramente el carenado trasero ❷ y extraer el relé de arranque ❸ del soporte.



– Quitar las cubiertas de protección ❹.
– Retirar el fusible principal ❺ defectuoso.

Información
Los fusibles defectuosos se identifican porque el alambre fusible está roto Ⓐ.
En el relé de arranque hay un fusible de repuesto ❻.

– Colocar el nuevo fusible principal.

Fusible (58011109110) (☛ pág. 123)

– Controlar el funcionamiento del sistema eléctrico.

Consejo
Colocar un fusible de repuesto nuevo para casos de necesidad.

– Colocar la cubierta de protección.
– Insertar el relé de arranque en el soporte y tender el cable.
– Posicionar el carenado trasero. Montar el tornillo y apretarlo.

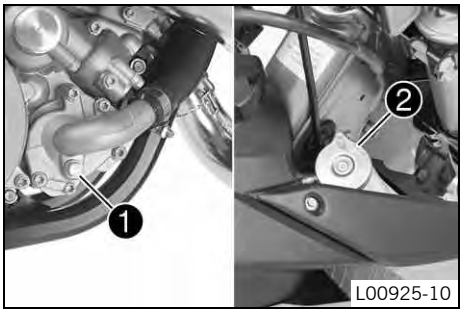
Prescripción

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

Trabajo posterior

– Montar la tapa de la caja del filtro de aire. (☛ pág. 53)

15.1 Sistema de refrigeración

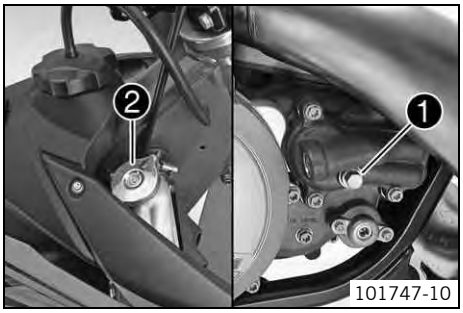


(Todos los modelos 125/150)

La bomba del agua ❶ en el motor asegura una circulación forzada del líquido refrigerante.
La presión en el sistema de refrigeración resultante del calentamiento se regula mediante una válvula en el tapón del radiador ❷. Con ello, es posible que la temperatura del líquido refrigerante aumente hasta el valor indicado sin que se produzcan perturbaciones.

120 °C (248 °F)

La refrigeración se lleva a cabo con ayuda del viento de marcha.
Cuanto menor sea la velocidad, menor es la acción refrigerante. La suciedad en los nervios del radiador reduce asimismo la acción refrigerante.



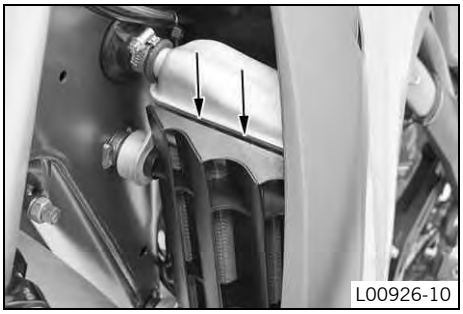
(Todos los modelos 250/300)

La bomba del agua ❶ en el motor asegura una circulación forzada del líquido refrigerante.
La presión en el sistema de refrigeración resultante del calentamiento se regula mediante una válvula en el tapón del radiador ❷. Con ello, es posible que la temperatura del líquido refrigerante aumente hasta el valor indicado sin que se produzcan perturbaciones.

120 °C (248 °F)

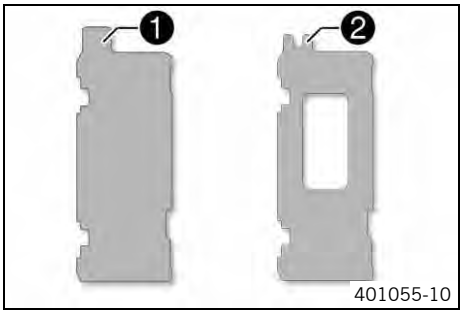
La refrigeración se lleva a cabo con ayuda del viento de marcha.
Cuanto menor sea la velocidad, menor es la acción refrigerante. La suciedad en los nervios del radiador reduce asimismo la acción refrigerante.

15.2 Cubierta del radiador (Todos los modelos SX)



La cubierta del radiador se monta delante del radiador izquierdo, entre la protección del radiador y el radiador.
La cubierta del radiador mantiene el refrigerante en la gama óptima de temperatura.

Temperatura del líquido refrigerante	65… 70 °C (149… 158 °F)

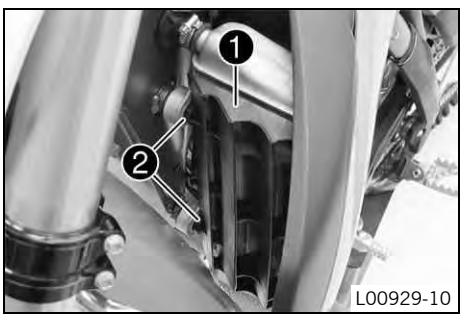


La cubierta del radiador se monta delante del radiador izquierdo en función de la temperatura ambiente.

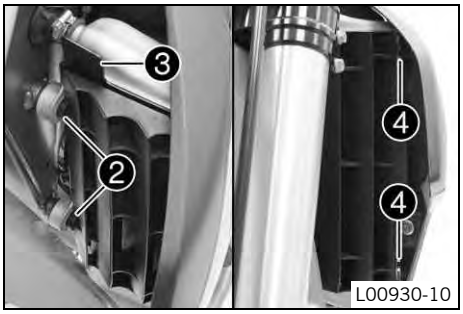
Cubierta del radiador ❶ sin entalladura	< 7 °C (< 45 °F)
Cubierta del radiador ❷ con entalladura	7… 16 °C (45… 61 °F)
Sin cubierta del radiador	> 16 °C (> 61 °F)

Información
¡No utilizar las dos cubiertas del radiador al mismo tiempo!

15.3 Montar la cubierta del radiador (Todos los modelos SX)

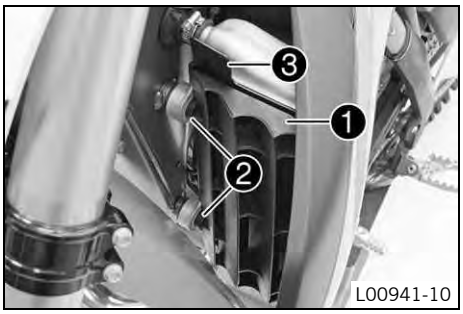


– Desnganchar la protección del radiador ❶ en los puntos de montaje ❷ y retirarla.

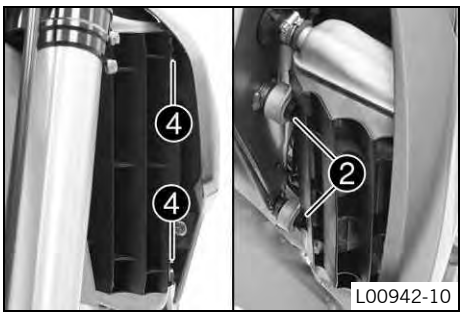


– Colocar la cubierta del radiador ❸ correspondiente y enganchar la protección del radiador en los talones de sujeción ❹. Enganchar los puntos de montaje ❷ del radiador.

15.4 Desmontar la cubierta del radiador (Todos los modelos SX)



– Desnganchar la protección del radiador ❶ en los puntos de montaje ❷ y retirarla. Quitar la cubierta del radiador ❸.



– Enganchar la protección del radiador en los talones de sujeción ❹. Enganchar los puntos de montaje ❷ del radiador.

15.5 Controlar el nivel de líquido refrigerante y la protección anticongelante

Advertencia

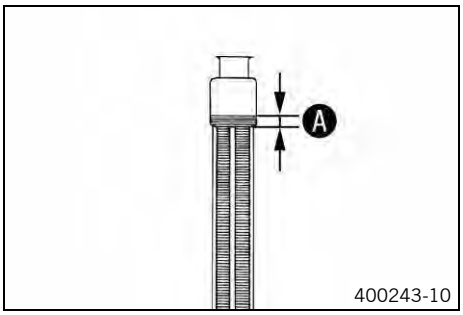
Peligro de quemaduras Durante el funcionamiento de la motocicleta, el líquido refrigerante se calienta mucho y está bajo presión.

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

Advertencia

Peligro de envenenamiento El líquido refrigerante es venenoso y nocivo para la salud.

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



Condición

El motor está frío.

– Colocar la motocicleta en posición vertical sobre una superficie horizontal.
– Desmontar el tapón del radiador.
– Controlar la protección anticongelante del líquido refrigerante.

−25... −45 °C (−13... −49 °F)

» Si la protección anticongelante del líquido refrigerante no coincide con el valor prescrito:
  – Corregir la protección anticongelante del líquido refrigerante.
– Controlar el nivel de líquido refrigerante en el radiador.

Nivel del líquido refrigerante Ⓐ por encima de las láminas del radiador.	10 mm (0,39 in)

» Si el nivel de líquido refrigerante no coincide con el valor prescrito:
– Corregir el nivel de líquido refrigerante.

Alternativa 1

Líquido refrigerante (☛ pág. 133)

Alternativa 2

Líquido refrigerante (mezcla lista para el uso) (☛ pág. 134)

– Montar el tapón del radiador.

15.6 Controlar el nivel de líquido refrigerante

Advertencia

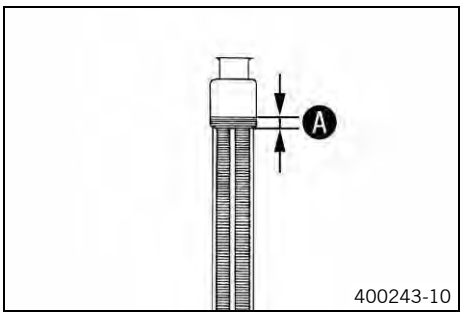
Peligro de quemaduras Durante el funcionamiento de la motocicleta, el líquido refrigerante se calienta mucho y está bajo presión.

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

Advertencia

Peligro de envenenamiento El líquido refrigerante es venenoso y nocivo para la salud.

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



Condición

El motor está frío.

– Colocar la motocicleta en posición vertical sobre una superficie horizontal.
– Desmontar el tapón del radiador.
– Controlar el nivel de líquido refrigerante en el radiador.

Nivel del líquido refrigerante Ⓐ por encima de las láminas del radiador.	10 mm (0,39 in)

» Si el nivel de líquido refrigerante no coincide con el valor prescrito:
– Corregir el nivel de líquido refrigerante.

Alternativa 1

Líquido refrigerante (☛ pág. 133)

Alternativa 2

Líquido refrigerante (mezcla lista para el uso) (☛ pág. 134)

– Montar el tapón del radiador.

15.7 Vaciar el líquido refrigerante

Advertencia

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

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

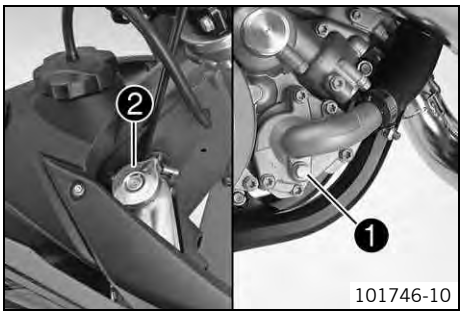
Advertencia

Peligro de envenenamiento El líquido refrigerante es venenoso y nocivo para la salud.

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

Condición
El motor está frío.

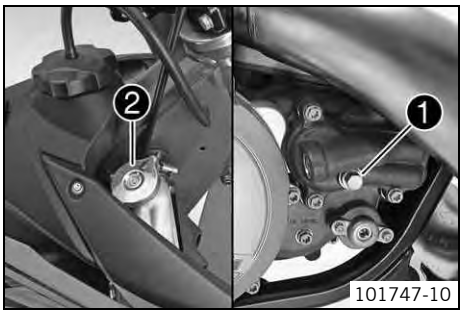
– Colocar el vehículo en posición vertical.
– Colocar un recipiente adecuado debajo de la tapa de la bomba de agua.



(Todos los modelos 125/150)
– Retirar el tornillo ❶. Desmontar el tapón del radiador ❷.
– Vaciar completamente el líquido refrigerante.
– Montar el tornillo ❶ con un anillo de hermetizado nuevo y apretarlo.

Prescripción

Tapón roscado de vaciado de la tapa de la bomba de agua	M10x1	15 Nm (11,1 lbf ft)



(Todos los modelos 250/300)
– Retirar el tornillo ❶. Desmontar el tapón del radiador ❷.
– Vaciar completamente el líquido refrigerante.
– Montar el tornillo ❶ con un anillo de hermetizado nuevo y apretarlo.

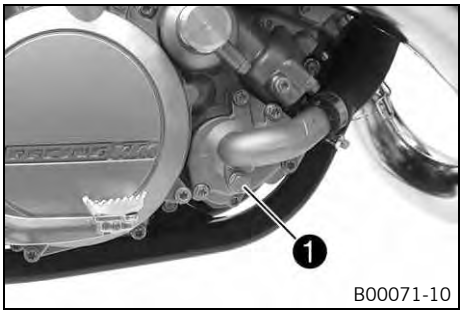
Prescripción

Tapón roscado de vaciado de la tapa de la bomba de agua	M10x1	15 Nm (11,1 lbf ft)

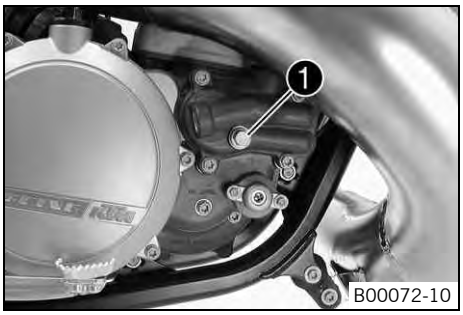
15.8 Llenar el líquido refrigerante

Advertencia
Peligro de envenenamiento El líquido refrigerante es venenoso y nocivo para la salud.

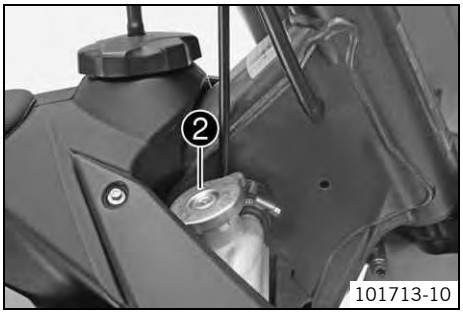
– No debe permitirse que el refrigerante entre en contacto con la piel, los ojos o la ropa. En caso de contacto con los ojos, lavar inmediatamente con agua y buscar ayuda médica. Limpiar inmediatamente con agua y jabón las partes de la piel contaminadas. En caso de ingestión de refrigerante, buscar ayuda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



(Todos los modelos 125/150)
– Asegurarse de que el tornillo ❶ está bien apretado.



(Todos los modelos 250/300)
– Asegurarse de que el tornillo ❶ está bien apretado.

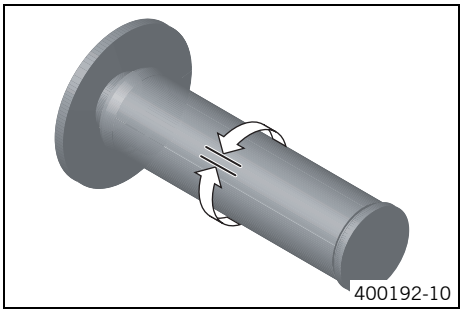


– Colocar el vehículo en posición vertical.
– Rellenar completamente el radiador con líquido refrigerante.

Líquido refrige-rante	1,2 l (1,3 qt.)	Líquido refrigerante (☛ pág. 133)
		Líquido refrigerante (mezcla lista para el uso) (☛ pág. 134)

– Montar el tapón del radiador ❷.
– Dejar que se caliente el motor.
– Controlar el nivel de líquido refrigerante. (☛ pág. 87)

16.1 Comprobar la holgura del cable bowden del acelerador



– Controlar que el puño del acelerador puede girar con facilidad.
– Colocar el manillar en la posición de marcha recta. Mover sin fuerza el puño del acelerador hacia un lado y otro y determinar la holgura del cable bowden del acelerador.

Holgura del cable bowden del acelerador	2... 3 mm (0,08... 0,12 in)

» Si la holgura del cable bowden del acelerador no coincide con el valor prescrito:
– Ajustar la holgura del cable bowden del acelerador. 🔧 (☛ pág. 90)

Peligro

Peligro de envenenamiento Los gases de escape son venenosos y pueden originar pérdida de conocimiento o incluso la muerte.
– Siempre que el motor está en marcha hay que garantizar una ventilación adecuada; no arrancar el motor ni dejarlo en marcha en locales cerrados sin un sistema de extracción apropiado.

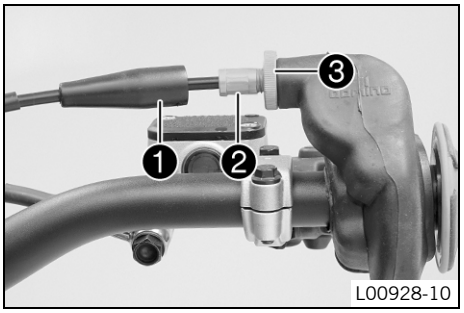
– Arrancar el motor y dejarlo en marcha al ralentí. Mover el manillar de un lado a otro en el margen completo de giro.

No debe variar el régimen de ralentí.

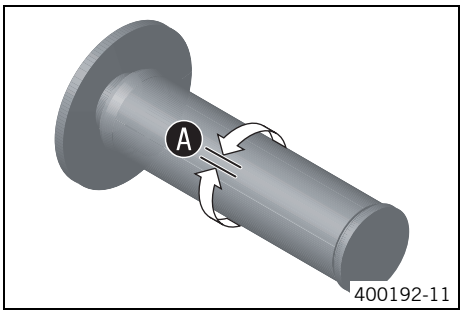
» Si varía el régimen de ralentí:
– Ajustar la holgura del cable bowden del acelerador. 🔧 (☛ pág. 90)

16.2 Ajustar la holgura del cable bowden del acelerador 🔧

Trabajo previo
– Desmontar el asiento. (☛ pág. 52)
– Desmontar el depósito de combustible. 🔧 (☛ pág. 57)
– Controlar el tendido del cable bowden del acelerador. (☛ pág. 63)



Trabajo principal
– Colocar el manillar en la posición de marcha recta.
– Retraer el manguito ❶.
– Asegurarse de que la envoltura exterior del cable bowden esté introducida hasta el tope en el tornillo de ajuste ❷.
– Soltar la tuerca ❸.



– Girar el tornillo de ajuste ❷ hasta que el cable bowden tenga la holgura Ⓐ en el puño del acelerador.

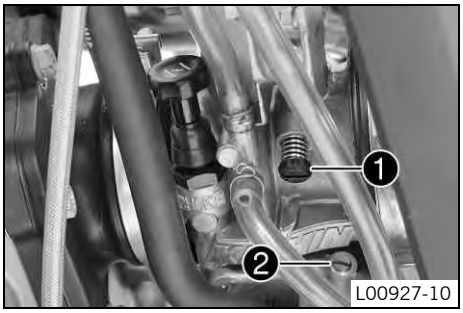
Prescripción

Holgura del cable bowden del acelerador	2... 3 mm (0,08... 0,12 in)

– Apretar la tuerca ❸.
– Colocar el manguito ❶.

Trabajo posterior
– Controlar que el puño del acelerador puede girar con facilidad.
– Montar el depósito de combustible. 🔧 (☛ pág. 58)
– Montar el asiento. (☛ pág. 53)
– Comprobar la holgura del cable bowden del acelerador. (☛ pág. 90)

16.3 Carburador - Ralentí



El ajuste del ralentí en el carburador tiene gran influencia sobre la capacidad de arranque del motor, sobre la estabilidad del ralentí y sobre la respuesta al acelerador. Es decir: si está bien ajustado el ralentí, es más fácil arrancar el motor que si está mal ajustado.

Información

El carburador y sus componentes están sometidos a un desgaste acusado, debido a las vibraciones del motor. Como consecuencia del desgaste, pueden producirse anomalías en su funcionamiento.

El estado de fábrica del carburador se corresponde con los siguientes valores.

(125/150 SX)

Altura sobre el nivel del mar	500 m (1.640 ft)
Temperatura ambiente	20 °C (68 °F)
Gasolina súper sin plomo (98 octanos) mezclada con aceite del motor de 2 tiempos (1:40) (☛ pág. 133)	

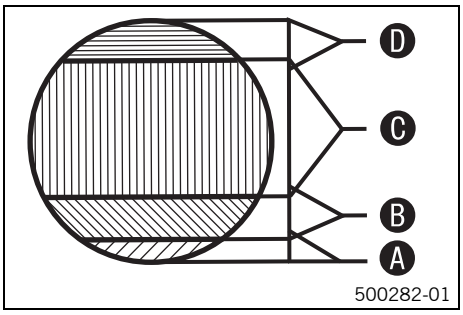
(150 XC USA)

Altura sobre el nivel del mar	500 m (1.640 ft)
Temperatura ambiente	20 °C (68 °F)
Gasolina súper sin plomo (95 octanos) mezclada con aceite del motor de 2 tiempos (1:40) (☛ pág. 133)	

(Todos los modelos 250/300)

Altura sobre el nivel del mar	500 m (1.640 ft)
Temperatura ambiente	20 °C (68 °F)
Gasolina súper sin plomo (95 octanos) mezclada con aceite del motor de 2 tiempos (1:60) (☛ pág. 133)	

El régimen de ralentí se ajusta por medio del tornillo de ajuste ❶.
La mezcla al ralentí se ajusta por medio del tornillo de regulación del ralentí ❷.



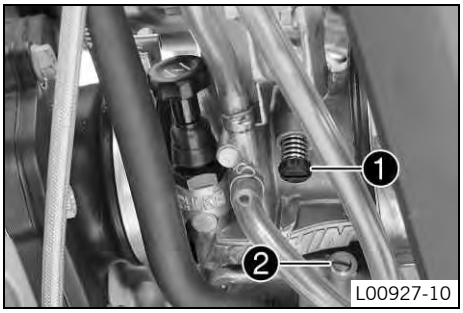
Zona de ralentí A
Funcionamiento con la corredera del gas cerrada. En esta zona influyen el tornillo de ajuste ❶ y el tornillo de regulación del ralentí ❷.

Zona de transición B
Comportamiento del motor al abrir la corredera del gas. En esta zona influyen el chiclé de ralentí y la forma de la corredera del gas.
Si, pese a estar bien ajustados el ralentí y la baja carga, el motor traquetea o expulsa mucho humo al abrir la corredera del gas y alcanza la plena potencia bruscamente a altas revoluciones, ello indica que el reglaje del carburador es demasiado rico, que el flotador está muy alto o que la válvula de agujas del flotador tiene una fuga.

Zona de baja carga C
Funcionamiento con la corredera del gas parcialmente abierta. En esta zona influye la aguja del carburador (forma y posición). En la zona inferior el ajuste del ralentí y en la zona superior el chicle principal influyen en el ajuste del motor.
Si, al acelerar con la corredera del gas parcialmente abierta, el motor proporciona una potencia irregular, la aguja del carburador se deberá bajar un encaje. Si se producen detonaciones en el motor, especialmente al acelerar, cuando se alcanza la zona de revoluciones de plena potencia, se deberá subir la aguja del carburador. Si los síntomas descritos anteriormente se producen en el régimen de ralentí o ligeramente por encima, el sistema de ralentí se deberá empobrecer si se produce una potencia irregular y se deberá enriquecer si se producen detonaciones.

Zona de plena carga D
Funcionamiento con la corredera del gas abierta (pleno gas). En esta zona influyen el chiclé principal y la aguja del carburador.
Si el aislamiento de una bujía nueva se vuelve muy clara o blanca después de conducir a pleno gas durante un breve periodo, o si se producen detonaciones en el motor, se deberá instalar un chiclé principal más grande. Si el aislamiento es de color marrón oscuro o está cubierto de hollín, se deberá instalar un chiclé principal más pequeño.

16.4 Carburador - Ajustar el ralentí



– Apretar el tornillo de regulación del ralentí ❷ hasta el tope, y girarlo para colocarlo en la posición básica prescrita.

Prescripción

Tornillo de regulación del ralentí (125 SX EU, 125 SX USA)	
Abierto	2 vueltas
Tornillo de regulación del ralentí (150 SX EU, 150 SX USA)	
Abierto	2 vueltas
Tornillo de regulación del ralentí (150 XC USA)	
Abierto	2 vueltas
Tornillo de regulación del ralentí (250 SX EU, 250 SX USA)	
Abierto	2 vueltas
Tornillo de regulación del ralentí (250 XC EU/USA)	
Abierto	2 vueltas
Tornillo de regulación del ralentí (300 XC EU/USA)	
Abierto	2 vueltas

– Calentar el motor.

Prescripción

Tiempo de calentamiento	≥ 5 min

Peligro

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

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

– Ajustar el régimen de ralentí girando el tornillo de ajuste ❶.

Prescripción

Función de arranque en frío desactivada – El botón de arranque en frío está oprimido hasta el tope. (☛ pág. 16)	
Régimen de ralentí	1.400... 1.500 rpm

– Girar lentamente el tornillo de regulación del ralentí ❷ en sentido horario hasta que comience a disminuir el régimen de ralentí.
– Anotar la posición, y girar a continuación el tornillo de regulación del ralentí lentamente en sentido antihorario hasta que comience a disminuir de nuevo el régimen de ralentí.
– Ajustar el punto con el mayor régimen de ralentí entre las dos posiciones anotadas.

Información

Si se observa un aumento considerable del número de revoluciones, reducir el régimen de ralentí a un nivel normal, y repetir los pasos descritos más arriba.

Si no se obtiene un resultado satisfactorio mediante el procedimiento descrito, puede ser que esté montado un chiclé de ralentí de dimensiones inadecuadas.

Si se ha atornillado el tornillo de regulación del ralentí hasta el tope sin que haya variado el número de revoluciones del motor, hay que montar un chiclé de ralentí más pequeño.

Después de cambiar el chiclé hay que efectuar los ajustes descritos desde el comienzo.

Si varía considerablemente la temperatura exterior, o si se desea circular en un lugar de altitud mucho mayor o mucho menor, hay que ajustar de nuevo el ralentí.

16.5 Vaciar la cámara del flotador del carburador

Peligro

Peligro de incendio El carburante es fácilmente inflamable.

– No repostar el vehículo en la cercanía de llamas abiertas o de cigarrillos encendidos y parar siempre el motor para repostar. Asegurarse de que el combustible no puede derramarse sobre las piezas calientes del vehículo. Recoger inmediatamente el combustible derramado.

– El combustible del depósito se dilata con el calor y podría salirse si está demasiado lleno. Observar las indicaciones relativas al depósito de combustible.

Advertencia

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

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

Advertencia

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

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

Información

Llevar a cabo estas tareas con el motor frío.
El agua en la cámara del flotador origina anomalías en el funcionamiento del motor.

Trabajo previo

(Todos los modelos SX)

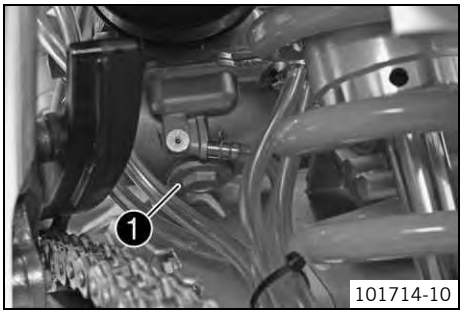
– Girar el mango ❶ en el grifo de la gasolina a la posición **OFF**. (Figura 601185-10☛ pág. 15)

✓ Ya no fluye combustible del depósito de combustible al carburador.

(Todos los modelos XC)

– Girar el mango ❶ en el grifo de la gasolina a la posición **OFF**. (Figura L00904-10☛ pág. 16)

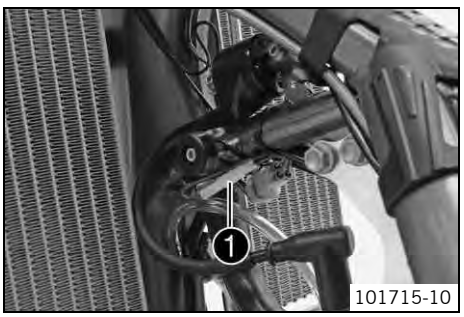
✓ Ya no fluye combustible del depósito de combustible al carburador.



Trabajo principal

– Colocar un paño debajo del carburador para recoger el combustible que pueda salir.
– Quitar el tapón roscado ❶.
– Vaciar completamente el combustible.
– Montar el tapón roscado y apretarlo.

16.6 Conector de la curva de encendido



El conector ❶ se encuentra delante del depósito de combustible, en el lado izquierdo del chasis.

Posibles estados

- Soft – El conector está desenchufado: aumenta la manejabilidad.
- Performance – El conector está enchufado: aumenta la potencia.

16.7 Modificar la curva de encendido

Cambiar la curva de encendido de Performance a Soft.

– Desenchufar el conector ❶. (Figura 101715-10☛ pág. 93)

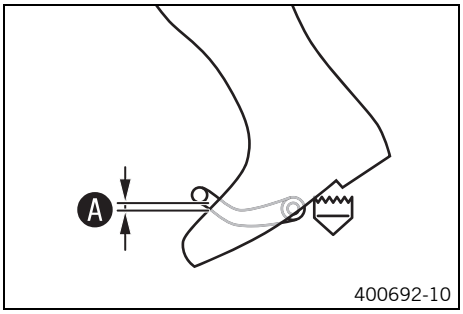
✓ Soft – mejor maniobrabilidad

Cambiar la curva de encendido de Soft a Performance.

– Enchufar el conector ❶. (Figura 101715-10☛ pág. 93)

✓ Performance – mayores prestaciones

16.8 Controlar la posición básica del pedal de cambio



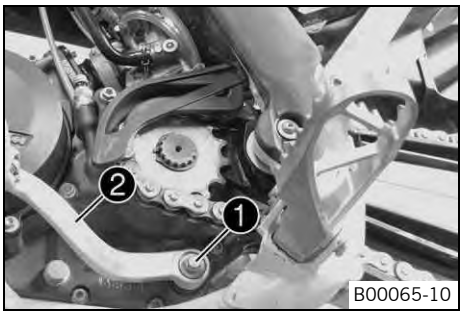
– Montarse en el vehículo en la postura de conducción y determinar la distancia Ⓐ entre el borde superior de la bota y el pedal de cambio.

Distancia del pedal de cambio al borde superior de la bota	10... 20 mm (0,39... 0,79 in)

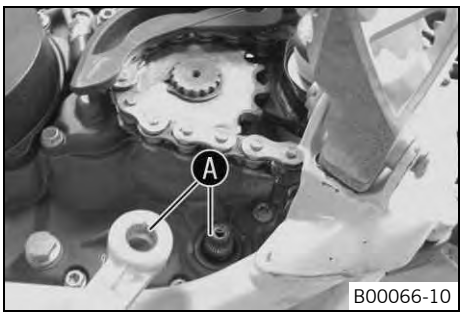
» Si la distancia no coincide con el valor prescrito:

– Ajustar la posición básica del pedal del cambio. 🔧 (☛ pág. 94)

16.9 Ajustar la posición básica del pedal del cambio 🔧



– Retirar el tornillo ❶ y desmontar el pedal del cambio ❷.



– Limpiar el dentado Ⓐ del pedal del cambio y el árbol de mando del cambio.

– Encajar el pedal del cambio en la posición que desee del árbol de mando del cambio y engranar el dentado.

Información

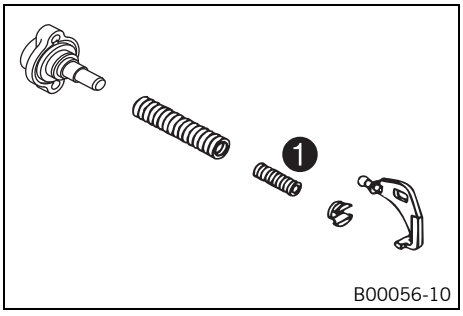
La gama de ajuste del tornillo es limitada.
Al cambiar, el pedal no debe entrar en contacto con ninguno de los componentes del vehículo.

– Montar el tornillo y apretarlo.

Prescripción

Tornillo del pedal de cambio	M6	14 Nm (10,3 lbf ft)	**Loctite® 243™**

16.10 Característica del motor - Muelle auxiliar (Todos los modelos 250/300)



El muelle auxiliar se encuentra en el lado derecho del motor, debajo de la tapa de la bomba de agua.

Posibles estados

- Muelle auxiliar con marca de color amarillo – Muelle montado en la motocicleta recién salida de fábrica con ajuste mediano (estándar) para ofrecer una buena maniobrabilidad.
- Muelle auxiliar con marca de color verde – Muelle auxiliar contenido en el paquete adjunto para unas prestaciones más blandas.
- Muelle auxiliar con marca de color rojo – Muelle auxiliar contenido en el paquete adjunto para unas prestaciones más agresivas.

La característica del motor se puede modificar utilizando muelles auxiliares ❶ de distinta fuerza.

16.11 Característica del motor - Ajustar el muelle compensador (Todos los modelos 250/300)

Advertencia

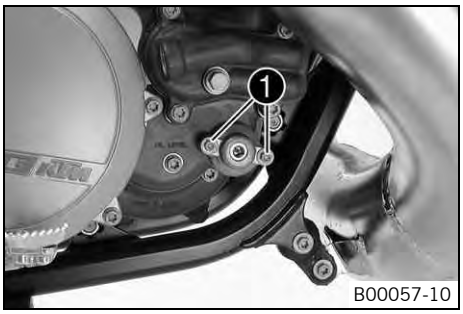
Peligro de quemaduras Algunas piezas del vehículo se calientan mucho cuando el vehículo está en marcha.

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

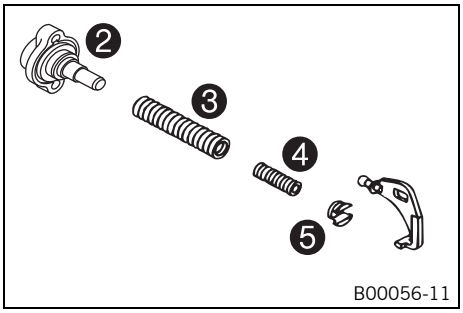
Trabajo previo

– Inclinar la motocicleta aproximadamente 45° hacia la izquierda y asegurarla en esa posición de manera que no pueda caer.

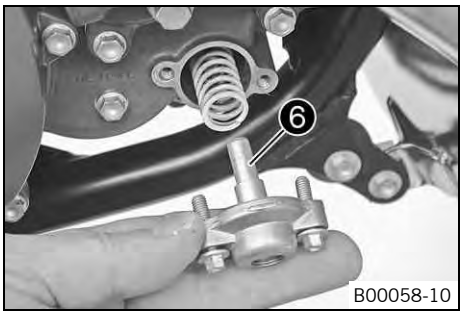
Trabajo principal



– Retirar los tornillos ❶.



– Extraer la tapa de cierre ❷, el muelle de ajuste ❸, el muelle compensador ❹ y la base del muelle ❺ de la tapa del embrague.
– Extraer los dos muelles de la base del muelle.



– Montar el muelle compensador ❹ y el muelle de ajuste ❸ que desee y colocarlos juntos en la tapa del embrague.

Muelle auxiliar con marca de color amarillo (54637072300)
Muelle auxiliar con marca de color verde (54837072100)
Muelle auxiliar con marca de color rojo (54837072000)

✓ La escotadura de la base del muelle ❺ engrana en la palanca acodada.

Información

El tornillo ❻ no debe girarse bajo ningún concepto, puesto que empeoraría la característica del motor.

– Controlar la junta tórica de la tapa de cierre.
– Posicionar la tapa de cierre.
– Montar los tornillos y apretarlos.

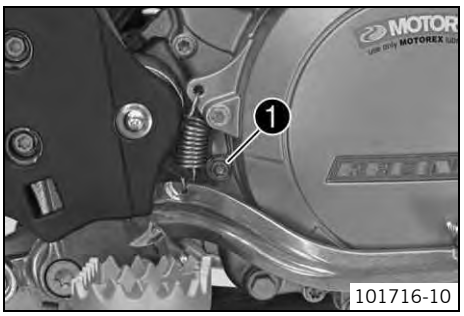
Prescripción

Tornillo de la tapa de la distribución de escape	M5	6 Nm (4,4 lbf ft)

17.1 Controlar el nivel de aceite de la caja de cambios

Información
El control del nivel de aceite de la caja de cambios debe realizarse con el motor frío.

Trabajo previo
– Colocar la motocicleta en posición vertical sobre una superficie horizontal.



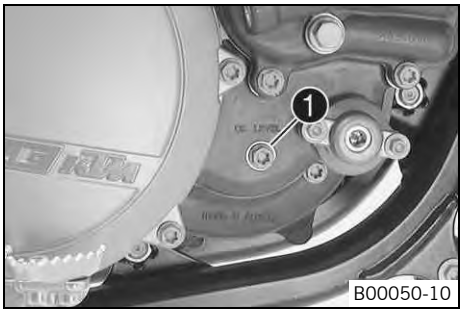
Trabajo principal
(Todos los modelos 125/150)
– Retirar el tornillo de control del nivel de aceite de la caja de cambios ❶.
– Controlar el nivel de aceite de la caja de cambios.

Debe salir una pequeña cantidad de aceite del cambio por el orificio.

» Si no sale aceite del cambio:
– Completar el nivel de aceite del cambio. 🔧 (☛ pág. 98)

– Montar y apretar el tornillo para control del nivel de aceite en el cambio.
Prescripción

Tornillo para control del nivel de aceite en el cambio	M6	10 Nm (7,4 lbf ft)



(Todos los modelos 250/300)
– Retirar el tornillo de control del nivel de aceite de la caja de cambios ❶.
– Controlar el nivel de aceite de la caja de cambios.

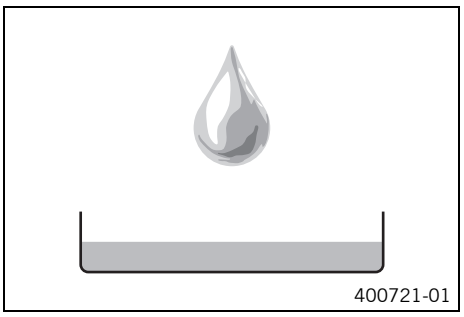
Debe salir una pequeña cantidad de aceite del cambio por el orificio.

» Si no sale aceite del cambio:
– Completar el nivel de aceite del cambio. 🔧 (☛ pág. 98)

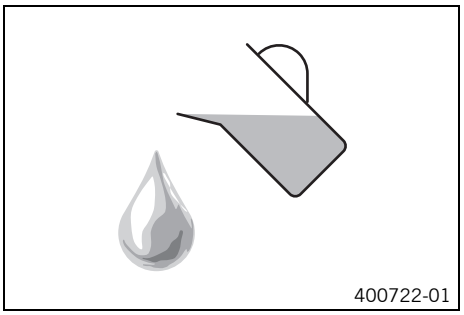
– Montar y apretar el tornillo para control del nivel de aceite en el cambio.
Prescripción

Tornillo para control del nivel de aceite en el cambio	M6	10 Nm (7,4 lbf ft)

17.2 Sustituir el aceite del cambio 🔧



– Vaciar el aceite del cambio. 🔧 (☛ pág. 97)



– Llenar el aceite del cambio. 🔧 (☛ pág. 98)

17.3 Vaciar el aceite del cambio

Advertencia

Peligro de quemaduras El aceite del motor y el aceite del cambio alcanzan temperaturas muy altas durante el funcionamiento de la motocicleta.

– Utilizar ropa de protección adecuada y guantes de protección. En caso de quemadura, colocar la zona afectada debajo de agua tibia inmediatamente.

Advertencia

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

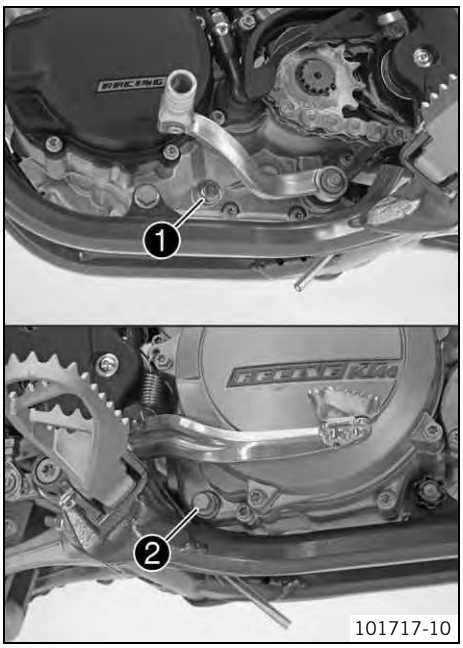
– Elimine correctamente conforme a la normativa en vigor los productos tales como aceites, grasas, filtros, combustible, productos de limpieza, líquido de frenos, etc.

Información

El aceite del cambio debe vaciarse con el motor caliente.

Trabajo previo

– Estacionar la motocicleta en una superficie horizontal.
– Colocar un recipiente adecuado debajo del motor.



Trabajo principal
(Todos los modelos 125/150)

– Retirar el tornillo de vaciado del aceite del cambio con el imán ❶.
– Retirar el tornillo de vaciado del aceite del cambio ❷.
– Vaciar completamente el aceite del cambio.
– Limpiar a fondo los tapones roscados de vaciado del aceite del cambio.
– Limpiar la superficie de hermetizado del motor.
– Montar y apretar el tornillo de vaciado del aceite del cambio con el imán ❶ y el anillo de hermetizado.

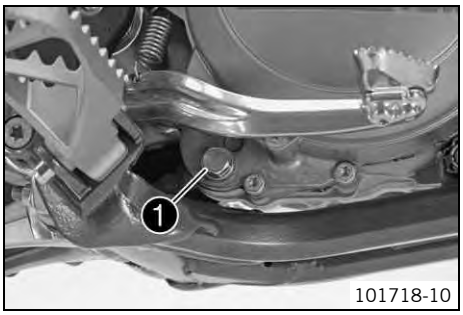
Prescripción

Tapón roscado para vaciado del aceite del cambio con imán	M12x1,5	20 Nm (14,8 lbf ft)

– Montar y apretar el tornillo de vaciado del aceite del cambio ❷ con el anillo de hermetizado.

Prescripción

Tapón roscado de vaciado del aceite del cambio	M10x1	15 Nm (11,1 lbf ft)



(Todos los modelos 250/300)

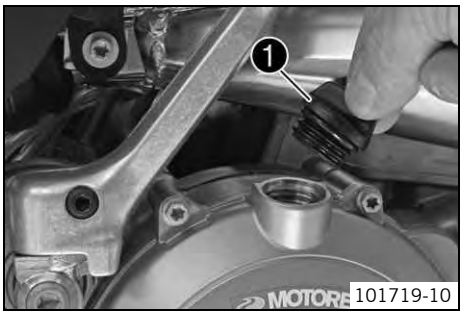
– Retirar el tornillo de vaciado del aceite del cambio con el imán ❶.
– Vaciar completamente el aceite del cambio.
– Limpiar a fondo el tornillo de vaciado del aceite del cambio con el imán.
– Limpiar la superficie de hermetizado del motor.
– Montar y apretar el tornillo de vaciado del aceite del cambio con el imán ❶ y el anillo de hermetizado.

Prescripción

Tapón roscado para vaciado del aceite del cambio con imán	M12x1,5	20 Nm (14,8 lbf ft)

17.4 Llenar el aceite del cambio

Información
Un nivel demasiado bajo de aceite en el cambio o el empleo de aceite de baja calidad puede ser la causa de un desgaste prematuro del cambio.



Trabajo principal
– Soltar el tornillo ❶ y llenar el aceite del cambio.

Aceite del cambio (Todos los modelos 125/150)	0,70 l (0,74 qt.)	Aceite del motor (15W/50) (☛ pág. 132)
Aceite del cambio (Todos los modelos 250/300)	0,80 l (0,85 qt.)	Aceite del motor (15W/50) (☛ pág. 132)

– Montar el tapón roscado y apretarlo.

Peligro
Peligro de envenenamiento Los gases de escape son venenosos y pueden originar pérdida de conocimiento o incluso la muerte.
– Siempre que el motor está en marcha hay que garantizar una ventilación adecuada; no arrancar el motor ni dejarlo en marcha en locales cerrados sin un sistema de extracción apropiado.

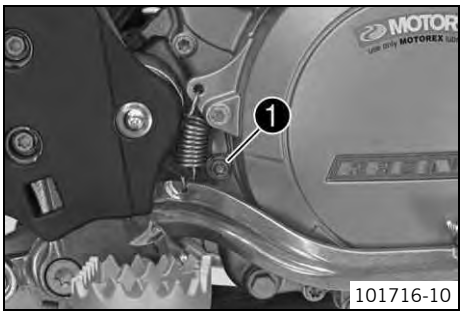
– Arrancar el motor y comprobar la hermeticidad.

Trabajo posterior
– Controlar el nivel de aceite de la caja de cambios. (☛ pág. 96)

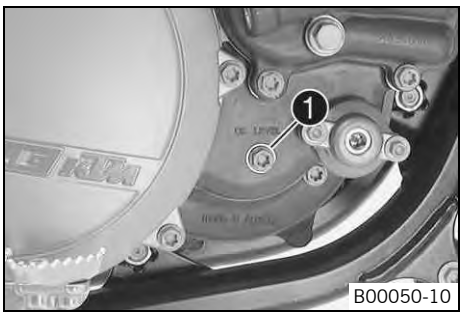
17.5 Completar el nivel de aceite del cambio

Información
La falta de aceite del cambio y utilizar aceite de mala calidad provocan un desgaste de la caja de cambios.
El rellenado del nivel de aceite de la caja de cambios debe realizarse con el motor frío.

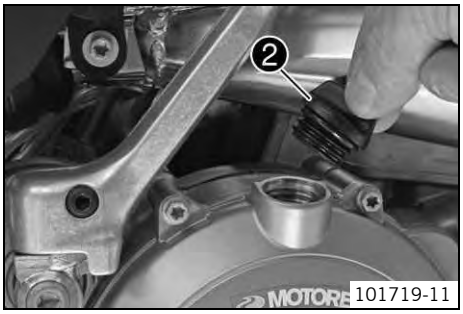
Trabajo previo
– Estacionar la motocicleta en una superficie horizontal.



Trabajo principal
(Todos los modelos 125/150)
– Retirar el tornillo de control del nivel de aceite de la caja de cambios ❶.



(Todos los modelos 250/300)
– Retirar el tornillo de control del nivel de aceite de la caja de cambios ❶.



– Retirar el tornillo ❷.
– Llenar aceite del cambio hasta que salga por el orificio del tornillo de control del nivel de aceite del cambio.

Aceite del motor (15W/50) (☛ pág. 132)

– Montar y apretar el tornillo para control del nivel de aceite en el cambio.

Prescripción

(Todos los modelos 125/150)

Tornillo para control del nivel de aceite en el cambio	M6	10 Nm (7,4 lbf ft)

(Todos los modelos 250/300)

Tornillo para control del nivel de aceite en el cambio	M6	10 Nm (7,4 lbf ft)

– Montar el tapón roscado ❷ y apretarlo.

Trabajo posterior

Peligro

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

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

– Arrancar el motor y comprobar la hermeticidad.

18.1 Limpiar la motocicleta

Indicación

Daños materiales Deterioro y destrucción de componentes por limpieza a alta presión.

– Al limpiar el vehículo con un limpiador de alta presión, el chorro de agua no debe dirigirse directamente a los componentes eléctricos, conectores, cables bowden, cojinetes, etc. Dejar una distancia de, como mínimo 60 cm, entre la boquilla del limpiador de alta presión y el componente. Una presión excesiva puede provocar averías o destruir las piezas.

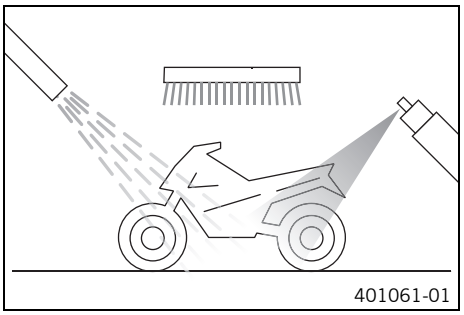
Advertencia

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

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

Información

Hay que limpiar periódicamente la motocicleta; de ese modo, conserva un aspecto atractivo y valioso.
Durante la limpieza de la motocicleta no debe estar sometida a la radiación solar directa.



– Tapar el sistema de escape para impedir que pueda entrar agua.
– Eliminar el barro y la suciedad con un chorro suave de agua.
– Rociar las zonas especialmente sucias con un agente comercial de limpieza para motocicletas, y desprender la suciedad con un pincel.

Agente de limpieza para motocicletas (☛ pág. 135)

Información

Utilizar agua caliente mezclada con un agente de limpieza comercial para motocicletas, junto con una esponja blanda.
No aplicar nunca el producto de limpieza para motocicletas al vehículo en seco: primero debe lavarse siempre con agua.

– Después de limpiar y de enjuagar a fondo la motocicleta con un chorro suave de agua, tiene que secarse bien.
– Vaciar la cámara del flotador del carburador. 🔧 (☛ pág. 93)
– Retirar el tapón de cierre del sistema de escape.

Advertencia

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

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

– Una vez finalizada la limpieza, circular durante un pequeño tramo hasta que el motor alcance la temperatura de servicio.

Información

El calor también hace que se evapore el agua acumulada en los puntos inaccesibles del motor y el equipo de frenos.

– Empujar las cubiertas de protección de los puños para que pueda evaporarse el agua que haya accedido a estos lugares.
– Cuando la motocicleta se haya enfriado, lubricar todos los puntos de deslizamiento y apoyo.
– Limpiar la cadena. (☛ pág. 59)
– Tratar las piezas metálicas sin recubrimiento (con excepción de los discos de freno y el equipo de escape) con un agente anticorrosión.

Agente de limpieza y conservación para metal y goma (☛ pág. 135)

– Tratar todas las piezas de plástico y recubiertas en polvo con un producto de limpieza y cuidados suave.

Agente de limpieza y conservación para metal y goma (☛ pág. 135)

19 ALMACENAMIENTO

19.1 Almacenamiento

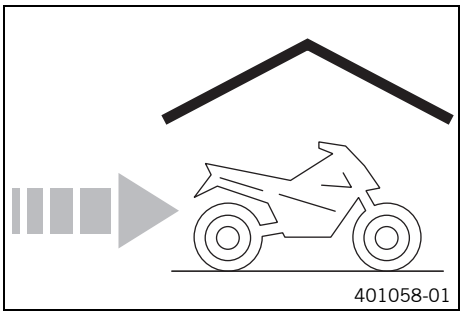
Advertencia

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

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

Información

Antes de almacenar la motocicleta durante un periodo de tiempo prolongado hay que realizar o encargar la realización de las medidas siguientes.
Antes de guardar la motocicleta, comprobar que todas las piezas funcionen correctamente y no estén desgastadas. Si hay que llevar a cabo inspecciones, reparaciones o modificaciones en el vehículo, aprovechar el periodo de inmovilización (durante las épocas de menor ocupación en los talleres). De esta manera se evitarán los largos tiempos de espera que se producen en los talleres al inicio de la temporada.



– Durante el último repostaje antes de dejar de utilizar la motocicleta, mezclar aditivo en el combustible.

Aditivo de combustible (☛ pág. 135)

– Repostar combustible. (☛ pág. 27)
– Limpiar la motocicleta. (☛ pág. 100)
– Sustituir el aceite del cambio. 🔧 (☛ pág. 96)
– Controlar el nivel de líquido refrigerante y la protección anticongelante. (☛ pág. 86)
– Vaciar la cámara del flotador del carburador. 🔧 (☛ pág. 93)
– Controlar la presión de inflado de los neumáticos. (☛ pág. 80)

(250/300 XC)

– Desmontar la batería. 🔧 (☛ pág. 82)

(250/300 XC)

– Recargar la batería. 🔧 (☛ pág. 82)

Prescripción

Temperatura de almacenamiento de la batería sin radiación solar directa	0… 35 °C (32… 95 °F)

– Estacionar el vehículo en un lugar seco que no esté sometido a variaciones considerables de temperatura.

Información

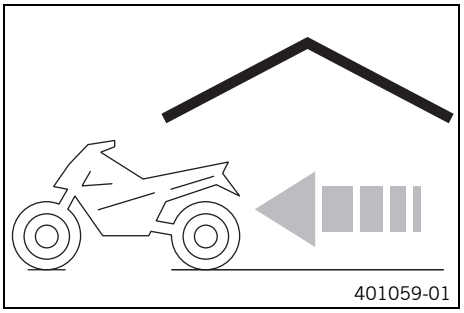
KTM recomienda elevar la motocicleta.

– Levantar la motocicleta con un caballete elevador. (☛ pág. 43)
– Cubrir el vehículo con una lona o una sábana transpirable.

Información

No emplear en ningún caso materiales impermeables al aire, pues en ese caso no puede eliminarse la humedad, y puede producirse corrosión.
Es muy desaconsejable arrancar brevemente el motor de una motocicleta que va a permanecer inmovilizada. Si se hace así, el motor no puede calentarse hasta la temperatura de servicio, y por lo tanto se condensa el vapor de agua que se produce durante la combustión en el cilindro, originando oxidación en las piezas del motor y en el equipo de escape.

19.2 Puesta en servicio después de un periodo de almacenamiento



(250/300 XC)

- Montar la batería. (☛ pág. 82)
- Bajar la motocicleta del caballete elevador. (☛ pág. 43)
- Realizar los trabajos de revisión y cuidado antes de cada puesta en servicio. (☛ pág. 24)
- Realizar un recorrido de prueba.

Avería	Posible causa	Medida
El motor no gira (motor de arranque eléctrico) (250/300 XC)	Errores de manejo	– Realizar las operaciones para arrancar el motor. (☛ pág. 24)
	Batería descargada	– Recargar la batería. 🔧 (☛ pág. 82) – Controlar la tensión de carga. 🔧 – Controlar la corriente de reposo. 🔧 – Controlar el alternador. 🔧
	Fusible principal fundido	– Desmontar el fusible principal. – Montar el fusible principal.
	Relé de arranque defectuoso	– Controlar el relé de arranque. 🔧
	Motor de arranque defectuoso	– Controlar el motor de arranque. 🔧
El motor gira pero no arranca	Errores de manejo	– Realizar las operaciones para arrancar el motor. (☛ pág. 24)
	La motocicleta ha estado inmovilizada durante mucho tiempo, y por tanto hay combustible antiguo en la cámara del flotador	– Vaciar la cámara del flotador del carburador. 🔧 (☛ pág. 93)
	Interrupción en el suministro de combustible	– Controlar el respiradero del depósito de combustible. – Limpiar el grifo de la gasolina. – Controlar/ajustar los componentes del carburador.
	Hollín o humedad en la bujía	– Limpiar y secar la bujía, o sustituirla.
	Separación excesiva entre los electrodos de la bujía	– Ajustar la separación entre los electrodos. Prescripción **(Todos los modelos 125/150)** Distancia entre electrodos en la bujía 0,60 mm (0,0236 in) **(Todos los modelos 250/300)** Distancia entre electrodos en la bujía 0,60 mm (0,0236 in)
	Avería en el sistema de encendido	– Controlar el sistema de encendido. 🔧
	Rozaduras en el cable de cortocircuito en el ramal de cables, botón de parada defectuoso	– Comprobar el botón de parada. 🔧
	Conector o bobina de encendido sueltos u oxidados	– Limpiar el conector y rociarlo con spray para contactos.
	Agua en el carburador, o surtidor obturada	– Controlar/ajustar los componentes del carburador.
Ralentí inestable	Chiclé de ralentí obturado	– Controlar/ajustar los componentes del carburador.
	Se han girado los tornillos de ajuste del carburador	– Carburador - Ajustar el ralentí. 🔧 (☛ pág. 92)
	Bujía defectuosa	– Sustituir la bujía.
	Equipo de encendido averiado	– Controlar la bobina de encendido. 🔧 – Controlar la pipa de la bujía. 🔧
El motor no gira	El combustible rebosa en el carburador a causa de suciedad o desgaste en la aguja del flotador	– Controlar/ajustar los componentes del carburador.
	Surtidores del carburador sueltos	– Controlar/ajustar los componentes del carburador.
	Avería en el sistema de encendido	– Controlar el sistema de encendido. 🔧
El motor entrega poca potencia	Interrupción en el suministro de combustible	– Controlar el respiradero del depósito de combustible. – Limpiar el grifo de la gasolina. – Controlar/ajustar los componentes del carburador.

20 LOCALIZACIÓN DE AVERÍAS

Avería	Posible causa	Medida
El motor entrega poca potencia	Mucha suciedad en el filtro de aire	– Limpiar el filtro de aire y la caja del filtro de aire. 🔧 (☛ pág. 54)
	Equipo de escape inestanco, deformado, o con un relleno insuficiente de fibra de vidrio en el silenciador	– Comprobar si el equipo de escape está deteriorado. – Sustituir el relleno de fibra de vidrio del silenciador. 🔧 (☛ pág. 56)
	Avería en el sistema de encendido	– Controlar el sistema de encendido. 🔧
	Membrana o carcasa de membrana deteriorada	– Controlar la membrana y la carcasa de la membrana.
El motor se para, o se ahoga en el carburador	Falta de combustible	**(Todos los modelos SX)** – Girar el mango ❶ en el grifo de la gasolina a la posición **ON**. (Figura 601185-10☛ pág. 15) **(Todos los modelos XC)** – Girar el mango ❶ en el grifo de la gasolina a la posición **ON**. (Figura L00904-10☛ pág. 16) – Repostar combustible. (☛ pág. 27)
	El motor aspira aire parásito	– Comprobar que están bien sujetos la brida de succión y el carburador.
	Conector o bobina de encendido sueltos u oxidados	– Limpiar el conector y rociarlo con spray para contactos.
El motor se calienta demasiado	Falta de líquido refrigerante en el sistema de refrigeración	– Controlar la hermeticidad del sistema de refrigeración. – Controlar el nivel de líquido refrigerante. (☛ pág. 87)
	El viento de marcha es insuficiente	– Parar el motor con el vehículo detenido.
	Las láminas del radiador están muy sucias	– Limpiar las láminas del radiador.
	Se forma espuma en el sistema de refrigeración	– Vaciar el líquido refrigerante. 🔧 (☛ pág. 87) – Llenar el líquido refrigerante. 🔧 (☛ pág. 88)
	Culata o junta de la culata dañada	– Comprobar la culata o la junta de la culata.
	Manguera del radiador doblada	– Cambiar la manguera del radiador. 🔧
	Punto de encendido incorrecto o estator suelto	– Ajustar el encendido. 🔧
Sale humo blanco (vapor en el gas de escape)	Culata o junta de la culata dañada	– Comprobar la culata o la junta de la culata.
Sale aceite del cambio por la manguera del respiradero	Se ha añadido demasiado aceite del cambio	– Controlar el nivel de aceite de la caja de cambios. (☛ pág. 96)
Agua en el aceite del cambio	Anillo de retén o bomba de agua dañado	– Controlar el anillo de retén y la bomba de agua.

21 DATOS TÉCNICOS

21.1 Motor

21.1.1 125 SX EU, 125 SX USA

Tipo constructivo	Motor de gasolina monocilindro de 2 tiempos, con admisión de membrana y distribución de escape
Cilindrada	124,8 cm³ (7,616 cu in)
Carrera	54,5 mm (2,146 in)
Diámetro	54 mm (2,13 in)
Cojinete del cigüeñal	1 rodamiento de bolas ranurado / 1 rodamiento de rodillos cilíndricos
Cojinete de la biela	Rodamiento de agujas
Cojinete del bulón del pistón	Rodamiento de agujas
Pistón	Aluminio fundido
Segmentos	2 segmentos trapezoidales
Cota X (borde superior del pistón a borde superior del cilindro)	0... 0,10 mm (0... 0,0039 in)
Cota Z (altura de la válvula de mando)	43,7 mm (1,72 in)
Desmultiplicación primaria	23:73
Embrague	Embrague multidisco en baño de aceite / con accionamiento hidráulico
Caja de cambios	Embrague de dientes de 6 velocidades
Desmultiplicación del cambio	
1ª marcha	13:32
2ª marcha	15:30
3ª marcha	17:28
4ª marcha	20:28
5ª marcha	19:23
6ª marcha	22:24
Equipo de encendido	Equipo de encendido con regulación electrónica sin contactos, ajuste digital del encendido, tipo Kokusan
Punto de encendido (antes del PMS)	1,4 mm (0,055 in)
Bujía	NGK BR9 ECMVX
Distancia entre electrodos en la bujía	0,60 mm (0,0236 in)
Ayuda para el arranque	Pedal de arranque

21.1.2 150 SX EU, 150 SX USA

Tipo constructivo	Motor de gasolina monocilindro de 2 tiempos, con admisión de membrana y distribución de escape
Cilindrada	143,6 cm³ (8,763 cu in)
Carrera	58,4 mm (2,299 in)
Diámetro	56 mm (2,2 in)
Cojinete del cigüeñal	1 rodamiento de bolas ranurado / 1 rodamiento de rodillos cilíndricos
Cojinete de la biela	Rodamiento de agujas
Cojinete del bulón del pistón	Rodamiento de agujas
Pistón	Aluminio fundido
Segmentos	2 segmentos trapezoidales
Cota X (borde superior del pistón a borde superior del cilindro)	0... 0,10 mm (0... 0,0039 in)
Cota Z (altura de la válvula de mando)	44,3 mm (1,744 in)
Desmultiplicación primaria	23:73
Embrague	Embrague multidisco en baño de aceite / con accionamiento hidráulico
Caja de cambios	Embrague de dientes de 6 velocidades
Desmultiplicación del cambio	
1ª marcha	13:32

2ª marcha	15:30
3ª marcha	17:28
4ª marcha	20:28
5ª marcha	19:23
6ª marcha	22:24
Equipo de encendido	Equipo de encendido con regulación electrónica sin contactos, ajuste digital del encendido, tipo Kokusan
Punto de encendido (antes del PMS)	1,4 mm (0,055 in)
Bujía	NGK BR9 ECMVX
Distancia entre electrodos en la bujía	0,60 mm (0,0236 in)
Ayuda para el arranque	Pedal de arranque

21.1.3 250 SX EU, 250 SX USA

Tipo constructivo	Motor de gasolina monocilindro de 2 tiempos, con admisión de membrana y distribución de escape
Cilindrada	249 cm³ (15,19 cu in)
Carrera	72 mm (2,83 in)
Diámetro	66,4 mm (2,614 in)
Distribución de escape - inicio del ajuste	5.600 rpm
Distribución de escape - final del ajuste con muelle auxiliar rojo	7.200 rpm
Distribución de escape - final del ajuste con muelle auxiliar amarillo	7.900 rpm
Distribución de escape - final del ajuste con muelle auxiliar verde	8.400 rpm
Cojinete del cigüeñal	1 rodamiento de bolas ranurado / 1 rodamiento de rodillos cilíndricos
Cojinete de la biela	Rodamiento de agujas
Cojinete del bulón del pistón	Rodamiento de agujas
Pistón	Aluminio fundido
Segmentos	2 segmentos trapezoidales
Cota X (borde superior del pistón a borde superior del cilindro)	0... 0,10 mm (0... 0,0039 in)
Cota Z (altura de la válvula de mando)	48 mm (1,89 in)
Desmultiplicación primaria	26:72
Embrague	Embrague multidisco en baño de aceite / con accionamiento hidráulico
Caja de cambios	Embrague de dientes de 5 velocidades
Desmultiplicación del cambio	
1ª marcha	14:28
2ª marcha	15:24
3ª marcha	18:24
4ª marcha	21:24
5ª marcha	22:21
Equipo de encendido	Equipo de encendido con regulación electrónica sin contactos, ajuste digital del encendido, tipo Kokusan
Punto de encendido (antes del PMS)	1,9 mm (0,075 in)
Bujía	NGK BR 8 ECM
Distancia entre electrodos en la bujía	0,60 mm (0,0236 in)
Ayuda para el arranque	Pedal de arranque

21.1.4 150 XC USA

Tipo constructivo	Motor de gasolina monocilindro de 2 tiempos, con admisión de membrana y distribución de escape
Cilindrada	143,6 cm³ (8,763 cu in)
Carrera	58,4 mm (2,299 in)

Diámetro	56 mm (2,2 in)
Cojinete del cigüeñal	1 rodamiento de bolas ranurado / 1 rodamiento de rodillos cilíndricos
Cojinete de la biela	Rodamiento de agujas
Cojinete del bulón del pistón	Rodamiento de agujas
Pistón	Aluminio fundido
Segmentos	2 segmentos trapezoidales
Cota X (borde superior del pistón a borde superior del cilindro)	0... 0,10 mm (0... 0,0039 in)
Cota Z (altura de la válvula de mando)	44,3 mm (1,744 in)
Desmultiplicación primaria	23:73
Embrague	Embrague multidisco en baño de aceite / con accionamiento hidráulico
Caja de cambios	Embrague de dientes de 6 velocidades
Desmultiplicación del cambio	
1ª marcha	13:32
2ª marcha	15:30
3ª marcha	17:28
4ª marcha	19:26
5ª marcha	21:25
6ª marcha	22:23
Equipo de encendido	Equipo de encendido con regulación electrónica sin contactos, ajuste digital del encendido, tipo Kokusan
Punto de encendido (antes del PMS)	1,4 mm (0,055 in)
Bujía	NGK BR9 ECMVX
Distancia entre electrodos en la bujía	0,60 mm (0,0236 in)
Ayuda para el arranque	Pedal de arranque

21.1.5 250 XC EU/USA

Tipo constructivo	Motor de gasolina monocilindro de 2 tiempos, con admisión de membrana y distribución de escape
Cilindrada	249 cm³ (15,19 cu in)
Carrera	72 mm (2,83 in)
Diámetro	66,4 mm (2,614 in)
Distribución de escape - inicio del ajuste	5.600 rpm
Distribución de escape - final del ajuste con muelle auxiliar rojo	7.200 rpm
Distribución de escape - final del ajuste con muelle auxiliar amarillo	7.900 rpm
Distribución de escape - final del ajuste con muelle auxiliar verde	8.400 rpm
Cojinete del cigüeñal	1 rodamiento de bolas ranurado / 1 rodamiento de rodillos cilíndricos
Cojinete de la biela	Rodamiento de agujas
Cojinete del bulón del pistón	Rodamiento de agujas
Pistón	Aluminio fundido
Segmentos	2 segmentos trapezoidales
Cota X (borde superior del pistón a borde superior del cilindro)	0... 0,10 mm (0... 0,0039 in)
Cota Z (altura de la válvula de mando)	48 mm (1,89 in)
Desmultiplicación primaria	26:72
Embrague	Embrague multidisco en baño de aceite / con accionamiento hidráulico
Caja de cambios	Embrague de dientes de 6 velocidades
Desmultiplicación del cambio	
1ª marcha	15:31
2ª marcha	16:25

3ª marcha	20:25
4ª marcha	22:23
5ª marcha	25:22
6ª marcha	26:20
Equipo de encendido	Equipo de encendido con regulación electrónica sin contactos, ajuste digital del encendido, tipo Kokusan
Punto de encendido (antes del PMS)	1,9 mm (0,075 in)
Bujía	NGK BR 7 ES
Distancia entre electrodos en la bujía	0,60 mm (0,0236 in)
Ayuda para el arranque	Pedal de arranque y motor de arranque

21.1.6 300 XC EU/USA

Tipo constructivo	Motor de gasolina monocilindro de 2 tiempos, con admisión de membrana y distribución de escape
Cilindrada	293 cm³ (17,88 cu in)
Carrera	72 mm (2,83 in)
Diámetro	72 mm (2,83 in)
Distribución de escape - inicio del ajuste	5.600 rpm
Distribución de escape - final del ajuste con muelle auxiliar rojo	7.200 rpm
Distribución de escape - final del ajuste con muelle auxiliar amarillo	7.900 rpm
Distribución de escape - final del ajuste con muelle auxiliar verde	8.400 rpm
Cojinete del cigüeñal	1 rodamiento de bolas ranurado / 1 rodamiento de rodillos cilíndricos
Cojinete de la biela	Rodamiento de agujas
Cojinete del bulón del pistón	Rodamiento de agujas
Pistón	Aluminio fundido
Segmentos	2 segmentos rectangulares
Cota X (borde superior del pistón a borde superior del cilindro)	0... 0,10 mm (0... 0,0039 in)
Cota Z (altura de la válvula de mando)	48,5 mm (1,909 in)
Desmultiplicación primaria	26:72
Embrague	Embrague multidisco en baño de aceite / con accionamiento hidráulico
Caja de cambios	Embrague de dientes de 6 velocidades
Desmultiplicación del cambio	
1ª marcha	15:31
2ª marcha	16:25
3ª marcha	20:25
4ª marcha	22:23
5ª marcha	25:22
6ª marcha	26:20
Equipo de encendido	Equipo de encendido con regulación electrónica sin contactos, ajuste digital del encendido, tipo Kokusan
Punto de encendido (antes del PMS)	1,9 mm (0,075 in)
Bujía	NGK BR 7 ES
Distancia entre electrodos en la bujía	0,60 mm (0,0236 in)
Ayuda para el arranque	Pedal de arranque y motor de arranque

21.2 Pares de apriete del motor

21.2.1 Todos los modelos 125/150

Tornillo de la placa de soporte de la membrana	**EJOT DELTA PT®** 30x12	1 Nm (0,7 lbf ft)	–
Tornillo de las hojas de membrana exteriores	**EJOT DELTA PT®** 30x6	1 Nm (0,7 lbf ft)	–
Tornillo de las hojas de membrana interiores	**EJOT DELTA PT®** 35x25	1 Nm (0,7 lbf ft)	–
Tornillo de la chapa de retención del eje de la válvula de mando	M5	6 Nm (4,4 lbf ft)	**Loctite® 243™**
Tornillo de la palanca de enclavamiento	M5	6 Nm (4,4 lbf ft)	**Loctite® 243™**
Tornillo de la rueda de la bomba de agua	M5	6 Nm (4,4 lbf ft)	**Loctite® 243™**
Tornillo de la tapa de la distribución de escape	M5	5 Nm (3,7 lbf ft)	–
Tornillo de la tapa del alternador	M5	5 Nm (3,7 lbf ft)	–
Tornillo de retención del cojinete	M5	6 Nm (4,4 lbf ft)	**Loctite® 243™**
Tornillo del equipo de encendido/estator	M5	6 Nm (4,4 lbf ft)	**Loctite® 222™**
Tornillo del variador de fuerza centrífuga	M5	8 Nm (5,9 lbf ft)	**Loctite® 243™**
Tornillos de la brida del equipo de escape	M5	6 Nm (4,4 lbf ft)	–
Eje flexible de reglaje de la distribución de escape	M6	10 Nm (7,4 lbf ft)	**Loctite® 243™**
Tornillo de la brida de succión/carcasa de la membrana	M6	10 Nm (7,4 lbf ft)	–
Tornillo de la corredera del cambio	M6	10 Nm (7,4 lbf ft)	**Loctite® 243™**
Tornillo de la chapa de tope del pedal de arranque	M6	10 Nm (7,4 lbf ft)	**Loctite® 243™**
Tornillo de la distribución de escape	M6	10 Nm (7,4 lbf ft)	–
Tornillo de la tapa de la bomba de agua	M6	10 Nm (7,4 lbf ft)	**Loctite® 243™**
Tornillo de la tapa del embrague	M6	10 Nm (7,4 lbf ft)	–
Tornillo de purga de aire de la culata	M6	10 Nm (7,4 lbf ft)	–
Tornillo del cárter del motor	M6	10 Nm (7,4 lbf ft)	–
Tornillo del cilindro receptor del embrague	M6	10 Nm (7,4 lbf ft)	**Loctite® 243™**
Tornillo del pedal de cambio	M6	14 Nm (10,3 lbf ft)	**Loctite® 243™**
Tornillo del resorte del embrague	M6	10 Nm (7,4 lbf ft)	–
Tornillo para control del nivel de aceite en el cambio	M6	10 Nm (7,4 lbf ft)	–
Tornillo de la culata	M7	18 Nm (13,3 lbf ft)	–
Eje de la válvula de mando de la distribución de escape	M8	1er apriete 3 Nm (2,2 lbf ft) 2º apriete (soltar, en sentido antihorario) 1/4 vuelta	–
Espárrago del pie del cilindro	M8	35 Nm (25,8 lbf ft)	–
Tornillo de enclavamiento de cambio	M8	25 Nm (18,4 lbf ft)	**Loctite® 243™**
Tornillo del pedal de arranque	M8	25 Nm (18,4 lbf ft)	**Loctite® 243™**
Tuerca del pie del cilindro	M8	30 Nm (22,1 lbf ft)	–
Tapón roscado de vaciado de la tapa de la bomba de agua	M10x1	15 Nm (11,1 lbf ft)	–

Tapón roscado de vaciado del aceite del cambio	M10x1	15 Nm (11,1 lbf ft)	–
Tuerca del rotor	M12x1	60 Nm (44,3 lbf ft)	–
Tapón roscado para vaciado del aceite del cambio con imán	M12x1,5	20 Nm (14,8 lbf ft)	–
Bujía	M14x1,25	25 Nm (18,4 lbf ft)	–
Tuerca de la rueda primaria	M16LHx1,5	130 Nm (95,9 lbf ft)	**Loctite® 243™**
Tuerca del disco de arrastre del embrague	M18x1,5	130 Nm (95,9 lbf ft)	**Loctite® 243™**
Tuerca de cierre de la distribución de escape	M26x1	35 Nm (25,8 lbf ft)	–

21.2.2 250 SX EU, 250 SX USA

Tornillo de la placa de soporte de la membrana	**EJOT DELTA PT®** 30x12	1 Nm (0,7 lbf ft)	–
Tornillo exterior de las hojas de la membrana	**EJOT DELTA PT®** 30x6	1 Nm (0,7 lbf ft)	–
Tornillo interior de las hojas de la membrana	**EJOT DELTA PT®** 35x25	1 Nm (0,7 lbf ft)	–
Tornillo de la chapa de sujeción de la distribución de escape	M5	7 Nm (5,2 lbf ft)	**Loctite® 243™**
Tornillo de la palanca acodada de la distribución de escape	M5	6 Nm (4,4 lbf ft)	**Loctite® 243™**
Tornillo de la palanca de enclavamiento	M5	6 Nm (4,4 lbf ft)	**Loctite® 243™**
Tornillo de la rueda de la bomba de agua	M5	6 Nm (4,4 lbf ft)	**Loctite® 243™**
Tornillo de la tapa de cierre de la distribución de escape	M5	5 Nm (3,7 lbf ft)	–
Tornillo de la tapa de la distribución de escape	M5	6 Nm (4,4 lbf ft)	–
Tornillo de la tapa del alternador	M5	5 Nm (3,7 lbf ft)	–
Tornillo del estátor	M5	6 Nm (4,4 lbf ft)	**Loctite® 243™**
Tornillo del platillo del muelle del embrague	M5	6 Nm (4,4 lbf ft)	–
Tornillo del transmisor de impulsos	M5	6 Nm (4,4 lbf ft)	**Loctite® 243™**
Tornillo de enclavamiento de cambio	M6	10 Nm (7,4 lbf ft)	**Loctite® 243™**
Tornillo de la brida de succión/carcasa de la membrana	M6	10 Nm (7,4 lbf ft)	–
Tornillo de la chapa de tope del pedal de arranque	M6	10 Nm (7,4 lbf ft)	**Loctite® 243™**
Tornillo de la tapa de la bomba de agua	M6	10 Nm (7,4 lbf ft)	–
Tornillo de la tapa del embrague	M6	10 Nm (7,4 lbf ft)	–
Tornillo de la válvula de mando de la distribución de escape	M6	10 Nm (7,4 lbf ft)	**Loctite® 243™**
Tornillo de retención del cojinete	M6	10 Nm (7,4 lbf ft)	**Loctite® 243™**
Tornillo del cárter del motor	M6x40	10 Nm (7,4 lbf ft)	–
Tornillo del cárter del motor	M6x55	10 Nm (7,4 lbf ft)	–
Tornillo del cárter del motor	M6x60	10 Nm (7,4 lbf ft)	–
Tornillo del cilindro receptor del embrague	M6	10 Nm (7,4 lbf ft)	–
Tornillo del muelle del pedal de arranque	M6	10 Nm (7,4 lbf ft)	**Loctite® 243™**
Tornillo del pedal de cambio	M6	14 Nm (10,3 lbf ft)	**Loctite® 243™**
Tornillo del perno de la rueda intermedia	M6	8 Nm (5,9 lbf ft)	**Loctite® 648™**

Tornillo para control del nivel de aceite en el cambio	M6	10 Nm (7,4 lbf ft)	–
Tornillos de la brida del equipo de escape	M6	8 Nm (5,9 lbf ft)	–
Tornillo de la culata	M8	27 Nm (19,9 lbf ft)	–
Tornillo del pedal de arranque	M8	25 Nm (18,4 lbf ft)	**Loctite® 243™**
Tuerca del pie del cilindro	M10	35 Nm (25,8 lbf ft)	–
Tapón roscado de vaciado de la tapa de la bomba de agua	M10x1	15 Nm (11,1 lbf ft)	–
Tuerca del rotor	M12x1	60 Nm (44,3 lbf ft)	–
Tapón roscado para vaciado del aceite del cambio con imán	M12x1,5	20 Nm (14,8 lbf ft)	–
Bujía	M14x1,25	25 Nm (18,4 lbf ft)	–
Tuerca de la rueda primaria	M18LHx1,5	150 Nm (110,6 lbf ft)	**Loctite® 648™**
Tuerca del disco de arrastre del embrague	M18x1,5	120 Nm (88,5 lbf ft)	**Loctite® 648™**

21.2.3 250/300 XC

Tornillo de la placa de soporte de la membrana	**EJOT DELTA PT®** 30x12	1 Nm (0,7 lbf ft)	–
Tornillo exterior de las hojas de la membrana	**EJOT DELTA PT®** 30x6	1 Nm (0,7 lbf ft)	–
Tornillo interior de las hojas de la membrana	**EJOT DELTA PT®** 35x25	1 Nm (0,7 lbf ft)	–
Tornillo de la chapa de sujeción de la distribución de escape	M5	7 Nm (5,2 lbf ft)	**Loctite® 243™**
Tornillo de la palanca acodada de la distribución de escape	M5	6 Nm (4,4 lbf ft)	**Loctite® 243™**
Tornillo de la palanca de enclavamiento	M5	6 Nm (4,4 lbf ft)	**Loctite® 243™**
Tornillo de la rueda de la bomba de agua	M5	6 Nm (4,4 lbf ft)	**Loctite® 243™**
Tornillo de la tapa de cierre de la distribución de escape	M5	5 Nm (3,7 lbf ft)	–
Tornillo de la tapa de la distribución de escape	M5	6 Nm (4,4 lbf ft)	–
Tornillo del platillo del muelle del embrague	M5	6 Nm (4,4 lbf ft)	–
Tornillo del transmisor de impulsos	M5	6 Nm (4,4 lbf ft)	**Loctite® 243™**
Tornillo de enclavamiento de cambio	M6	10 Nm (7,4 lbf ft)	**Loctite® 243™**
Tornillo de la brida de succión/carcasa de la membrana	M6	10 Nm (7,4 lbf ft)	–
Tornillo de la chapa de tope del pedal de arranque	M6	10 Nm (7,4 lbf ft)	**Loctite® 243™**
Tornillo de la tapa de la bomba de agua	M6	10 Nm (7,4 lbf ft)	–
Tornillo de la tapa del alternador	M6	8 Nm (5,9 lbf ft)	–
Tornillo de la tapa del embrague	M6	10 Nm (7,4 lbf ft)	–
Tornillo de la válvula de mando de la distribución de escape	M6	10 Nm (7,4 lbf ft)	**Loctite® 243™**
Tornillo de retención del cojinete	M6	10 Nm (7,4 lbf ft)	**Loctite® 243™**
Tornillo del cárter del motor	M6x40	10 Nm (7,4 lbf ft)	–
Tornillo del cárter del motor	M6x55	10 Nm (7,4 lbf ft)	–
Tornillo del cárter del motor	M6x60	10 Nm (7,4 lbf ft)	–
Tornillo del cilindro receptor del embrague	M6	10 Nm (7,4 lbf ft)	–
Tornillo del estátor	M6	8 Nm (5,9 lbf ft)	**Loctite® 243™**

Tornillo del motor de arranque	M6	8 Nm (5,9 lbf ft)	–
Tornillo del muelle del pedal de arranque	M6	10 Nm (7,4 lbf ft)	**Loctite® 243™**
Tornillo del pedal de cambio	M6	14 Nm (10,3 lbf ft)	**Loctite® 243™**
Tornillo del perno de la rueda intermedia	M6	8 Nm (5,9 lbf ft)	**Loctite® 648™**
Tornillo para control del nivel de aceite en el cambio	M6	10 Nm (7,4 lbf ft)	–
Tornillos de la brida del equipo de escape	M6	8 Nm (5,9 lbf ft)	–
Tornillo de la culata	M8	27 Nm (19,9 lbf ft)	–
Tornillo del pedal de arranque	M8	25 Nm (18,4 lbf ft)	**Loctite® 243™**
Tuerca del pie del cilindro	M10	35 Nm (25,8 lbf ft)	–
Tapón roscado de vaciado de la tapa de la bomba de agua	M10x1	15 Nm (11,1 lbf ft)	–
Tuerca del rotor	M12x1	60 Nm (44,3 lbf ft)	–
Tapón roscado para vaciado del aceite del cambio con imán	M12x1,5	20 Nm (14,8 lbf ft)	–
Bujía	M14x1,25	25 Nm (18,4 lbf ft)	–
Tuerca de la rueda primaria	M18LHx1,5	150 Nm (110,6 lbf ft)	**Loctite® 648™**
Tuerca del disco de arrastre del embrague	M18x1,5	120 Nm (88,5 lbf ft)	**Loctite® 648™**

21.3 Carburador

21.3.1 125 SX EU, 125 SX USA

Tipo de carburador	KEIHIN PWK 38S AG
Índice del carburador	BS5_0
Posición de la aguja	4ª posición desde arriba
Aguja del carburador	NOZH (NOZG, NOZI)
Chiclé principal	182 (180, 185)
Chiclé de ralentí	42 (40, 45)
Boquilla de arranque	85
Tornillo de regulación del ralentí	
Abierto	2 vueltas
Corredera	7 con corte

21.3.2 Carburador - Ajuste básico para terrenos arenosos (125 SX EU, 125 SX USA)

Tornillo de regulación del ralentí	
Abierto	1,5 vueltas
Chiclé de ralentí	45
Aguja del carburador	NOZG
Posición de la aguja	5ª posición desde arriba
Chiclé principal	200

Información
Si el motor marcha descentrado, montar un chiclé principal de menor tamaño.

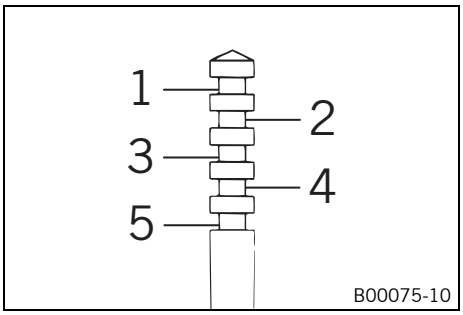
21.3.3 Adaptación del carburador (125 SX EU, 125 SX USA)

KEIHIN PWK 38S AG

M/FT ASL ↓	TEMP →	-20°C ... -7°C *-2°F ... 20°F*	-6°C ... 5°C *19°F ... 41°F*	6°C ... 15°C *42°F ... 60°F*	16°C ... 24°C *61°F ... 78°F*	25°C ... 36°C *79°F ... 98°F*	37°C ... 49°C *99°F ... 120°F*
3.000 m *10,000 ft* ↑ 2.301 m *7,501 ft*	ASO IJ NDL POS MJ	2 42 N0Z H 4 182	2 42 N0Z I 4 180	2 40 N0Z I 3 180	2,5 40 N0Z J 2 178	2,5 38 N0Z J 1 175	
2.300 m *7,500 ft* ↑ 1.501 m *5,001 ft*	ASO IJ NDL POS MJ	1,5 42 N0Z G 4 185	2 42 N0Z H 4 182	2 42 N0Z I 4 180	2 40 N0Z I 3 180	2,5 40 N0Z J 2 178	2,5 38 N0Z J 1 175
1.500 m *5,000 ft* ↑ 751 m *2,501 ft*	ASO IJ NDL POS MJ	1,5 45 N0Z G 4 188	1,5 42 N0Z G 4 185	2 42 N0Z H 4 182	2 42 N0Z I 4 180	2 40 N0Z I 3 180	2,5 40 N0Z J 2 178
750 m *2,500 ft* ↑ 301 m *1,001 ft*	ASO IJ NDL POS MJ	1,5 45 N0Z G 5 190	1,5 45 N0Z G 4 188	1,5 42 N0Z G 4 185	**2** **42** **N0Z H** **4** **182**	2 42 N0Z I 4 180	2 40 N0Z I 3 180
300 m *1,000 ft* ↑ 0 m *0 ft*	ASO IJ NDL POS MJ	1 48 N0Z F 5 192	1,5 45 N0Z G 5 190	1,5 45 N0Z G 4 188	1,5 42 N0Z G 4 185	2 42 N0Z H 4 182	2 42 N0Z I 4 180

401762-01

M/FT ASL	Nivel del mar
TEMP	Temperatura
ASO	Tornillo de regulación del ralentí abierto
IJ	Chiclé de ralentí
NDL	Aguja
POS	Posición de la aguja desde arriba
MJ	Chiclé principal



1... 5	Posición de la aguja desde arriba

La adaptación del carburador depende de las condiciones ambientales y de uso definidas.

Información
No apto para terrenos arenosos

21.3.4 150 SX EU, 150 SX USA

Tipo de carburador	KEIHIN PWK 38S AG
Índice del carburador	BS6_0
Posición de la aguja	3ª posición desde arriba
Aguja del carburador	N1EJ (N1EI, N1EK)
Chiclé principal	180 (178, 182)
Chiclé de ralentí	40 (42)
Boquilla de arranque	85
Tornillo de regulación del ralentí	
Abierto	2 vueltas
Corredera	7 con corte

21.3.5 Carburador - Ajuste básico para terrenos arenosos (150 SX EU, 150 SX USA)

Tornillo de regulación del ralentí	
Abierto	1,5 vueltas
Chiclé de ralentí	45
Aguja del carburador	N1EH
Posición de la aguja	4ª posición desde arriba
Chiclé principal	202

Información
Si el motor marcha descentrado, montar un chiclé principal de menor tamaño.

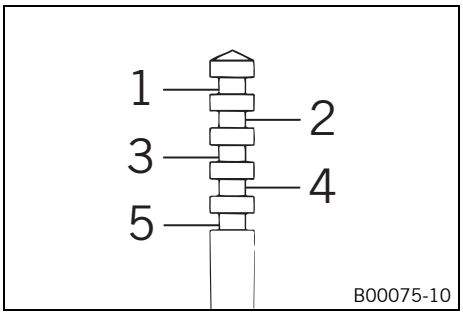
21.3.6 Adaptación del carburador (150 SX EU, 150 SX USA)

KEIHIN PWK 38S AG

M/FT ASL ↓	TEMP →	-20°C ... -7°C *-2°F ... 20°F*	-6°C ... 5°C *19°F ... 41°F*	6°C ... 15°C *42°F ... 60°F*	16°C ... 24°C *61°F ... 78°F*	25°C ... 36°C *79°F ... 98°F*	37°C ... 49°C *99°F ... 120°F*
3.000 m *10,000 ft* ↑ 2.301 m *7,501 ft*	ASO IJ NDL POS MJ	2 40 N1E J 3 180	2,5 40 N1E J 3 180	2,5 40 N1E J 2 180	2,5 38 N1E K 2 178	3 38 N1E K 1 175	
2.300 m *7,500 ft* ↑ 1.501 m *5,001 ft*	ASO IJ NDL POS MJ	2 40 N1E I 3 182	2 40 N1E J 3 180	2,5 40 N1E J 3 180	2,5 40 N1E J 2 180	2,5 38 N1E K 2 178	3 38 N1E K 1 175
1.500 m *5,000 ft* ↑ 751 m *2,501 ft*	ASO IJ NDL POS MJ	2 42 N1E I 4 185	2 40 N1E I 3 182	2 40 N1E J 3 180	2,5 40 N1E J 3 180	2,5 40 N1E J 2 180	2,5 38 N1E K 2 178
750 m *2,500 ft* ↑ 301 m *1,001 ft*	ASO IJ NDL POS MJ	1,5 42 N1E H 4 188	2 42 N1E I 4 185	2 40 N1E I 3 182	**2** **40** **N1E J** **3** **180**	2,5 40 N1E J 3 180	2,5 40 N1E J 2 180
300 m *1,000 ft* ↑ 0 m *0 ft*	ASO IJ NDL POS MJ	1,5 45 N1E H 5 190	1,5 42 N1E H 4 188	2 42 N1E I 4 185	2 40 N1E I 3 182	2 40 N1E J 3 180	2,5 40 N1E J 3 180

401763-01

M/FT ASL	Nivel del mar
TEMP	Temperatura
ASO	Tornillo de regulación del ralentí abierto
IJ	Chiclé de ralentí
NDL	Aguja
POS	Posición de la aguja desde arriba
MJ	Chiclé principal



B00075-10

1... 5	Posición de la aguja desde arriba

La adaptación del carburador depende de las condiciones ambientales y de uso definidas.

Información
No apto para terrenos arenosos

21.3.7 250 SX EU, 250 SX USA

Tipo de carburador	KEIHIN PWK 36S AG
Índice del carburador	BS8_0
Posición de la aguja	4ª posición desde arriba
Aguja del carburador	N1EH (N1EG, N1EI)
Chiclé principal	158 (155, 160)
Chiclé de ralentí	42 (40)
Boquilla de arranque	85
Tornillo de regulación del ralentí	
Abierto	2 vueltas
Corredera	6,5 con entalladura

21.3.8 Carburador - Ajuste básico para terrenos arenosos (250 SX EU, 250 SX USA)

Tornillo de regulación del ralentí	
Abierto	1,5 vueltas
Chiclé de ralentí	45
Aguja del carburador	N1EF
Posición de la aguja	5ª posición desde arriba
Chiclé principal	170

Información
Si el motor marcha descentrado, montar un chiclé principal de menor tamaño.

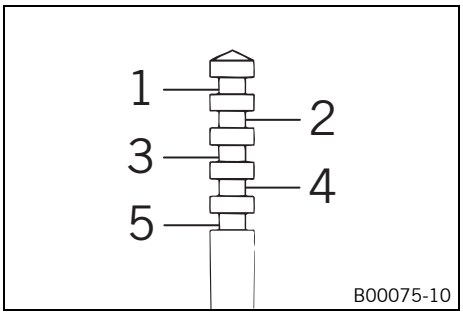
21.3.9 Adaptación del carburador (250 SX EU, 250 SX USA)

KEIHIN PWK 36S AG

M/FT ASL ↓	TEMP →	-20°C ... -7°C *-2°F ... 20°F*	-6°C ... 5°C *19°F ... 41°F*	6°C ... 15°C *42°F ... 60°F*	16°C ... 24°C *61°F ... 78°F*	25°C ... 36°C *79°F ... 98°F*	37°C ... 49°C *99°F ... 120°F*
3.000 m *10,000 ft* ↑ 2.301 m *7,501 ft*	ASO IJ NDL POS MJ	2 42 N1E H 4 158	2 42 N1E H 3 158	2 40 N1E I 3 155	2 40 N1E I 2 155	2,5 38 N1E J 2 152	
2.300 m *7,500 ft* ↑ 1.501 m *5,001 ft*	ASO IJ NDL POS MJ	2 42 N1E G 4 160	2 42 N1E H 4 158	2 42 N1E H 3 158	2 40 N1E I 3 155	2 40 N1E I 2 155	2,5 38 N1E J 2 152
1.500 m *5,000 ft* ↑ 751 m *2,501 ft*	ASO IJ NDL POS MJ	2 45 N1E G 4 162	2 42 N1E G 4 160	2 42 N1E H 4 158	2 42 N1E H 3 158	2 40 N1E I 3 155	2 40 N1E I 2 155
750 m *2,500 ft* ↑ 301 m *1,001 ft*	ASO IJ NDL POS MJ	1,5 45 N1E F 4 165	2 45 N1E G 4 162	2 42 N1E G 4 160	**2** **42** **N1E H** **4** **158**	2 42 N1E H 3 158	2 40 N1E I 3 155
300 m *1,000 ft* ↑ 0 m *0 ft*	ASO IJ NDL POS MJ	1,5 45 N1E F 5 168	1,5 45 N1E F 4 165	2 45 N1E G 4 162	2 42 N1E G 4 160	2 42 N1E H 4 158	2 42 N1E H 3 158

401764-01

M/FT ASL	Nivel del mar
TEMP	Temperatura
ASO	Tornillo de regulación del ralentí abierto
IJ	Chiclé de ralentí
NDL	Aguja
POS	Posición de la aguja desde arriba
MJ	Chiclé principal



1... 5	Posición de la aguja desde arriba

La adaptación del carburador depende de las condiciones ambientales y de uso definidas.

Información
No apto para terrenos arenosos

21.3.10 150 XC USA

Tipo de carburador	KEIHIN PWK 36S AG
Índice del carburador	BS7_0
Posición de la aguja	3ª posición desde arriba
Aguja del carburador	NOZI (NOZH, NOZJ)
Chiclé principal	170 (168, 172)
Chiclé de ralentí	45 (42)
Boquilla de arranque	85
Tornillo de regulación del ralentí	
Abierto	2 vueltas
Corredera	7 con corte

21.3.11 Adaptación del carburador (150 XC USA)

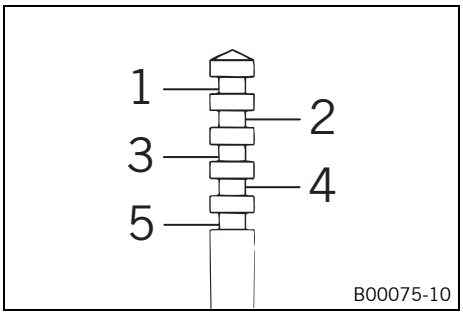
KEIHIN PWK 36S AG

M/FT ASL ↓	TEMP →	-20°C ... -7°C *-2°F ... 20°F*	-6°C ... 5°C *19°F ... 41°F*	6°C ... 15°C *42°F ... 60°F*	16°C ... 24°C *61°F ... 78°F*	25°C ... 36°C *79°F ... 98°F*	37°C ... 49°C *99°F ... 120°F*
3.000 m *10,000 ft* ↑ 2.301 m *7,501 ft*	ASO IJ NDL POS MJ	2 45 NOZ I 3 170	2 42 NOZ I 3 168	2 42 NOZ I 2 168	2,5 42 NOZ J 2 165	2,5 40 NOZ J 1 162	
2.300 m *7,500 ft* ↑ 1.501 m *5,001 ft*	ASO IJ NDL POS MJ	2 45 NOZ H 3 172	2 45 NOZ I 3 170	2 42 NOZ I 3 168	2 42 NOZ I 2 168	2,5 42 NOZ J 2 165	2,5 40 NOZ J 1 162
1.500 m *5,000 ft* ↑ 751 m *2,501 ft*	ASO IJ NDL POS MJ	1,5 45 NOZ H 4 175	2 45 NOZ H 3 172	2 45 NOZ I 3 170	2 42 NOZ I 3 168	2 42 NOZ I 2 168	2,5 42 NOZ J 2 165
750 m *2,500 ft* ↑ 301 m *1,001 ft*	ASO IJ NDL POS MJ	1,5 48 NOZ G 4 178	1,5 45 NOZ H 4 175	2 45 NOZ H 3 172	**2** **45** **NOZ I** **3** **170**	2 42 NOZ I 3 168	2 42 NOZ I 2 168
300 m *1,000 ft* ↑ 0 m *0 ft*	ASO IJ NDL POS MJ	1,5 48 NOZ G 5 180	1,5 48 NOZ G 4 178	2 45 NOZ H 4 175	2 45 NOZ H 3 172	2 45 NOZ I 3 170	2 42 NOZ I 3 168

401765-01

M/FT ASL	Nivel del mar
TEMP	Temperatura
ASO	Tornillo de regulación del ralentí abierto
IJ	Chiclé de ralentí

NDL	Aguja
POS	Posición de la aguja desde arriba
MJ	Chiclé principal



1... 5	Posición de la aguja desde arriba

La adaptación del carburador depende de las condiciones ambientales y de uso definidas.

Información
No apto para terrenos arenosos

21.3.12 250 XC EU/USA

Tipo de carburador	KEIHIN PWK 36S AG
Índice del carburador	BS9_0
Posición de la aguja	4ª posición desde arriba
Aguja del carburador	N8RW (N8RH, N8RJ)
Chiclé principal	170 (168)
Chiclé de ralentí	40 (38, 42)
Boquilla de arranque	85
Tornillo de regulación del ralentí	
Abierto	2 vueltas
Corredera	7 con corte

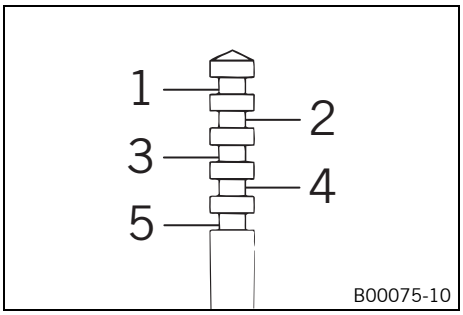
21.3.13 Adaptación del carburador (250 XC EU/USA)

KEIHIN PWK 36S AG

M/FT ASL ↓	TEMP →	-20°C ... -7°C *-2°F ... 20°F*	-6°C ... 5°C *19°F ... 41°F*	6°C ... 15°C *42°F ... 60°F*	16°C ... 24°C *61°F ... 78°F*	25°C ... 36°C *79°F ... 98°F*	37°C ... 49°C *99°F ... 120°F*
3.000 m *10,000 ft* ↑ 2.301 m *7,501 ft*	ASO IJ NDL POS MJ	2 40 N8R W 4 170	2 40 N8R W 4 168	2 40 N8R W 3 165	2 38 N8R J 3 162	2,5 38 N8R J 2 160	
2.300 m *7,500 ft* ↑ 1.501 m *5,001 ft*	ASO IJ NDL POS MJ	1,5 40 N8R H 4 172	2 40 N8R W 4 170	2 40 N8R W 4 168	2 40 N8R W 3 165	2 38 N8R J 3 162	2,5 38 N8R J 2 160
1.500 m *5,000 ft* ↑ 751 m *2,501 ft*	ASO IJ NDL POS MJ	1,5 42 N8R H 4 175	1,5 40 N8R H 4 172	2 40 N8R W 4 170	2 40 N8R W 4 168	2 40 N8R W 3 165	2 38 N8R J 3 162
750 m *2,500 ft* ↑ 301 m *1,001 ft*	ASO IJ NDL POS MJ	1,5 42 N8R H 5 175	1,5 42 N8R H 4 175	1,5 40 N8R H 4 172	**2** **40** **N8R W** **4** **170**	2 40 N8R W 4 168	2 40 N8R W 3 165
300 m *1,000 ft* ↑ 0 m *0 ft*	ASO IJ NDL POS MJ	1,5 45 N8R G 5 178	1,5 42 N8R H 5 175	1,5 42 N8R H 4 175	1,5 40 N8R H 4 172	2 40 N8R W 4 170	2 40 N8R W 4 168

401766-01

M/FT ASL	Nivel del mar
TEMP	Temperatura
ASO	Tornillo de regulación del ralentí abierto
IJ	Chiclé de ralentí
NDL	Aguja
POS	Posición de la aguja desde arriba
MJ	Chiclé principal



B00075-10

1... 5	Posición de la aguja desde arriba

La adaptación del carburador depende de las condiciones ambientales y de uso definidas.

Información
No apto para terrenos arenosos

21.3.14 300 XC EU/USA

Tipo de carburador	KEIHIN PWK 36S AG
Índice del carburador	BT1_0
Posición de la aguja	4ª posición desde arriba
Aguja del carburador	N4DJ (N4DK, N4DW)
Chiclé principal	168 (165)
Chiclé de ralentí	35
Boquilla de arranque	85
Tornillo de regulación del ralentí	
Abierto	2 vueltas
Corredera	7 con corte

21.3.15 Adaptación del carburador (300 XC EU/USA)

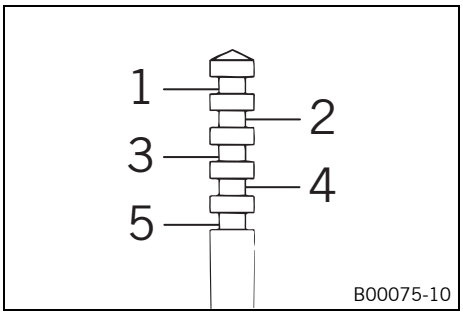
KEIHIN PWK 36S AG

M/FT ASL ↓	TEMP →	-20°C ... -7°C *-2°F ... 20°F*	-6°C ... 5°C *19°F ... 41°F*	6°C ... 15°C *42°F ... 60°F*	16°C ... 24°C *61°F ... 78°F*	25°C ... 36°C *79°F ... 98°F*	37°C ... 49°C *99°F ... 120°F*
3.000 m *10,000 ft* ↑ 2.301 m *7,501 ft*	ASO IJ NDL POS MJ	2 35 N4D J 4 168	2 35 N4D K 4 165	2 35 N4D K 3 162	2,5 35 N4D L 3 160	2,5 35 N4D L 2 158	
2.300 m *7,500 ft* ↑ 1.501 m *5,001 ft*	ASO IJ NDL POS MJ	2 38 N4D J 4 170	2 35 N4D J 4 168	2 35 N4D K 4 165	2 35 N4D K 3 162	2,5 35 N4D L 3 160	2,5 35 N4D L 2 158
1.500 m *5,000 ft* ↑ 751 m *2,501 ft*	ASO IJ NDL POS MJ	2 38 N4D W 4 172	2 38 N4D J 4 170	2 35 N4D J 4 168	2 35 N4D K 4 165	2 35 N4D K 3 162	2,5 35 N4D L 3 160
750 m *2,500 ft* ↑ 301 m *1,001 ft*	ASO IJ NDL POS MJ	1,5 40 N4D W 5 172	2 38 N4D W 4 172	2 38 N4D J 4 170	**2** **35** **N4D J** **4** **168**	2 35 N4D K 4 165	2 35 N4D K 3 162
300 m *1,000 ft* ↑ 0 m *0 ft*	ASO IJ NDL POS MJ	1,5 40 N4D H 5 175	1,5 40 N4D W 5 172	2 38 N4D W 4 172	2 38 N4D J 4 170	2 35 N4D J 4 168	2 35 N4D K 4 165

401767-01

M/FT ASL	Nivel del mar
TEMP	Temperatura
ASO	Tornillo de regulación del ralentí abierto
IJ	Chiclé de ralentí

NDL	Aguja
POS	Posición de la aguja desde arriba
MJ	Chiclé principal



1... 5	Posición de la aguja desde arriba

La adaptación del carburador depende de las condiciones ambientales y de uso definidas.

Información
No apto para terrenos arenosos

21.4 Cantidades de llenado

21.4.1 Aceite del cambio

Aceite del cambio (Todos los modelos 125/150)	0,70 l (0,74 qt.)	Aceite del motor (15W/50) (☛ pág. 132)
Aceite del cambio (Todos los modelos 250/300)	0,80 l (0,85 qt.)	Aceite del motor (15W/50) (☛ pág. 132)

21.4.2 Líquido refrigerante

Líquido refrigerante	1,2 l (1,3 qt.)	Líquido refrigerante (☛ pág. 133)
		Líquido refrigerante (mezcla lista para el uso) (☛ pág. 134)

21.4.3 Combustible

Capacidad total aprox. del depósito de combustible.	7,5 l (1,98 US gal)	Gasolina súper sin plomo (98 octanos) mezclada con aceite del motor de 2 tiempos (1:40) (☛ pág. 133) (125/150 SX)
		Gasolina súper sin plomo (95 octanos) mezclada con aceite del motor de 2 tiempos (1:60) (☛ pág. 133) (250 SX EU, 250 SX USA)
Capacidad total aprox. del depósito de combustible.	10 l (2,6 US gal)	Gasolina súper sin plomo (95 octanos) mezclada con aceite del motor de 2 tiempos (1:40) (☛ pág. 133) (150 XC USA)
		Gasolina súper sin plomo (95 octanos) mezclada con aceite del motor de 2 tiempos (1:60) (☛ pág. 133) (250/300 XC)

Reserva aprox. de combustible (Todos los modelos XC)	2 l (2 qt.)

21.5 Chasis

Chasis	Chasis de tubo central formado por tubos de acero al cromo y molibdeno
Horquilla (Todos los modelos SX)	**WP Suspension** Up Side Down 4860 MXMA CC
Horquilla (Todos los modelos XC)	**WP Suspension** Up Side Down 4860 4CS
Recorrido de la suspensión (Todos los modelos SX)	
Delante	300 mm (11,81 in)
Recorrido de la suspensión (Todos los modelos XC)	
Delante	292 mm (11,5 in)
Recorrido de la suspensión (125 SX EU, 150 SX EU, 250 SX EU)	
Detrás	330 mm (12,99 in)
Recorrido de la suspensión (Todos los modelos XC, 125 SX USA, 150 SX USA, 250 SX USA)	
Detrás	317 mm (12,48 in)
Avance de la horquilla (Todos los modelos 250/300, 125 SX EU, 125 SX USA)	22 mm (0,87 in)
Avance de la horquilla (150 SX EU, 150 SX USA)	20 mm (0,79 in)
Amortiguador	**WP Suspension** 5018 BAVP DCC

Equipo de frenos	Frenos de disco, pinzas de freno de apoyo flotante
Discos de freno - diámetro	
Delante	260 mm (10,24 in)
Detrás	220 mm (8,66 in)
Discos de freno - límite de desgaste	
Delante	2,5 mm (0,098 in)
Detrás	3,5 mm (0,138 in)
Presión de los neumáticos, todoterreno	
Delante	1,0 bar (15 psi)
Detrás	1,0 bar (15 psi)
Transmisión secundaria (125 SX EU, 125 SX USA, 150 XC USA)	13:50
Transmisión secundaria (250/300 XC)	14:50
Transmisión secundaria (150 SX EU, 150 SX USA, 250 SX EU, 250 SX USA)	13:48
Cadena	5/8 x 1/4"
Coronas de la cadena disponibles	38, 40, 42, 45, 48, 49, 50, 51, 52
Ángulo de la dirección	63,5°
Distancia entre ejes (Todos los modelos 125/150)	1.480±10 mm (58,27±0,39 in)
Distancia entre ejes (Todos los modelos 250/300)	1.495±10 mm (58,86±0,39 in)
Altura del asiento sin carga	992 mm (39,06 in)
Altura libre sobre el suelo sin carga (Todos los modelos 125/150, 250 XC EU/USA)	395 mm (15,55 in)
Altura libre sobre el suelo sin carga (250 SX EU, 250 SX USA, 300 XC EU/USA)	385 mm (15,16 in)
Peso aprox. sin combustible (125 SX EU, 150 SX EU)	91,5 kg (201,7 lb.)
Peso aprox. sin combustible (125 SX USA, 150 SX USA)	92,1 kg (203 lb.)
Peso aprox. sin combustible (150 XC USA)	94,1 kg (207,5 lb.)
Peso aprox. sin combustible (250 SX EU)	96,8 kg (213,4 lb.)
Peso aprox. sin combustible (250 SX USA)	97,5 kg (214,9 lb.)
Peso aprox. sin combustible (250/300 XC)	103,9 kg (229,1 lb.)
Carga máxima admisible sobre el eje delantero	145 kg (320 lb.)
Carga máxima admisible sobre el eje trasero	190 kg (419 lb.)
Peso máximo admisible	335 kg (739 lb.)

21.6 Sistema eléctrico

Batería (250/300 XC)	YTX5L-BS	Tensión de la batería: 12 V Capacidad nominal: 4 Ah exenta de mantenimiento
Fusible (250/300 XC)	58011109110	10 A

21.7 Neumáticos

Validez	Neumático delantero	Neumático trasero
(125 SX EU, 150 SX EU)	**80/100 - 21 51M TT** Pirelli SCORPION MX Midsoft 32	**100/90 - 19 57M TT** Pirelli SCORPION MX Midsoft 32
(125 SX USA, 150 SX USA)	**80/100 - 21 51M TT** Dunlop GEOMAX MX51FA	**100/90 - 19 57M TT** Dunlop GEOMAX MX51
(250 SX EU)	**80/100 - 21 51M TT** Pirelli SCORPION MX Midsoft 32	**110/90 - 19 62M TT** Pirelli SCORPION MX Midsoft 32
(250 SX USA)	**80/100 - 21 51M TT** Dunlop GEOMAX MX51FA	**110/90 - 19 62M TT** Dunlop GEOMAX MX51
(150 XC USA)	**80/100 - 21 51M TT** Dunlop GEOMAX MX51FA	**100/100 - 18 59M TT** Dunlop GEOMAX MX51
(250/300 XC)	**80/100 - 21 51M TT** Dunlop GEOMAX MX51FA	**110/100 - 18 64M TT** Dunlop GEOMAX MX51
Encontrará más información en la sección de servicio, en: http://www.ktm.com		

21.8 Horquilla

21.8.1 125 SX EU, 150 SX EU

Referencia de la horquilla	14.18.7N.01
Horquilla	**WP Suspension** Up Side Down 4860 MXMA CC
Amortiguación de la compresión	
Confort	14 clics
Estándar	12 clics
Sport	10 clics
Amortiguación de la extensión	
Confort	14 clics
Estándar	12 clics
Sport	10 clics
Longitud del muelle con casquillo(s) de pretensado	493 mm (19,41 in)
Característica elástica del muelle	
Peso del conductor: 65... 75 kg (143... 165 lb.)	4,0 N/mm (22,8 lb/in)
Peso del conductor: 75... 85 kg (165... 187 lb.)	4,2 N/mm (24 lb/in)
Peso del conductor: 85... 95 kg (187... 209 lb.)	4,4 N/mm (25,1 lb/in)
Presión del gas	1,2 bar (17 psi)
Longitud de la horquilla	940 mm (37,01 in)

Cantidad de aceite por cartucho	195 ml (6,59 fl. oz.)	Aceite para la horquilla (SAE 4) (48601166S1) (☛ pág. 132)
Cantidad de aceite por botella de la horquilla sin cartucho	360 ml (12,17 fl. oz.)	Aceite para la horquilla (SAE 4) (48601166S1) (☛ pág. 132)

21.8.2 125 SX USA, 150 SX USA

Referencia de la horquilla	14.18.7N.51
Horquilla	**WP Suspension** Up Side Down 4860 MXMA CC
Amortiguación de la compresión	
Confort	14 clics
Estándar	12 clics
Sport	10 clics
Amortiguación de la extensión	
Confort	14 clics
Estándar	12 clics
Sport	10 clics

Longitud del muelle con casquillo(s) de pretensado	488 mm (19,21 in)
Característica elástica del muelle	
Peso del conductor: 65... 75 kg (143... 165 lb.)	4,2 N/mm (24 lb/in)
Peso del conductor: 75... 85 kg (165... 187 lb.)	4,4 N/mm (25,1 lb/in)
Peso del conductor: 85... 95 kg (187... 209 lb.)	4,6 N/mm (26,3 lb/in)
Presión del gas	1,2 bar (17 psi)
Longitud de la horquilla	940 mm (37,01 in)

Cantidad de aceite por cartucho	195 ml (6,59 fl. oz.)	Aceite para la horquilla (SAE 4) (48601166S1) (☛ pág. 132)
Cantidad de aceite por botella de la horquilla sin cartucho	360 ml (12,17 fl. oz.)	Aceite para la horquilla (SAE 4) (48601166S1) (☛ pág. 132)

21.8.3 250 SX EU

Referencia de la horquilla	14.18.7N.03
Horquilla	**WP Suspension** Up Side Down 4860 MXMA CC
Amortiguación de la compresión	
Confort	14 clics
Estándar	12 clics
Sport	10 clics
Amortiguación de la extensión	
Confort	14 clics
Estándar	12 clics
Sport	10 clics
Longitud del muelle con casquillo(s) de pretensado	493 mm (19,41 in)
Característica elástica del muelle	
Peso del conductor: 65... 75 kg (143... 165 lb.)	4,2 N/mm (24 lb/in)
Peso del conductor: 75... 85 kg (165... 187 lb.)	4,4 N/mm (25,1 lb/in)
Peso del conductor: 85... 95 kg (187... 209 lb.)	4,6 N/mm (26,3 lb/in)
Presión del gas	1,2 bar (17 psi)
Longitud de la horquilla	940 mm (37,01 in)

Cantidad de aceite por cartucho	195 ml (6,59 fl. oz.)	Aceite para la horquilla (SAE 4) (48601166S1) (☛ pág. 132)
Cantidad de aceite por botella de la horquilla sin cartucho	390 ml (13,19 fl. oz.)	Aceite para la horquilla (SAE 4) (48601166S1) (☛ pág. 132)

21.8.4 250 SX USA

Referencia de la horquilla	14.18.7N.53
Horquilla	**WP Suspension** Up Side Down 4860 MXMA CC
Amortiguación de la compresión	
Confort	14 clics
Estándar	12 clics
Sport	10 clics
Amortiguación de la extensión	
Confort	14 clics
Estándar	12 clics
Sport	10 clics
Longitud del muelle con casquillo(s) de pretensado	488 mm (19,21 in)
Característica elástica del muelle	
Peso del conductor: 65... 75 kg (143... 165 lb.)	4,4 N/mm (25,1 lb/in)
Peso del conductor: 75... 85 kg (165... 187 lb.)	4,6 N/mm (26,3 lb/in)
Peso del conductor: 85... 95 kg (187... 209 lb.)	4,8 N/mm (27,4 lb/in)
Presión del gas	1,2 bar (17 psi)

Longitud de la horquilla	940 mm (37,01 in)

Cantidad de aceite por cartucho	195 ml (6,59 fl. oz.)	Aceite para la horquilla (SAE 4) (48601166S1) (☛ pág. 132)
Cantidad de aceite por botella de la horquilla sin cartucho	380 ml (12,85 fl. oz.)	Aceite para la horquilla (SAE 4) (48601166S1) (☛ pág. 132)

21.8.5 150 XC USA

Referencia de la horquilla	24.18.7N.71
Horquilla	**WP Suspension** Up Side Down 4860 4CS
Amortiguación de la compresión	
Confort	15 clics
Estándar	13 clics
Sport	11 clics
Amortiguación de la extensión	
Confort	15 clics
Estándar	13 clics
Sport	11 clics
Longitud del muelle con casquillo(s) de pretensado	470 mm (18,5 in)
Constante elástica	
Peso del conductor: 65... 75 kg (143... 165 lb.)	4,0 N/mm (22,8 lb/in)
Peso del conductor: 75... 85 kg (165... 187 lb.)	4,2 N/mm (24 lb/in)
Peso del conductor: 85... 95 kg (187... 209 lb.)	4,4 N/mm (25,1 lb/in)
Longitud de la horquilla	932 mm (36,69 in)

Cantidad de aceite por botella de la horquilla	680 ml (22,99 fl. oz.)	Aceite para la horquilla (SAE 4) (48601166S1) (☛ pág. 132)

21.8.6 250/300 XC

Referencia de la horquilla	24.18.7N.73
Horquilla	**WP Suspension** Up Side Down 4860 4CS
Amortiguación de la compresión	
Confort	15 clics
Estándar	13 clics
Sport	11 clics
Amortiguación de la extensión	
Confort	15 clics
Estándar	13 clics
Sport	11 clics
Longitud del muelle con casquillo(s) de pretensado	470 mm (18,5 in)
Constante elástica	
Peso del conductor: 65... 75 kg (143... 165 lb.)	4,2 N/mm (24 lb/in)
Peso del conductor: 75... 85 kg (165... 187 lb.)	4,4 N/mm (25,1 lb/in)
Peso del conductor: 85... 95 kg (187... 209 lb.)	4,6 N/mm (26,3 lb/in)
Longitud de la horquilla	932 mm (36,69 in)

Cantidad de aceite por botella de la horquilla	680 ml (22,99 fl. oz.)	Aceite para la horquilla (SAE 4) (48601166S1) (☛ pág. 132)

21.9 Amortiguador

21.9.1 125 SX EU, 150 SX EU

Referencia del amortiguador	18.18.7M.01
Amortiguador	**WP Suspension** 5018 BAVP DCC
Amortiguación de la compresión Low Speed	
Confort	17 clics
Estándar	15 clics
Sport	13 clics
Amortiguación de la compresión High Speed	
Confort	2,5 vueltas
Estándar	2 vueltas
Sport	1,5 vueltas
Amortiguación de la extensión	
Confort	17 clics
Estándar	15 clics
Sport	13 clics
Pretensado del muelle	9 mm (0,35 in)
Característica elástica del muelle	
Peso del conductor: 65... 75 kg (143... 165 lb.)	45 N/mm (257 lb/in)
Peso del conductor: 75... 85 kg (165... 187 lb.)	48 N/mm (274 lb/in)
Peso del conductor: 85... 95 kg (187... 209 lb.)	51 N/mm (291 lb/in)
Longitud del muelle	260 mm (10,24 in)
Presión del gas	10 bar (145 psi)
Recorrido estático de la suspensión	30 mm (1,18 in)
Recorrido de la suspensión con conductor	90 mm (3,54 in)
Longitud de montaje	490 mm (19,29 in)
Aceite para amortiguadores (☛ pág. 132)	SAE 2,5

21.9.2 125 SX USA, 150 SX USA

Referencia del amortiguador	18.18.7M.51
Amortiguador	**WP Suspension** 5018 BAVP DCC
Amortiguación de la compresión Low Speed	
Confort	17 clics
Estándar	15 clics
Sport	13 clics
Amortiguación de la compresión High Speed	
Confort	2,5 vueltas
Estándar	2 vueltas
Sport	1,5 vueltas
Amortiguación de la extensión	
Confort	17 clics
Estándar	15 clics
Sport	13 clics
Pretensado del muelle	12 mm (0,47 in)
Característica elástica del muelle	
Peso del conductor: 65... 75 kg (143... 165 lb.)	45 N/mm (257 lb/in)
Peso del conductor: 75... 85 kg (165... 187 lb.)	48 N/mm (274 lb/in)
Peso del conductor: 85... 95 kg (187... 209 lb.)	51 N/mm (291 lb/in)
Longitud del muelle	260 mm (10,24 in)
Presión del gas	10 bar (145 psi)
Recorrido estático de la suspensión	30 mm (1,18 in)

Recorrido de la suspensión con conductor	100 mm (3,94 in)
Longitud de montaje	486 mm (19,13 in)
Aceite para amortiguadores (☛ pág. 132)	SAE 2,5

21.9.3 250 SX EU

Referencia del amortiguador	18.18.7M.03
Amortiguador	**WP Suspension** 5018 BAVP DCC
Amortiguación de la compresión Low Speed	
Confort	17 clics
Estándar	15 clics
Sport	13 clics
Amortiguación de la compresión High Speed	
Confort	2,5 vueltas
Estándar	2 vueltas
Sport	1,5 vueltas
Amortiguación de la extensión	
Confort	17 clics
Estándar	15 clics
Sport	13 clics
Pretensado del muelle	8 mm (0,31 in)
Característica elástica del muelle	
Peso del conductor: 65... 75 kg (143... 165 lb.)	51 N/mm (291 lb/in)
Peso del conductor: 75... 85 kg (165... 187 lb.)	54 N/mm (308 lb/in)
Peso del conductor: 85... 95 kg (187... 209 lb.)	57 N/mm (325 lb/in)
Longitud del muelle	260 mm (10,24 in)
Presión del gas	10 bar (145 psi)
Recorrido estático de la suspensión	30 mm (1,18 in)
Recorrido de la suspensión con conductor	90 mm (3,54 in)
Longitud de montaje	490 mm (19,29 in)
Aceite para amortiguadores (☛ pág. 132)	SAE 2,5

21.9.4 250 SX USA

Referencia del amortiguador	18.18.7M.53
Amortiguador	**WP Suspension** 5018 BAVP DCC
Amortiguación de la compresión Low Speed	
Confort	17 clics
Estándar	15 clics
Sport	13 clics
Amortiguación de la compresión High Speed	
Confort	2,5 vueltas
Estándar	2 vueltas
Sport	1,5 vueltas
Amortiguación de la extensión	
Confort	17 clics
Estándar	15 clics
Sport	13 clics
Pretensado del muelle	12 mm (0,47 in)
Característica elástica del muelle	
Peso del conductor: 65... 75 kg (143... 165 lb.)	51 N/mm (291 lb/in)
Peso del conductor: 75... 85 kg (165... 187 lb.)	54 N/mm (308 lb/in)
Peso del conductor: 85... 95 kg (187... 209 lb.)	57 N/mm (325 lb/in)
Longitud del muelle	260 mm (10,24 in)

Presión del gas	10 bar (145 psi)
Recorrido estático de la suspensión	30 mm (1,18 in)
Recorrido de la suspensión con conductor	100 mm (3,94 in)
Longitud de montaje	486 mm (19,13 in)
Aceite para amortiguadores (☛ pág. 132)	SAE 2,5

21.9.5 150 XC USA

Referencia del amortiguador	18.18.7M.71
Amortiguador	**WP Suspension** 5018 BAVP DCC
Amortiguación de la compresión Low Speed	
Confort	17 clics
Estándar	15 clics
Sport	13 clics
Amortiguación de la compresión High Speed	
Confort	2,5 vueltas
Estándar	2 vueltas
Sport	1,5 vueltas
Amortiguación de la extensión	
Confort	17 clics
Estándar	15 clics
Sport	13 clics
Pretensado del muelle	12 mm (0,47 in)
Característica elástica del muelle	
Peso del conductor: 65... 75 kg (143... 165 lb.)	45 N/mm (257 lb/in)
Peso del conductor: 75... 85 kg (165... 187 lb.)	48 N/mm (274 lb/in)
Peso del conductor: 85... 95 kg (187... 209 lb.)	51 N/mm (291 lb/in)
Longitud del muelle	260 mm (10,24 in)
Presión del gas	10 bar (145 psi)
Recorrido estático de la suspensión	30 mm (1,18 in)
Recorrido de la suspensión con conductor	100 mm (3,94 in)
Longitud de montaje	486 mm (19,13 in)
Aceite para amortiguadores (☛ pág. 132)	SAE 2,5

21.9.6 250/300 XC

Referencia del amortiguador	18.18.7M.73
Amortiguador	**WP Suspension** 5018 BAVP DCC
Amortiguación de la compresión Low Speed	
Confort	17 clics
Estándar	15 clics
Sport	13 clics
Amortiguación de la compresión High Speed	
Confort	2,5 vueltas
Estándar	2 vueltas
Sport	1,5 vueltas
Amortiguación de la extensión	
Confort	17 clics
Estándar	15 clics
Sport	13 clics
Pretensado del muelle	12 mm (0,47 in)
Característica elástica del muelle	
Peso del conductor: 65... 75 kg (143... 165 lb.)	51 N/mm (291 lb/in)
Peso del conductor: 75... 85 kg (165... 187 lb.)	54 N/mm (308 lb/in)

Peso del conductor: 85... 95 kg (187... 209 lb.)	57 N/mm (325 lb/in)
Longitud del muelle	260 mm (10,24 in)
Presión del gas	10 bar (145 psi)
Recorrido estático de la suspensión	30 mm (1,18 in)
Recorrido de la suspensión con conductor	100 mm (3,94 in)
Longitud de montaje	486 mm (19,13 in)
Aceite para amortiguadores (☛ pág. 132)	SAE 2,5

21.10 Pares de apriete del chasis

Tuercas de los radios de la rueda delantera	M4,5	5... 6 Nm (3,7... 4,4 lbf ft)	–
Tuercas de los radios de la rueda trasera	M4,5	5... 6 Nm (3,7... 4,4 lbf ft)	–
Tornillo del anillo de ajuste del amortiguador	M5	5 Nm (3,7 lbf ft)	–
Tornillo del polo de la batería	M5	2,5 Nm (1,84 lbf ft)	–
Demás tornillos del chasis	M6	10 Nm (7,4 lbf ft)	–
Demás tuercas del chasis	M6	10 Nm (7,4 lbf ft)	–
Tornillo de la protección contra el deslizamiento de la cadena	M6	6 Nm (4,4 lbf ft)	**Loctite® 243™**
Tornillo de la rótula del vástago de presión en el cilindro del freno de pie	M6	10 Nm (7,4 lbf ft)	**Loctite® 243™**
Tornillo del disco de freno delantero	M6	14 Nm (10,3 lbf ft)	**Loctite® 243™**
Tornillo del disco de freno trasero	M6	14 Nm (10,3 lbf ft)	**Loctite® 243™**
Tornillo del puño del acelerador	M6	5 Nm (3,7 lbf ft)	–
Tuerca del cable del motor de arranque (250/300 XC)	M6	4 Nm (3 lbf ft)	–
Demás tornillos del chasis	M8	25 Nm (18,4 lbf ft)	–
Demás tuercas del chasis	M8	25 Nm (18,4 lbf ft)	–
Tornillo de fijación del caballete lateral	M8	45 Nm (33,2 lbf ft)	**Loctite® 2701™**
Tornillo de la brida del manillar	M8	20 Nm (14,8 lbf ft)	–
Tornillo de la pieza de deslizamiento de la cadena	M8	15 Nm (11,1 lbf ft)	–
Tornillo de la pinza del freno delantero	M8	25 Nm (18,4 lbf ft)	**Loctite® 243™**
Tornillo de la tija inferior	M8	12 Nm (8,9 lbf ft)	–
Tornillo de la tija superior	M8	17 Nm (12,5 lbf ft)	–
Tornillo de los tirantes del motor	M8	33 Nm (24,3 lbf ft)	–
Tornillo del portarruedas	M8	15 Nm (11,1 lbf ft)	–
Tornillo del subchasis	M8	35 Nm (25,8 lbf ft)	**Loctite® 2701™**
Tornillo del tubo de la tija, arriba	M8	17 Nm (12,5 lbf ft)	**Loctite® 243™**
Tuerca del agarre de la cubierta	M8	12 Nm (8,9 lbf ft)	–
Tuerca del tope del pedal del freno	M8	20 Nm (14,8 lbf ft)	–
Tuerca del tornillo de la corona	M8	35 Nm (25,8 lbf ft)	**Loctite® 2701™**
Demás tornillos del chasis	M10	45 Nm (33,2 lbf ft)	–
Demás tuercas del chasis	M10	45 Nm (33,2 lbf ft)	–
Tornillo de soporte del motor	M10	60 Nm (44,3 lbf ft)	–
Tornillo de sujeción del manillar	M10	40 Nm (29,5 lbf ft)	**Loctite® 243™**
Tornillo del amortiguador, abajo	M10	60 Nm (44,3 lbf ft)	**Loctite® 2701™**
Tornillo del amortiguador, arriba	M10	60 Nm (44,3 lbf ft)	**Loctite® 2701™**
Tuerca de fijación del asiento	M12x1	20 Nm (14,8 lbf ft)	–
Tuerca de la palanca acodada al basculante	M14x1,5	80 Nm (59 lbf ft)	–
Tuerca de la palanca de unión en la palanca acodada	M14x1,5	80 Nm (59 lbf ft)	–

Tuerca del chasis en la palanca de unión	M14x1,5	80 Nm (59 lbf ft)	**Loctite® 2701™**
Tuerca del perno del basculante	M16x1,5	100 Nm (73,8 lbf ft)	–
Empalmes roscados del sistema de refrigeración	M20x1,5	12 Nm (8,9 lbf ft)	**Loctite® 243™**
Tornillo de la pipa de la dirección, arriba	M20x1,5	12 Nm (8,9 lbf ft)	–
Tornillo del eje de la rueda delantera	M24x1,5	45 Nm (33,2 lbf ft)	–
Tuerca del eje de la rueda trasera	M25x1,5	80 Nm (59 lbf ft)	–

Aceite de motor de 2 tiempos

Conforme con
– JASO FC (☛ pág. 137)

Prescripción
– Utilice únicamente aceite de motor de 2 tiempos de gran calidad y de buena marca. KTM recomienda utilizar productos **Motorex®**.

Sintético

Proveedor
Motorex®
– **Cross Power 2T**

Aceite del motor (15W/50)

Conforme con
– JASO T903 MA (☛ pág. 137)
– SAE (☛ pág. 137) (15W/50)

Prescripción
– Utilice únicamente aceites de motor que cumplan con las normas indicadas (véase la información en el recipiente) y que posean las propiedades requeridas. KTM recomienda utilizar productos **Motorex®**.

Proveedor
Motorex®
– **Top Speed 4T**

Aceite hidráulico (15)

Conforme con
– ISO VG (15)

Prescripción
– Hay que utilizar exclusivamente aceite hidráulico conforme con la norma indicada (consultar las indicaciones en la etiqueta del recipiente), que posea las propiedades exigidas. KTM recomienda utilizar productos **Motorex®**.

Proveedor
Motorex®
– **Hydraulic Fluid 75**

Aceite para amortiguadores (SAE 2,5) (50180342S1)

Conforme con
– SAE (☛ pág. 137) (SAE 2,5)

Prescripción
– Hay que utilizar exclusivamente aceites conformes con la norma indicada (consultar las indicaciones en la etiqueta del recipiente), que posean las propiedades exigidas.

Aceite para la horquilla (SAE 4) (48601166S1)

Conforme con
– SAE (☛ pág. 137) (SAE 4)

Prescripción
– Utilizar exclusivamente aceites conformes con la norma indicada (consultar las indicaciones en la etiqueta del recipiente) y que posean las propiedades exigidas.

Gasolina súper sin plomo (98 octanos / RON 98 / PON 94)

Conforme con
– DIN EN 228 (98 octanos / RON 98 / PON 94)

Gasolina súper sin plomo (95 octanos / RON 95 / PON 91)

Conforme con
– DIN EN 228 (95 octanos / RON 95 / PON 91)

Prescripción
– Utilice únicamente gasolina súper sin plomo en conformidad con la norma indicada o equivalente.
– Una proporción de hasta el 10 % de etanol (combustible E10) no supone ningún problema.

Información
No utilice combustibles a base de metanol (p. ej. M15, M85, M100) ni con una proporción de etanol superior al 10 % (p. ej. E15, E25, E85, E100).

Gasolina súper sin plomo (95 octanos) mezclada con aceite del motor de 2 tiempos (1:60)

Conforme con
– DIN EN 228
– JASO FC (☛ pág. 137) (1:60)

Relación de mezcla

1:60	Aceite de motor de 2 tiempos (☛ pág. 132) Gasolina súper sin plomo (95 octanos / RON 95 / PON 91) (☛ pág. 132)

Proveedor
Motorex®
– **Cross Power 2T**

Gasolina súper sin plomo (95 octanos) mezclada con aceite del motor de 2 tiempos (1:40)

Conforme con
– DIN EN 228
– JASO FC (☛ pág. 137) (1:40)

Relación de mezcla

1:40	Aceite de motor de 2 tiempos (☛ pág. 132) Gasolina súper sin plomo (95 octanos / RON 95 / PON 91) (☛ pág. 132)

Proveedor
Motorex®
– **Cross Power 2T**

Gasolina súper sin plomo (98 octanos) mezclada con aceite del motor de 2 tiempos (1:40)

Conforme con
– DIN EN 228
– JASO FC (☛ pág. 137) (1:40)

Relación de mezcla

1:40	Aceite de motor de 2 tiempos (☛ pág. 132) Gasolina súper sin plomo (98 octanos / RON 98 / PON 94) (☛ pág. 132)

Proveedor
Motorex®
– **Cross Power 2T**

Líquido de frenos DOT 4 / DOT 5.1

Conforme con
– DOT

Prescripción
– Hay que utilizar exclusivamente líquido de frenos conforme con la norma indicada (consultar las indicaciones en la etiqueta del recipiente), que posea las propiedades exigidas. KTM recomienda utilizar productos **Castrol** y **Motorex®**.

Proveedor
Castrol
– **RESPONSE BRAKE FLUID SUPER DOT 4**

Motorex®
– **Brake Fluid DOT 5.1**

Líquido refrigerante

Prescripción
– Utilizar solamente un líquido refrigerante adecuado (también en países con temperaturas elevadas). Si se emplean agentes anticongelantes de baja calidad, puede producirse corrosión y puede formarse espuma. KTM recomienda utilizar productos **Motorex®**.

Relación de mezcla

Protección anticongelante: −25… −45 °C (−13… −49 °F)	50% agente anticorrosión y anticongelante 50% agua destilada

Líquido refrigerante (mezcla lista para el uso)

Protección anticongelante	−40 °C (−40 °F)

Proveedor
Motorex®
– **COOLANT G48**

Aceite para filtros de aire de gomaespuma

Prescripción
– KTM recomienda utilizar productos **Motorex®**.

Proveedor
Motorex®
– **Twin Air Liquid Bio Power**

Adhesivo de la empuñadura de goma (00062030051)

Proveedor
KTM-Sportmotorcycle AG
– **GRIP GLUE**

Aditivo de combustible

Prescripción
– KTM recomienda utilizar productos **Motorex®**.

Proveedor
Motorex®
– **Fuel Stabilizer**

Agente de limpieza para cadenas

Prescripción
– KTM recomienda utilizar productos **Motorex®**.

Proveedor
Motorex®
– **Chain Clean**

Agente de limpieza para filtros de aire

Prescripción
– KTM recomienda utilizar productos **Motorex®**.

Proveedor
Motorex®
– **Twin Air Dirt Bio Remover**

Agente de limpieza para motocicletas

Prescripción
– KTM recomienda utilizar productos **Motorex®**.

Proveedor
Motorex®
– **Moto Clean 900**

Agente de limpieza y conservación para metal y goma

Prescripción
– KTM recomienda utilizar productos **Motorex®**.

Proveedor
Motorex®
– **Protect & Shine**

Grasa de larga duración

Prescripción
– KTM recomienda utilizar productos **Motorex®**.

Proveedor
Motorex®
– **Bike Grease 2000**

Grasa lubricante de alta viscosidad

Prescripción

– KTM recomienda utilizar productos **SKF®**.

Proveedor
SKF®

– **LGHB 2**

Spray de aceite universal

Prescripción

– KTM recomienda utilizar productos **Motorex®**.

Proveedor
Motorex®

– **Joker 440 Synthetic**

Spray para cadenas (todoterreno)

Prescripción

– KTM recomienda utilizar productos **Motorex®**.

Proveedor
Motorex®

– **Chainlube Offroad**

JASO FC

JASO FC es una clasificación para un aceite para motores de 2 tiempos que ha sido desarrollado especialmente para las exigencias extremas de la competición. Gracias a sus ésteres sintéticos de primera calidad y a los aditivos adaptados especialmente a esta finalidad, también es posible disfrutar de una combustión perfecta incluso bajo condiciones extremas.

JASO T903 MA

A causa de las distintas tendencias en el desarrollo técnico, se precisa una especificación técnica propia para las motocicletas con motor de 4 tiempos - la norma JASO T903 MA. Anteriormente, en las motocicletas de 4 tiempos se utilizaba el aceite del motor de los turismos, ya que no existía una especificación propia para las motocicletas. Si se exigen intervalos de mantenimiento largos, como es habitual en los motores de los turismos, en los motores de las motocicletas debe emplearse un tipo de aceite con alto rendimiento a altas revoluciones. En la mayoría de los motores para motocicletas, se emplea el mismo aceite para la lubricación del cambio y del embrague. La norma JASO MA tiene en cuenta estos requerimientos específicos.

SAE

Las clases de viscosidad SAE fueron definidas por la Society of Automotive Engineers, y se utilizan para clasificar los aceites según su viscosidad. La viscosidad describe solamente una propiedad del aceite, y no es un indicador para su calidad.

A

Accesorios 9

Aceite del cambio
- Cambio 96
- Completar 98
- Llenado 98
- Vaciado 97

Agentes auxiliares 9
Agentes de servicio 9
Almacenamiento 101

Amortiguación de la compresión
- Horquilla, ajuste de la 39

Amortiguación de la compresión High Speed
- Ajuste 33

Amortiguación de la compresión Low Speed
- Ajuste 32

Amortiguación de la extensión
- Ajuste 34
- Horquilla, ajuste de la 40

Amortiguador
- Ajustar el pretensado del muelle 37
- Amortiguación general de la amortiguación de la compresión 32
- Controlar el recorrido de la suspensión con conductor . . 36
- Controlar el recorrido estático de la suspensión 36
- Desmontar 51
- Montaje 52

Arrancar el motor 24

Asiento
- Desmontaje 52
- Montaje 53

B

Basculante
- Control 63

Batería
- Desmontaje 82
- Montaje 82
- Recargar 82

Botellas de la horquilla
- Desmontaje 45
- Limpiar los manguitos guardapolvo 44
- Montaje 45
- Purgar el aire 44

Botón de parada 13
Botón del motor de arranque 14

C

Caballete acoplable 17
Caballete lateral 17

Cadena
- Control 61
- Limpieza 59

Caja del filtro de aire
- Estanqueizar 55
- Limpieza 54

Cantidade de llenado
- Aceite del cambio 98, 122
- Líquido refrigerante 89, 122

Característica del motor
- Ajustar el muelle compensador 95

Carburador 91
- Ajustar el ralentí 92
- Vaciar la cámara del flotador 93

Cojinete de la pipa de la dirección
- Engrase 50

Condiciones extremas 20
- Alta temperatura 23
- Baja temperatura 23
- Circular lentamente 23
- Nieve 23
- Tierra húmeda 21
- Tierra seca 21
- Trayecto embarrado 22
- Trayecto mojado 22

Corona de la cadena
- Control 61

Cubierta del radiador 85
- Desmontaje 86
- Montaje 85

Curva de encendido
- Conector 93
- Modificar 94

Chasis
- Control 63

D

Datos técnicos
- Amortiguador 127
- Cantidades de llenado 122
- Carburador 112
- Chasis 122
- Horquilla 124
- Motor 105
- Neumáticos 124
- Pares de apriete del chasis 130
- Pares de apriete del motor 109
- Sistema eléctrico 123

Definición del uso previsto 6

Depósito de combustible
- Desmontaje 57
- Montaje 58

Diagrama característico del motor
- Muelle auxiliar 94

Discos de freno
- Control 69

E

Embrague
- Cambiar el líquido 66
- Controlar/corregir el nivel de líquido 66

Empuñadura de goma
- Asegurar 65
- Control 65

Estado de los neumáticos
Control 79

F

Filtro de aire
Desmontaje 54
Limpieza 54
Montaje 55
Funcionamiento seguro 7
Fusible
Cambiar el fusible principal 83
Fusible principal
Cambiar 83

G

Garantía legal 9
Garantía voluntaria 9
Grifo de gasolina 15-16
Guardabarros delantero
Desmontar 50
Montaje 51
Guía de la cadena
Control 61

H

Holgura del cable bowden del acelerador
Ajuste 90
Control 90
Holgura del cojinete de la pipa de la dirección
Ajuste 49
Control 49
Horquilla
Controlar el reglaje básico 39

I

Imágenes 9

L

Líquido de frenos
Completar en el freno de la rueda delantera 70
Rellenar el freno trasero 74
Líquido refrigerante
Llenado 88
Vaciado 87
Localización de averías 103-104

M

Maneta del embrague 13
Ajustar la posición básica 65
Maneta del freno de mano 13
Ajustar la posición básica 69
Controlar la carrera en vacío 69
Mantenimiento 9
Manual de instrucciones 8
Medio ambiente 7
Motocicleta
Bajar del caballete elevador 43
Levantar con un caballete elevador 43
Limpieza 100
Motor
Rodaje 20

N

Nivel de aceite de la caja de cambios
Control 96
Nivel de líquido de frenos
Comprobar el freno de la rueda trasera 74
Controlar el freno de la rueda delantera 70
Nivel de líquido refrigerante
Control 86-87
Normas de trabajo 7
Número de chasis 12
Número del motor 12

P

Palanca de arranque en frío 16
Pastillas de freno
Cambiar el freno trasero 75
Controlar el freno de la rueda delantera 71
Controlar el freno de la rueda trasera 75
Sustituir el freno de la rueda delantera 71
Pedal de arranque 17
Pedal de cambio 16
Ajustar la posición básica 94
Controlar la posición básica 94
Pedal del freno 17
Ajustar la posición básica 73
Controlar la carrera en vacío 73
Piñón de la cadena
Control 61
Placa de características 12
Placa portanúmeros
Desmontaje 50
Montaje 50
Posición del manillar 42
Ajuste 42
Presión de inflado de los neumáticos
Control 80
Protección anticongelante
Control 86
Protector de la horquilla
Desmontaje 46
Montaje 46
Puesta en servicio
Después de un periodo de almacenamiento 102
Instrucciones para la primera puesta en servicio 19
Trabajos de revisión y cuidado antes de cada puesta en servicio 24
Puño del acelerador 13

R

Recambios 9
Recorrido de la suspensión con conductor
Ajuste 38
Referencia de la horquilla 12
Referencia del amortiguador 12

Reglaje básico del tren de rodaje
Adaptarlo al peso del conductor 32
Repostar
Combustible 27
Ropa de protección 7
Rueda delantera
Desmontaje 77
Montaje 77
Rueda trasera
Desmontaje 78
Montaje 79

S

Servicio de atención al cliente 9
Silenciador
Desmontaje 56
Montaje 56
Sustituir el relleno de fibra de vidrio 56
Sistema de refrigeración 85

T

Tapa de la caja del filtro de aire
Asegurar 55
Desmontar 53
Montaje 53
Tapón del depósito
Abrir 14
Cerrar 15
Tendido del cable bowden del acelerador
Control 63
Tensión de la cadena
Ajuste 60
Control 60
Tensión de los radios
Control 80
Tija inferior de la horquilla
Desmontar 46
Montaje 47
Transporte 27

U

Uso previsto 6

V

Vista del vehículo
Delantera izquierda 10
Trasera derecha 11

WWW.KTM.COM

3213030es

05/2013



KTM-Sportmotorcycle AG
5230 Mattighofen/Austria
http://www.ktm.com

Foto: Mitterbauer/KTM