MANUAL DE INSTRUCCIONES 2016

WWW.KTM.COM

125 SX
150 SX
250 SX
250 XC
300 XC

N.° art. 3213330es



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

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

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

REG.NO. 12 100 6061

KTM Sportmotorcycle GmbH
5230 Mattighofen, Austria

Este documento es válido para los siguientes modelos:

125 SX EU (F6101P0)

125 SX US (F6175P0)

150 SX EU (F6101P1)

150 SX US (F6175P1)

250 SX EU (F6301P0)

250 SX US (F6375P0)

250 XC US/EU (F6375P5)

300 XC US/EU (F6475P5)

3213330es

07/2015

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 frontal 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 Número de artículo 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 (Todos los modelos XC) 13
6.6 Abrir el tapón del depósito de combustible 14
6.7 Cerrar el tapón del depósito de combustible 14
6.8 Grifo de gasolina (Todos los modelos SX) 15
6.9 Grifo de gasolina (Todos los modelos XC) 16
6.10 Botón 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 Indicaciones 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 mojada 22
7.6 Preparativos para la circulación por trayectos mojados y embarrados 23
7.7 Preparativos para circular bajo altas temperaturas y lentamente 24
7.8 Preparativos para circular con bajas temperaturas o nieve 24
8 INSTRUCCIONES DE CONDUCCIÓN 26
8.1 Trabajos de revisión y cuidado antes de cada puesta en servicio 26
8.2 Arrancar el motor 26
8.3 Ponerse en marcha 27
8.4 Cambiar de marcha, conducir 27
8.5 Frenar 28
8.6 Detener y estacionar el vehículo 28
8.7 Transporte 29
8.8 Repostar combustible 29
9 PROGRAMA DE SERVICIO 31
9.1 Todos los modelos SX 31
9.1.1 Programa de servicio 31
9.1.2 Mantenimiento (con una orden de taller adicional) 32
9.2 Todos los modelos XC 32
9.2.1 Programa de servicio 32
9.2.2 Mantenimiento (con una orden de taller adicional) 33
10 ADAPTAR EL TREN DE RODAJE 34
10.1 Comprobar el reglaje básico del tren de rodaje para el peso del conductor 34
10.2 Suspensión neumática AER 48 (125/150 SX EU) 34
10.3 Amortiguación de la compresión del amortiguador 35
10.4 Ajustar la amortiguación de la compresión Low Speed del amortiguador 35
10.5 Ajustar la amortiguación de la compresión High Speed del amortiguador 36
10.6 Ajustar la amortiguación de la extensión del amortiguador 37
10.7 Determinar la cota con la rueda trasera descargada 38
10.8 Controlar el recorrido estático de la suspensión 39
10.9 Controlar el recorrido de la suspensión con conductor 40
10.10 Ajustar el pretensado del muelle del amortiguador 🔧 40
10.11 Ajustar el recorrido de la suspensión con conductor 🔧 42
10.12 Comprobar el reglaje básico de la horquilla 43
10.13 Ajustar la presión de aire de la horquilla (125/150 SX EU) 43
10.14 Ajustar la amortiguación de la compresión de la horquilla 44
10.15 Ajustar la amortiguación de la extensión de la horquilla 45
10.16 Posición del manillar 47
10.17 Ajustar la posición del manillar 🔧 47
11 MANTENIMIENTO DEL CHASIS 48
11.1 Levantar la motocicleta con un caballete elevador 48
11.2 Quitar la motocicleta del caballete elevador 48
11.3 Purgar el aire de las botellas de la horquilla 49
11.4 Limpiar los manguitos guardapolvo de las botellas de la horquilla 49
11.5 Desmontar las botellas de la horquilla 🔧 50
11.6 Montar las botellas de la horquilla 🔧 50
11.7 Desmontar el protector de la horquilla 51
11.8 Montar el protector de la horquilla 51
11.9 Desmontar la tija inferior de la horquilla 🔧 51
11.10 Montar la tija inferior de la horquilla 🔧 52

ÍNDICE

11.11 Controlar la holgura del cojinete de la pipa de la dirección 54
11.12 Ajustar la holgura del cojinete de la pipa de la dirección 🔧 55
11.13 Engrasar el cojinete de la pipa de la dirección 🔧 55
11.14 Desmontar la placa portanúmeros 55
11.15 Montar la placa portanúmeros 56
11.16 Desmontar el guardabarros delantero 56
11.17 Montar el guardabarros delantero 56
11.18 Desmontar el amortiguador 🔧 57
11.19 Montar el amortiguador 🔧 59
11.20 Desmontar el asiento 60
11.21 Montar el asiento 61
11.22 Desmontar la tapa de la caja del filtro de aire 61
11.23 Montar la tapa de la caja del filtro de aire 62
11.24 Desmontar el filtro de aire 🔧 63
11.25 Limpiar el filtro de aire y la caja del filtro de aire 🔧 63
11.26 Montar el filtro de aire 🔧 64
11.27 Asegurar la tapa de la caja del filtro de aire 🔧 65
11.28 Sellar la caja del filtro de aire 🔧 65
11.29 Desmontar el silenciador 66
11.30 Montar el silenciador 66
11.31 Sustituir el relleno de fibra de vidrio en el silenciador 🔧 66
11.32 Desmontar el depósito de combustible 🔧 67
11.33 Montar el depósito de combustible 🔧 69
11.34 Controlar la suciedad de la cadena 70
11.35 Limpiar la cadena 70
11.36 Controlar la tensión de la cadena 71
11.37 Ajustar la tensión de la cadena 72
11.38 Comprobar la cadena, la corona, el piñón y la guía de la cadena 72
11.39 Controlar el chasis 🔧 75
11.40 Controlar el basculante 🔧 75
11.41 Controlar el tendido del cable bowden del acelerador 76
11.42 Controlar la empuñadura de goma 77
11.43 Asegurar adicionalmente la empuñadura de goma 77
11.44 Ajustar la posición básica de la maneta del embrague 77
11.45 Controlar y corregir el nivel de nivel de líquido del embrague hidráulico 77
11.46 Cambiar el líquido del embrague hidráulico 🔧 78
12 EQUIPO DE FRENOS 80
12.1 Controlar la carrera en vacío de la maneta del freno de mano 80
12.2 Ajustar la posición básica de la maneta del freno de mano 80
12.3 Controlar los discos de freno 80
12.4 Controlar el nivel de líquido de frenos en el freno delantero 81
12.5 Completar el líquido de frenos de la rueda delantera 🔧 81
12.6 Controlar las pastillas del freno de la rueda delantera 82
12.7 Sustituir las pastillas del freno delantero 🔧 82
12.8 Controlar la carrera en vacío del pedal del freno 84
12.9 Ajustar la posición básica del pedal del freno 🔧 84
12.10 Controlar el nivel de líquido de frenos en el freno trasero 85
12.11 Rellenar el líquido de frenos en la rueda trasera 🔧 86
12.12 Controlar las pastillas del freno de la rueda trasera 87
12.13 Sustituir las pastillas del freno trasero 🔧 87
13 RUEDAS, NEUMÁTICOS 90
13.1 Desmontar la rueda delantera 🔧 90
13.2 Montar la rueda delantera 🔧 90
13.3 Desmontar la rueda trasera 🔧 91
13.4 Montar la rueda trasera 🔧 92
13.5 Controlar el estado de los neumáticos 92
13.6 Controlar la presión de inflado de los neumáticos 93
13.7 Controlar la tensión de los radios 93
14 SISTEMA ELÉCTRICO 95
14.1 Desmontar la batería 🔧 (Todos los modelos XC) 95
14.2 Montar la batería 🔧 (Todos los modelos XC) 95
14.3 Cargar la batería 🔧 (Todos los modelos XC) 95
14.4 Cambiar el fusible principal (Todos los modelos XC) 96
15 SISTEMA DE REFRIGERACIÓN 98
15.1 Sistema de refrigeración 98
15.2 Cubierta del radiador (Todos los modelos 125/150) 98
15.3 Montar la cubierta del radiador (Todos los modelos 125/150) 98
15.4 Desmontar la cubierta del radiador (Todos los modelos 125/150) 99
15.5 Controlar el nivel de líquido refrigerante y la protección anticongelante 99
15.6 Controlar el nivel de líquido refrigerante 100
15.7 Vaciar el líquido refrigerante 🔧 100
15.8 Llenar el líquido refrigerante 🔧 101
16 ADAPTAR EL MOTOR 103
16.1 Comprobar la holgura del cable bowden del acelerador 103
16.2 Ajustar la holgura del cable bowden del acelerador 🔧 103
16.3 Carburador - Ralentí 104
16.4 Carburador - ajustar el ralentí 🔧 105
16.5 Conector curva de encendido 106
16.6 Modificar la curva de encendido 106
16.7 Controlar la posición básica del pedal de cambio 107
16.8 Ajustar la posición básica del pedal de cambio 🔧 107
16.9 Característica del motor - Muelle compensador (Todos los modelos 250/300) 107
16.10 Característica del motor - Ajustar el muelle compensador 🔧 (Todos los modelos 250/300) 108
17 MANTENIMIENTO DEL MOTOR 109
17.1 Vaciar la cámara del flotador del carburador 🔧 109
17.2 Comprobar el nivel de aceite de la caja de cambios 110
17.3 Sustituir el aceite del cambio 🔧 110
17.4 Vaciar el aceite del cambio 🔧 111
17.5 Llenar el aceite del cambio 🔧 112
17.6 Completar el aceite del cambio 🔧 112

ÍNDICE

18 LIMPIEZA, CUIDADO 114
18.1 Limpiar la motocicleta 114
19 ALMACENAMIENTO 115
19.1 Almacenamiento 115
19.2 Puesta en servicio después de un periodo de almacenamiento 116
20 DIAGNÓSTICO DEL FALLO 117
21 DATOS TÉCNICOS 119
21.1 Motor 119
21.1.1 Todos los modelos 125 119
21.1.2 Todos los modelos 150 119
21.1.3 250 SX 120
21.1.4 250 XC 120
21.1.5 300 XC 121
21.2 Pares de apriete del motor 122
21.2.1 Todos los modelos 125/150 122
21.2.2 250 SX 123
21.2.3 Todos los modelos XC 124
21.3 Carburador 126
21.3.1 Todos los modelos 125 126
21.3.2 Carburador - Ajuste básico para terrenos arenosos (Todos los modelos 125) 126
21.3.3 Adaptación del carburador (Todos los modelos 125) 127
21.3.4 Todos los modelos 150 128
21.3.5 Carburador - Ajuste básico para terrenos arenosos (Todos los modelos 150) 128
21.3.6 Reglaje del carburador (Todos los modelos 150) 129
21.3.7 250 SX 130
21.3.8 Carburador - Ajuste básico para terrenos arenosos (250 SX) 130
21.3.9 Adaptación del carburador (250 SX) 131
21.3.10 250 XC 132
21.3.11 Adaptación del carburador (250 XC) 132
21.3.12 300 XC 134
21.3.13 Adaptación del carburador (300 XC) 🔧 134
21.3.14 Adaptación general del carburador 🔧 135
21.4 Cantidades de llenado 135
21.4.1 Aceite del cambio 135
21.4.2 Líquido refrigerante 135
21.4.3 Combustible 135
21.5 Chasis 135
21.6 Sistema eléctrico 136
21.7 Neumáticos 136
21.8 Horquilla 137
21.8.1 125/150 SX EU 137
21.8.2 125/150 SX US 137
21.8.3 250 SX EU 137
21.8.4 250 SX US 138
21.8.5 Todos los modelos XC 138
21.9 Amortiguador 139
21.9.1 125/150 SX EU 139
21.9.2 125/150 SX US 139
21.9.3 250 SX EU 140
21.9.4 250 SX US 140
21.9.5 Todos los modelos XC 141
21.10 Pares de apriete del chasis 141
22 AGENTES DE SERVICIO 143
23 AGENTES AUXILIARES 145
24 NORMAS 147
25 ÍNDICE DE ABREVIATURAS 148

ÍNDICES 149

1 REPRESENTACIÓN

1.1 Símbolos utilizados

A continuación se explica el significado de determinados símbolos.

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

1.2 Tipografía específica

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

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

2 INDICACIONES DE SEGURIDAD

2.1 Definición del uso previsto

(Todos los modelos 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.

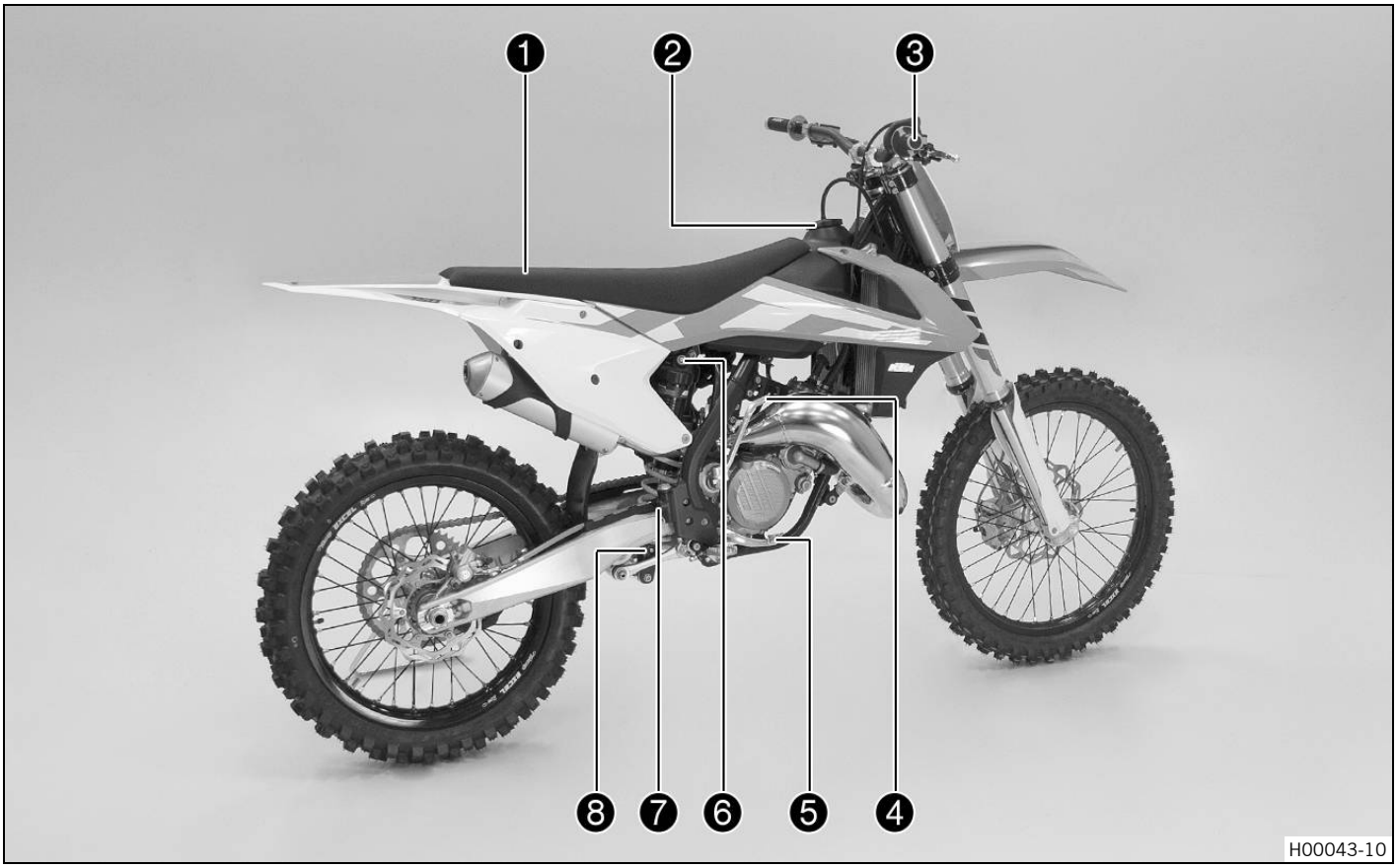
La lista de concesionarios autorizados de KTM está disponible en el sitio web de KTM.
Página web internacional de KTM: http://www.ktm.com

4.1 Vista frontal 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	Caballete acoplable
6	Pedal de cambio (☛ pág. 16)
7	Botón de arranque en frío (☛ pág. 16)
8	Grifo de gasolina

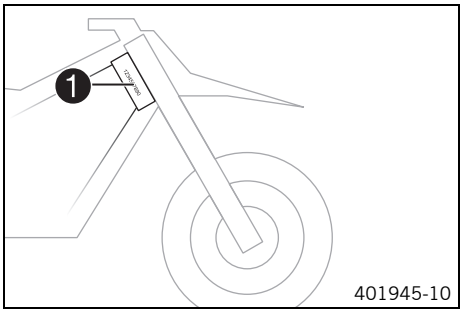
4.2 Vista trasera derecha del vehículo (ejemplo)



1	Asiento
2	Tapón del depósito de combustible
3	Puño del acelerador (☛ pág. 13)
4	Pedal de arranque (☛ pág. 17)
5	Pedal del freno (☛ pág. 17)
6	Reglaje del nivel de compresión del amortiguador
7	Mirilla del líquido de frenos detrás
8	Reglaje del nivel de extensión del amortiguador

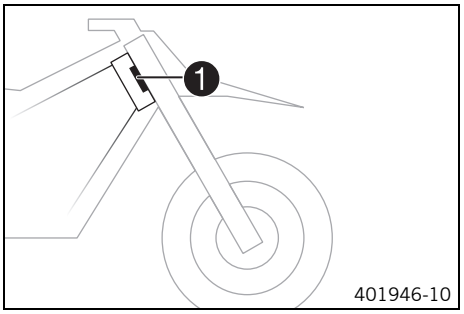
5 NÚMEROS DE SERIE

5.1 Número de chasis



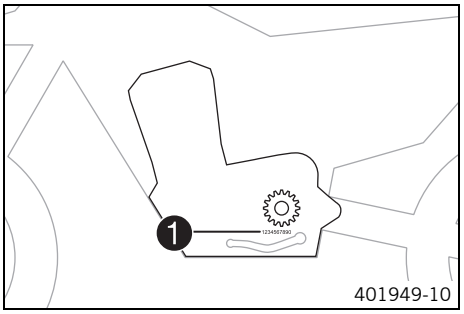
El número de chasis ❶ está grabado a la derecha de la pipa de la dirección.

5.2 Placa de características



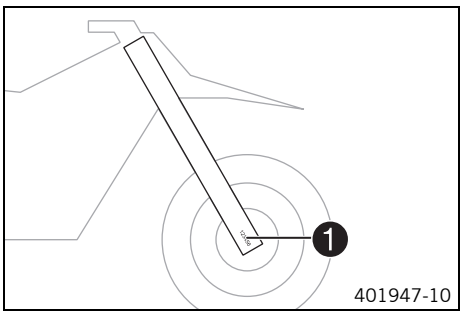
La placa de características ❶ se encuentra en la parte delantera de la pipa de la dirección.

5.3 Número del motor



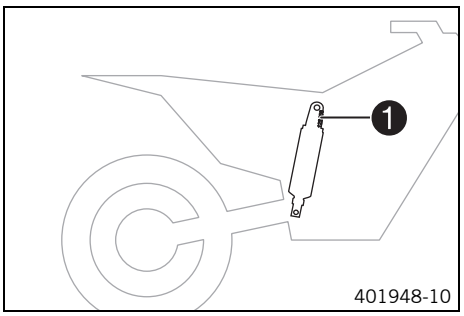
El número del motor ❶ está grabado en el lado izquierdo del motor, por debajo del piñón de la cadena.

5.4 Referencia de la horquilla



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

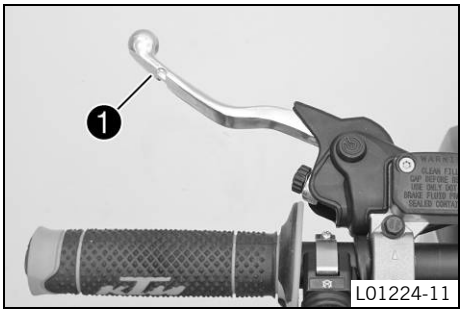
5.5 Número de artículo del amortiguador



El número de artículo del amortiguador ❶ está grabado en la parte superior del amortiguador, por encima del anillo de ajuste, mirando hacia el motor.

6 MANDOS

6.1 Maneta del embrague



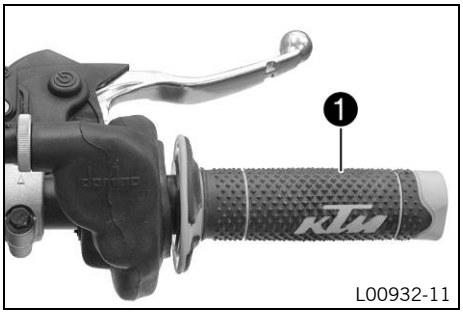
La maneta del embrague ❶ se encuentra en el lado izquierdo del manillar.
El embrague tiene accionamiento hidráulico y se reajusta automáticamente.

6.2 Maneta del freno de mano



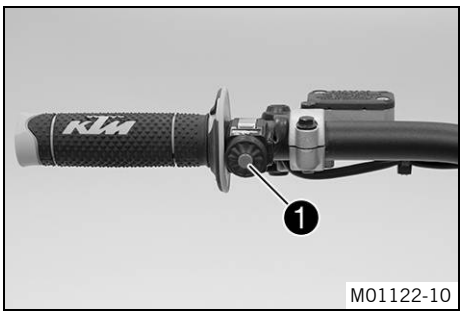
La maneta del freno de mano ❶ se encuentra en el lado derecho del manillar.
La maneta del freno de mano permite accionar el freno de la rueda delantera.

6.3 Puño del acelerador



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

6.4 Botón de parada

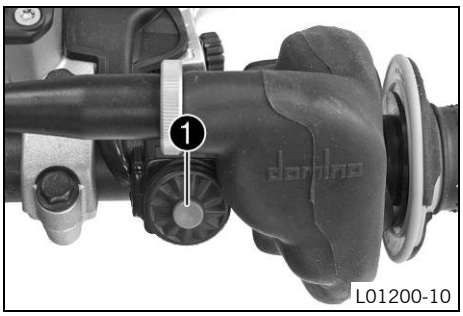


El botón de parada ❶ se encuentra en el lado izquierdo del manillar.

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 (Todos los modelos 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

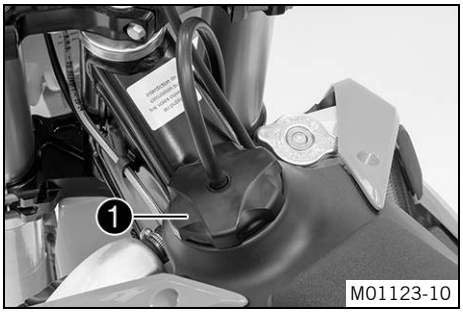
Peligro de envenenamiento El combustible es venenoso y nocivo para la salud.

- 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

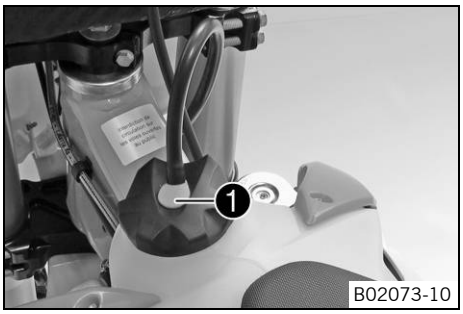
Peligro para el medio ambiente La manipulación incorrecta del combustible supone un peligro para el medio ambiente.

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



(Todos los modelos SX)

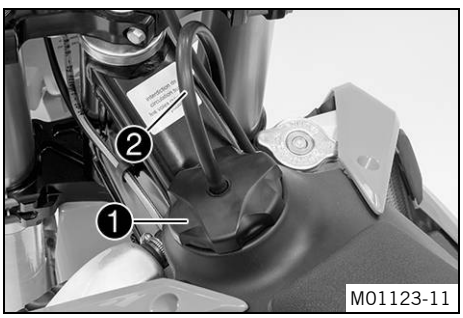
- Girar el tapón del depósito de combustible ❶ en sentido antihorario y quitarlo hacia arriba.



(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

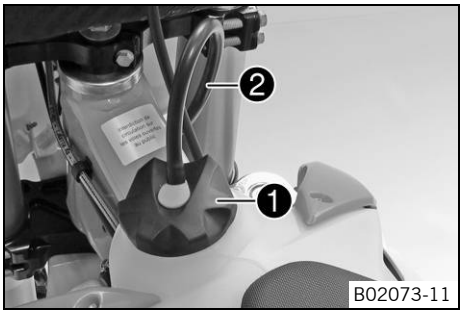


(Todos los modelos SX)

- 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.



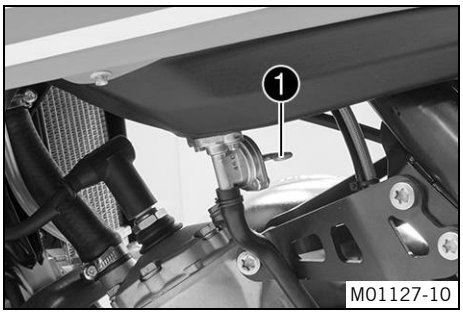
(Todos los modelos XC)

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

Información

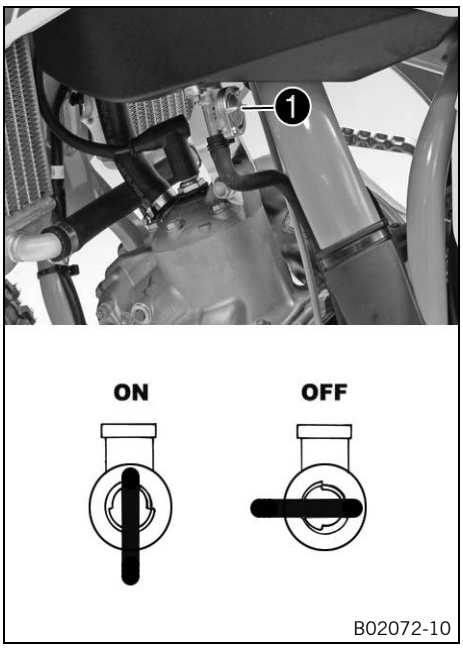
Tender la manguera del respiradero del depósito ❷ sin dobleces.

6.8 Grifo de gasolina (Todos los modelos SX)



(Todos los modelos 125/150)

El grifo de gasolina ❶ se encuentra en el lado izquierdo del depósito de combustible.



(250 SX)

El grifo de gasolina ❶ se encuentra en el lado izquierdo del depósito de combustible.

Posibles estados

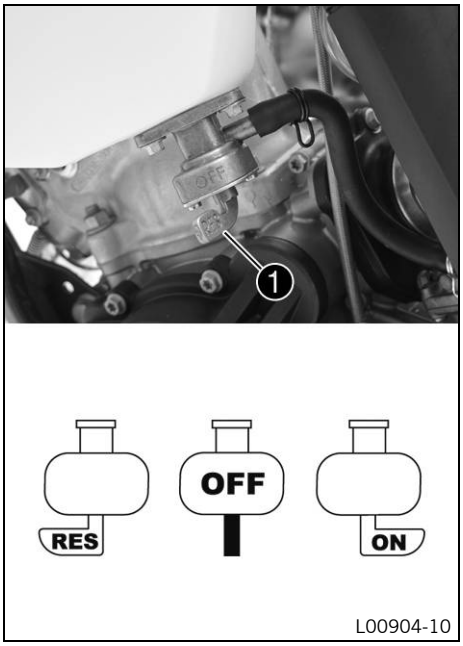
(Todos los modelos 125/150)

- Alimentación de combustible cerrada **OFF** – En esa posición no puede acceder combustible del depósito de combustible al carburador.
- Alimentación de combustible abierta **ON** – En esa posición puede acceder combustible del depósito de combustible al carburador. El depósito de combustible se vacía completamente.

(250 SX)

- Alimentación de combustible cerrada **OFF** – En esa posición no puede acceder combustible del depósito de combustible al carburador.
- Alimentación de combustible abierta **ON** – En esa posición puede acceder combustible del depósito de combustible al carburador. El depósito de combustible se vacía completamente.

6.9 Grifo de gasolina (Todos los modelos XC)

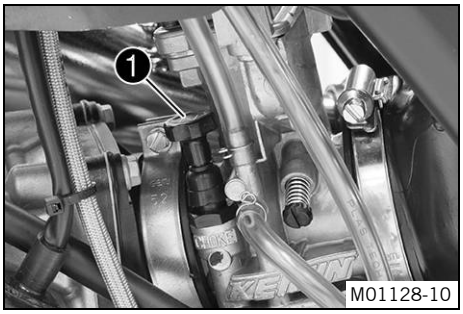


El grifo de gasolina ❶ se encuentra en el lado izquierdo del depósito de combustible.

Posibles estados

- Alimentación de combustible cerrada **OFF** – En esa posición no puede acceder combustible del depósito de combustible al carburador.
- Alimentación de combustible abierta **ON** – En esa posición puede acceder combustible del depósito de combustible al carburador. El depósito de combustible se vacía hasta la reserva.
- Suministro de combustible de la reserva abierto **RES** – En esa posición puede acceder combustible del depósito de combustible al carburador. El depósito de combustible se vacía completamente.

6.10 Botón de arranque en frío



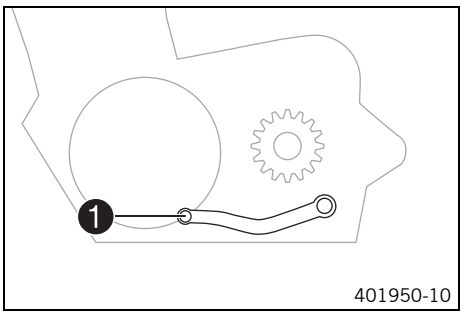
El botón de arranque en frío ❶ se encuentra en el lado izquierdo del carburador.
Si está activada la función de arranque en frío, se abre un orificio en el carburador que permite que el motor aspire combustible adicional. Como consecuencia, la mezcla de aire y combustible es más rica, tal como es necesario para arrancar con el motor en frío.

Información
La función de arranque en frío tiene que estar desactivada si el motor está caliente.

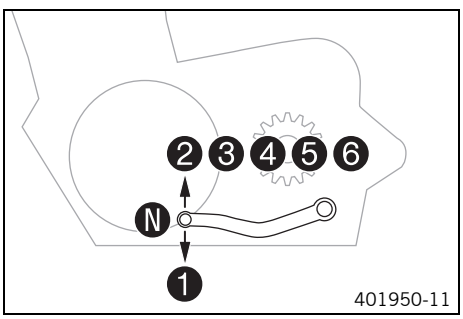
Posibles estados

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

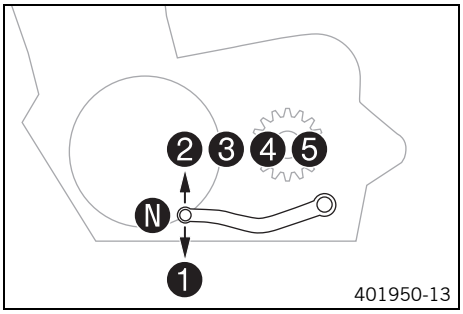
6.11 Pedal de cambio



El pedal de cambio ❶ está montado en el lado izquierdo del motor.



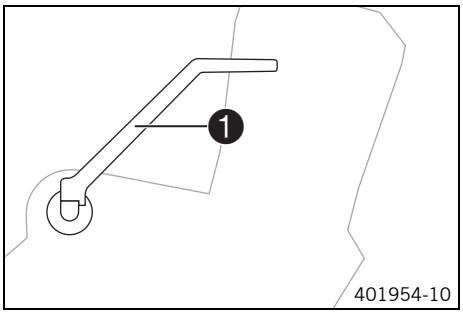
(Todos los modelos 125/150, Todos los modelos XC)
La posición de las marchas se indica en la figura.
El punto muerto (ralentí) se encuentra entre la 1ª y la 2ª marcha.



(250 SX)

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

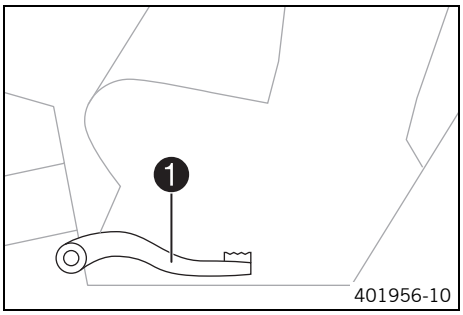
6.12 Pedal de arranque



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

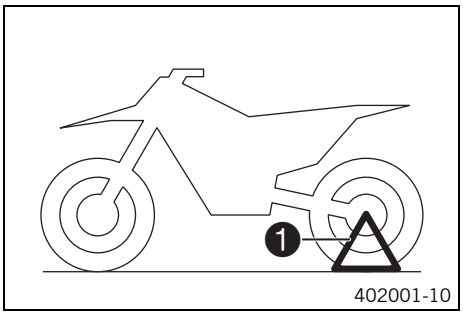
Información
Antes de iniciar la marcha bascular la parte superior del pedal de arranque hacia el motor.

6.13 Pedal del freno



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

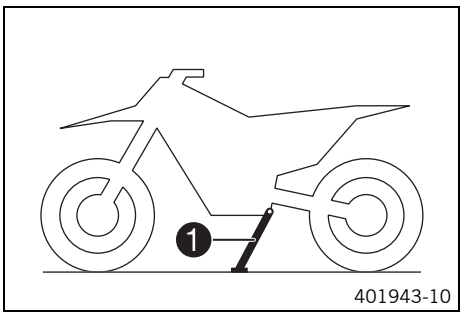
6.14 Caballete acoplable (Todos los modelos SX)



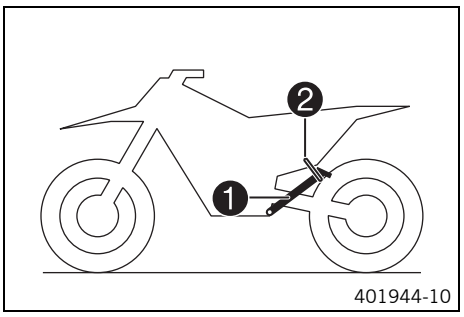
El caballete acoplable ❶ se coloca en el lado izquierdo del eje de la rueda.
El caballete acoplable se utiliza para estacionar la motocicleta.

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 permite apoyar la motocicleta para estacionarla.

Información

Durante la conducción, el caballete lateral ❶ debe estar subido y recogido con la cinta de goma ❷.

7 PUESTA EN SERVICIO

7.1 Indicaciones para la primera puesta en servicio

Peligro

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

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

Advertencia

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

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

Advertencia

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

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

Advertencia

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

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

Advertencia

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

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

Advertencia

Peligro de accidente Avería en el equipo de frenos.

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

Advertencia

Peligro de accidente Comportamiento inestable.

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

Advertencia

Peligro de robo Uso del vehículo por personas no autorizadas.

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

Información

Cuando utilice la motocicleta, tenga siempre presente que un nivel de ruido excesivo puede molestar a otras personas.

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

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

– Antes de utilizar el vehículo por primera vez, debe leerse detenidamente el manual de instrucciones.
– Familiarícese con los elementos de mando.
– Ajustar la posición básica de la maneta del embrague. (☛ pág. 77)
– Ajustar la posición básica de la maneta del freno de mano. (☛ pág. 80)
– Ajustar la posición básica del pedal del freno. 🔧 (☛ pág. 84)
– Ajustar la posición básica del pedal de cambio. 🔧 (☛ pág. 107)
– Acostúmbrese al manejo y a las reacciones de la motocicleta en un entorno y sobre un terreno adecuados.

Información

La motocicleta no está homologada para circular en vías públicas.
Al circular fuera de carretera, se recomienda ir acompañado de otra persona en un segundo vehículo para poder prestarse ayuda 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 intente realizar trayectos que sobrepasen su capacidad 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 lleve equipaje.
– Respete el peso total máximo admisible y las cargas máximas admisibles 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. 93)

Información
Volver a comprobar 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 extremas, 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 ese motivo, es posible que sea necesario inspeccionar o sustituir las piezas antes de que venza el plazo de mantenimiento actual.

– Sellar la caja del filtro de aire. 🔧 (☛ pág. 65)
– Asegurar la tapa de la caja del filtro de aire. 🔧 (☛ pág. 65)
– Limpiar el filtro de aire y la caja del filtro de aire. 🔧 (☛ pág. 63)

Información
Revisar el filtro de aire aproximadamente cada 30 minutos.

– Asegurar adicionalmente la empuñadura de goma. (☛ pág. 77)
– Comprobar que no haya humedad ni corrosión en los conectores eléctricos y que estén bien sujetos.
  » Si se detecta humedad, corrosión o deterioro:
    – Limpiar y secar los conectores y, si fuera necesario, sustituirlos.

Se consideran condiciones extremas:
– Circular por tierra seca. (☛ pág. 21)
– Circular por tierra mojada. (☛ pág. 22)
– Circulación por trayectos mojados y embarrados. (☛ pág. 23)
– Circular bajo altas temperaturas y lentamente. (☛ pág. 24)
– Circular con bajas temperaturas o nieve. (☛ pág. 24)

7.4 Preparativos para circular por tierra seca



M01129-01

– Comprobar el tapón del radiador.

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

» Si el valor visualizado no se corresponde 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.



M01104-01

(Todos los modelos 125/150)

– Montar un microfiltro de polvo en el filtro de aire.

Microfiltro de polvo para filtro de aire (79006920000)

Información

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



M01105-01

– Montar un microfiltro contra arena en el filtro de aire.

Microfiltro contra arena para filtro de aire (79006922000)

Información

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



M01101-01

(Todos los modelos 250/300)

– Montar un microfiltro de polvo en el filtro de aire.

Microfiltro de polvo para filtro de aire (59006019000)

Información

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



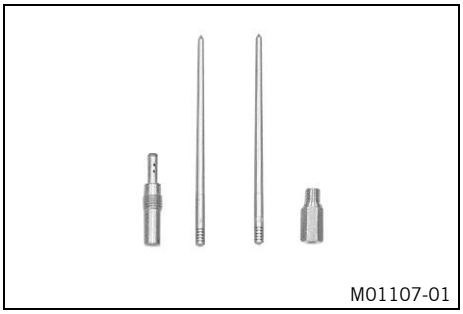
M01102-01

– Montar un microfiltro contra arena en el filtro de aire.

Microfiltro contra arena para filtro de aire (59006022000)

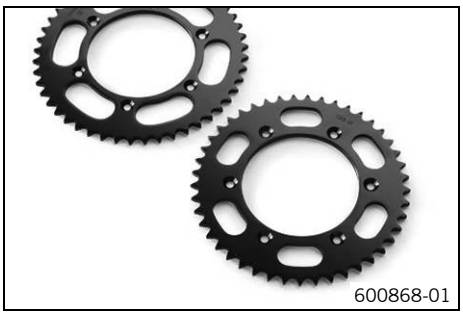
Información

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


M01107-01

– Adaptar el humedecimiento del carburador y el reglaje.

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


600868-01

– Limpiar la cadena.

Agente de limpieza para cadenas (☛ pág. 145)

– Montar la corona de la cadena de acero.

Consejo
No lubricar la cadena.

– Limpiar las láminas del radiador.
– Enderezar con cuidado las láminas dobladas del radiador.

Condición
Uso frecuente en tierra
– Sustituir el pistón cada 10 horas de servicio.

7.5 Preparativos para circular por tierra mojada



M01129-01

– Comprobar el tapón del radiador.

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

» Si el valor visualizado no se corresponde 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.



M01106-01

(Todos los modelos 125/150)
– Montar una protección contra agua en el filtro de aire.

Protección contra agua para filtro de aire (79006921000)

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

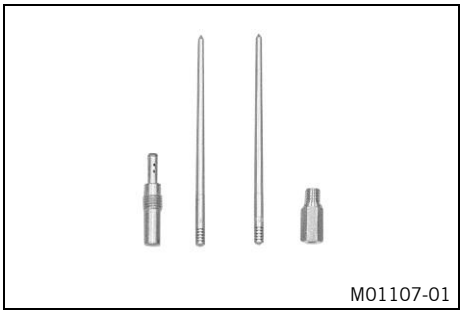


M01103-01

(Todos los modelos 250/300)
– Montar una protección contra agua en el filtro de aire.

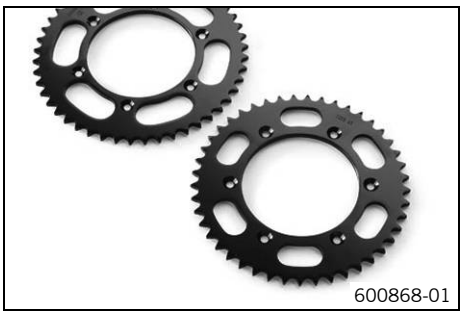
Protección contra agua para filtro de aire (59006021000)

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


M01107-01

– Adaptar el humedecimiento del carburador y el reglaje.

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


600868-01

– Limpiar la cadena.

Agente de limpieza para cadenas (☛ pág. 145)

– Montar la corona de la cadena de acero.

Consejo
No lubricar la cadena.

– Limpiar las láminas del radiador.
– Enderezar con cuidado las láminas dobladas del radiador.

Condición
Uso frecuente en tierra

– Sustituir el pistón cada 10 horas de servicio.

7.6 Preparativos para la circulación por trayectos mojados y embarrados



M01106-01

(Todos los modelos 125/150)

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

Protección contra agua para filtro de aire (79006921000)

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



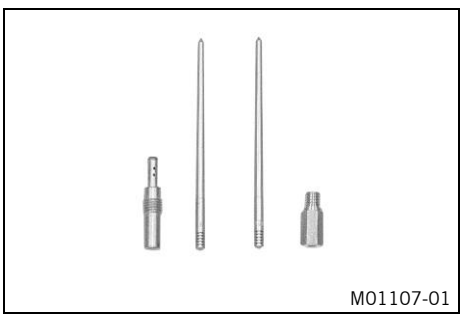
M01103-01

(Todos los modelos 250/300)

– 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**.


M01107-01

– Adaptar el humedecimiento del carburador y el reglaje.

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


600868-01

– Montar la corona de la cadena de acero.
– Limpiar la motocicleta. (☛ pág. 114)
– Enderezar con cuidado las láminas dobladas del radiador.

7.7 Preparativos para circular bajo altas temperaturas y lentamente



M01129-01

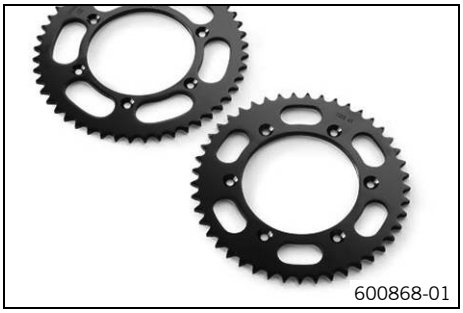
– Controlar el tapón del radiador.

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. 145)

– Limpiar las láminas del radiador.
– Enderezar con cuidado las láminas del radiador dobladas.
– Controlar el nivel de líquido refrigerante. (☛ pág. 100)

7.8 Preparativos para circular con bajas temperaturas o nieve



M01106-01

(Todos los modelos 125/150)
– Montar una protección contra agua en el filtro de aire.

Protección contra agua para filtro de aire (79006921000)

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

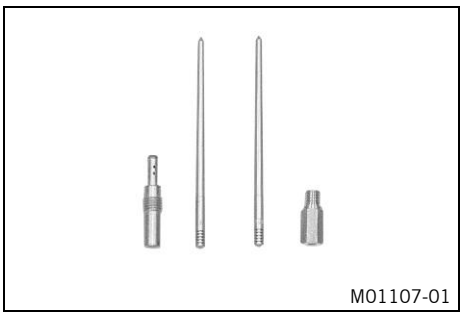


M01103-01

(Todos los modelos 250/300)
– 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**.


M01107-01

– Adaptar el humedecimiento del carburador y el reglaje.

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

8 INSTRUCCIONES DE 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.

- Comprobar el nivel de aceite de la caja de cambios. (☛ pág. 110)
- Controlar el nivel de líquido de frenos en el freno delantero. (☛ pág. 81)
- Controlar el nivel de líquido de frenos en el freno trasero. (☛ pág. 85)
- Controlar las pastillas del freno de la rueda delantera. (☛ pág. 82)
- Controlar las pastillas del freno de la rueda trasera. (☛ pág. 87)
- Comprobar el funcionamiento del equipo de frenos.
- Controlar el nivel de líquido refrigerante. (☛ pág. 100)
- Controlar la suciedad de la cadena. (☛ pág. 70)
- Comprobar la cadena, la corona, el piñón y la guía de la cadena. (☛ pág. 72)
- Controlar la tensión de la cadena. (☛ pág. 71)
- Controlar el estado de los neumáticos. (☛ pág. 92)
- Controlar la presión de inflado de los neumáticos. (☛ pág. 93)
- Controlar la tensión de los radios. (☛ pág. 93)
- Limpiar los manguitos guardapolvo de las botellas de la horquilla. (☛ pág. 49)
- Purgar el aire de las botellas de la horquilla. (☛ pág. 49)
- 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. 109)

(Todos los modelos SX)

(Todos los modelos 125/150)

- Girar el mango ❶ en el grifo de gasolina a la posición **ON**. (Figura M01127-10☛ pág. 15)
  - ✓ En esa posición puede acceder combustible del depósito de combustible al carburador.

(250 SX)

- Girar el mango ❶ en el grifo de gasolina a la posición **ON**. (Figura B02072-10☛ pág. 15)
  - ✓ En esa posición puede acceder combustible del depósito de combustible al carburador.

(Todos los modelos XC)

- Girar el mango ❶ en el grifo de gasolina a la posición **ON**. (Figura L00904-10☛ pág. 16)
  - ✓ En esa posición puede acceder combustible del depósito de combustible al carburador.

(Todos los modelos SX)
- Retirar el caballete acoplable.

(Todos los modelos XC)
- Levantar la motocicleta del caballete lateral.

– Cambiar el cambio de marchas a punto muerto.

Motor frío
- Extraer el botón de arranque en frío hasta el tope.

(Todos los modelos SX)
- Pisar a fondo y con fuerza el pedal de arranque.

Información
No acelerar.

(Todos los modelos 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
En caso de oírse ruidos anómalos durante la marcha, detenerse inmediatamente, parar el motor y ponerse en contacto con un taller especializado autorizado por KTM.
La 1ª marcha está prevista para ponerse en marcha y para subir pendientes.

– Si las condiciones lo permiten (pendiente, tráfico, etc.), puede seleccionarse una marcha superior. 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, desactivarla una vez que el motor haya alcanzado la temperatura de servicio.
– Después de alcanzar la velocidad máxima girando completamente el puño del acelerador, soltarlo hasta ¾. La velocidad se reduce ligeramente, pero el consumo de combustible lo hace de forma considerable.
– 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.
– Apretar la maneta del embrague y poner la marcha inferior, volver a solar lentamente la maneta del embrague y acelerar o volver a cambiar de marcha.
– Es recomendable parar el motor si la motocicleta va a estar detenida o al ralentí durante cierto tiempo.

Prescripción

≥ 2 min

– Evite que patine el embrague con frecuencia o durante demasiado tiempo. Como consecuencia, el aceite del motor, el motor y el sistema de refrigeración se calientan.
– Es mejor circular a un régimen de revoluciones 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 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 Aparcar el vehículo de forma incorrecta puede causarle daños.

Si el vehículo se mueve o se cae, pueden producirse graves daños.
Los componentes para apoyar el vehículo están diseñados para aguantar únicamente el peso del mismo.

– Apoye el vehículo sobre una superficie plana y firme.
– Asegúrese de que nadie toma asiento en el vehículo mientras este se encuentra estacionado sobre el caballete.

– 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 125/150)
– Girar el mango ❶ en el grifo de gasolina a la posición **OFF**. (Figura M01127-10☛ pág. 15)

(250 SX)
– Girar el mango ❶ en el grifo de gasolina a la posición **OFF**. (Figura B02072-10☛ pág. 15)

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

(Todos los modelos SX)
– Apoyar el vehículo con el caballete acoplable.

(Todos los modelos XC)

– Apoyar el vehículo con el caballete lateral.

8.7 Transporte

Indicación

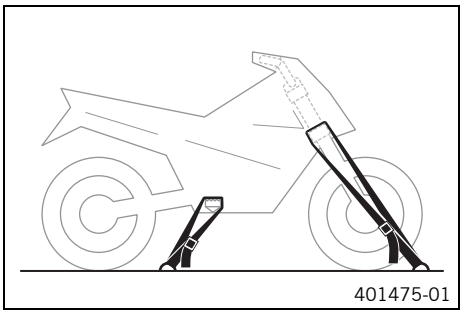
Peligro de daños Cuando está detenido, el vehículo puede moverse o caer.

– 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

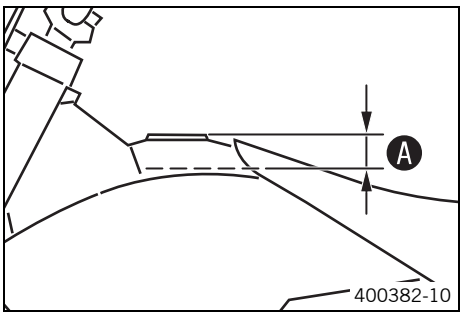
Peligro de envenenamiento El combustible es venenoso y nocivo para la salud.

– 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.



– 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. (Todos los modelos SX)	7,5 l (1,98 US gal)	Gasolina súper sin plomo (98 octanos) mezclada con aceite del motor de 2 tiempos (1:40) (☛ pág. 144) (Todos los modelos 125/150)
		Gasolina súper sin plomo (95 octanos) mezclada con aceite del motor de 2 tiempos (1:60) (☛ pág. 143) (250 SX)

Capacidad total aprox. del depósito de combustible. (Todos los modelos XC)	10 l (2,6 US gal)	Gasolina súper sin plomo (95 octanos) mezclada con aceite del motor de 2 tiempos (1:60) (☛ pág. 143)

Aceite del motor de 2 tiempos (☛ pág. 143)

– Cerrar el tapón del depósito de combustible. (☛ pág. 14)

9 PROGRAMA DE SERVICIO

9.1 Todos los modelos SX

9.1.1 Programa de servicio

	Cada 10 horas de servicio / después de cada carrera	Cada 20 horas de servicio
Sustituir el aceite del cambio. 🔧 (Todos los modelos 125/150)	•	•
Sustituir el aceite del cambio. 🔧 (250 SX)		•
Controlar las pastillas del freno de la rueda delantera. (☛ pág. 82)	•	•
Controlar las pastillas del freno de la rueda trasera. (☛ pág. 87)	•	•
Controlar los discos de freno. (☛ pág. 80)	•	•
Controlar la hermeticidad y el deterioro de los tubos de freno.	•	•
Controlar el nivel de líquido de frenos en el freno trasero. (☛ pág. 85)	•	•
Controlar la carrera en vacío del pedal del freno. (☛ pág. 84)	•	•
Comprobar el chasis y el basculante. 🔧	•	•
Comprobar el cojinete del basculante. 🔧		•
Comprobar la articulación del amortiguador. 🔧	•	•
Controlar el estado de los neumáticos. (☛ pág. 92)	•	•
Controlar la presión de inflado de los neumáticos. (☛ pág. 93)	•	•
Comprobar la holgura del rodamiento de rueda. 🔧	•	•
Comprobar los cubos de las ruedas. 🔧	•	•
Comprobar el alabeo de las llantas. 🔧	•	•
Controlar la tensión de los radios. (☛ pág. 93)	•	•
Comprobar la cadena, la corona, el piñón y la guía de la cadena. (☛ pág. 72)	•	•
Controlar la tensión de la cadena. (☛ pág. 71)	•	•
Lubricar todas las piezas móviles (p. ej. la maneta, la cadena...) y comprobar que se muevan con suavidad. 🔧	•	•
Controlar y corregir el nivel de nivel de líquido del embrague hidráulico. (☛ pág. 77)	•	•
Controlar el nivel de líquido de frenos en el freno delantero. (☛ pág. 81)	•	•
Controlar la carrera en vacío de la maneta del freno de mano. (☛ pág. 80)	•	•
Controlar la holgura del cojinete de la pipa de la dirección. (☛ pág. 54)	•	•
Sustituir el pistón, comprobar el cilindro y la cota Z. 🔧 (Todos los modelos 125/150)		•
Sustituir el pistón y comprobar el cilindro. 🔧 (250 SX)		•
Sustituir el pistón, comprobar el cilindro y la cota Z. (Bajo condiciones extremas) 🔧 (Todos los modelos 125/150)	•	•
Sustituir el pistón y comprobar el cilindro. (Bajo condiciones extremas) 🔧 (250 SX)	•	•
Sustituir la bujía y la pipa de la bujía. 🔧 (Todos los modelos 125/150)	•	•
Sustituir la bujía y la pipa de la bujía. 🔧 (250 SX)		•
Comprobar la membrana de admisión. 🔧	•	•
Comprobar el funcionamiento y la suavidad de funcionamiento de la distribución de escape. 🔧		•
Comprobar el embrague. 🔧	•	•
Comprobar la presencia de fisuras, estanqueidad y correcta colocación de todas las mangueras (p. ej. de combustible, refrigerante, purga, drenaje...) y manguitos. 🔧	•	•
Controlar el nivel de líquido refrigerante y la protección anticongelante. (☛ pág. 99)	•	•
Comprobar la integridad y el tendido sin dobleces de los cables. 🔧	•	•
Comprobar que los cables bowden estén bien ajustados y tendidos sin dobleces y que no estén dañados.	•	•
Limpiar el filtro de aire y la caja del filtro de aire. 🔧 (☛ pág. 63)	•	•
Sustituir el relleno de fibra de vidrio en el silenciador. 🔧 (☛ pág. 66)		•
Comprobar si los tornillos y las tuercas están bien asentados. 🔧	•	•
Comprobar el ralentí. 🔧	•	•
Control final: comprobar que el vehículo sea seguro para circular y realizar un recorrido de prueba.	•	•
Realizar un registro de mantenimiento en **KTM Dealer.net** y en el cuaderno de mantenimiento y garantía. 🔧	•	•

• Intervalo periódico

9.1.2 Mantenimiento (con una orden de taller adicional)

	Una vez después de 10 horas de servicio	Cada 10 horas de servicio / después de cada carrera	Una vez después de 20 horas de servicio	Cada 30 horas de servicio	Cada 40 horas de servicio	Anualmente
Sustituir el líquido del freno de la rueda delantera. 🔧						●
Sustituir el líquido del freno trasero. 🔧						●
Cambiar el líquido del embrague hidráulico. 🔧 (☛ pág. 78)						●
Engrasar el cojinete de la pipa de la dirección. 🔧 (☛ pág. 55)						●
Comprobar/ajustar los componentes del carburador. 🔧					●	●
Realizar el servicio secundario de la horquilla. (250 SX EU) 🔧		●	●	●	●	
Realizar el servicio principal de la horquilla. (250 SX EU) 🔧				●		
Realizar el mantenimiento de la horquilla. (125/150 SX US, 250 SX US) 🔧	○				●	
Realizar el mantenimiento de la horquilla. (125/150 SX EU) 🔧	○				●	
Realizar el mantenimiento del amortiguador. 🔧			○		●	
Sustituir la biela, el cojinete de la biela y el gorrón elevador. 🔧					●	
Comprobar 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	Cada 40 horas de servicio / después de cada carrera
Comprobar y cargar la batería. 🔧	●	●
Sustituir el aceite del cambio. 🔧	●	●
Controlar las pastillas del freno de la rueda delantera. (☛ pág. 82)	●	●
Controlar las pastillas del freno de la rueda trasera. (☛ pág. 87)	●	●
Controlar los discos de freno. (☛ pág. 80)	●	●
Controlar la hermeticidad y el deterioro de los tubos de freno.	●	●
Controlar el nivel de líquido de frenos en el freno trasero. (☛ pág. 85)	●	●
Controlar la carrera en vacío del pedal del freno. (☛ pág. 84)	●	●
Comprobar el chasis y el basculante. 🔧	●	●
Comprobar el cojinete del basculante. 🔧		●
Comprobar la articulación del amortiguador. 🔧	●	●
Controlar el estado de los neumáticos. (☛ pág. 92)	●	●
Controlar la presión de inflado de los neumáticos. (☛ pág. 93)	●	●
Comprobar la holgura del rodamiento de rueda. 🔧	●	●
Comprobar los cubos de las ruedas. 🔧	●	●
Comprobar el alabeo de las llantas. 🔧	●	●
Controlar la tensión de los radios. (☛ pág. 93)	●	●
Comprobar la cadena, la corona, el piñón y la guía de la cadena. (☛ pág. 72)	●	●
Controlar la tensión de la cadena. (☛ pág. 71)	●	●
Lubricar todas las piezas móviles (p. ej. la maneta, la cadena...) y comprobar que se muevan con suavidad. 🔧	●	●
Controlar y corregir el nivel de nivel de líquido del embrague hidráulico. (☛ pág. 77)	●	●
Controlar el nivel de líquido de frenos en el freno delantero. (☛ pág. 81)	●	●
Controlar la carrera en vacío de la maneta del freno de mano. (☛ pág. 80)	●	●
Controlar la holgura del cojinete de la pipa de la dirección. (☛ pág. 54)	●	●

	Cada 40 horas de servicio / después de cada carrera	
	Cada 20 horas de servicio	
Sustituir la bujía y la pipa de la bujía. 🔧	•	•
Comprobar la membrana de admisión. 🔧	•	•
Comprobar el funcionamiento y la suavidad de funcionamiento de la distribución de escape. 🔧		•
Comprobar el embrague. 🔧		•
Comprobar la presencia de fisuras, estanqueidad y correcta colocación de todas las mangueras (p. ej. de combustible, refrigerante, purga, drenaje...) y manguitos. 🔧	•	•
Controlar el nivel de líquido refrigerante y la protección anticongelante. (☛ pág. 99)	•	•
Comprobar la integridad y el tendido sin dobleces de los cables. 🔧	•	•
Comprobar que los cables bowden estén bien ajustados y tendidos sin dobleces y que no estén dañados.	•	•
Limpiar el filtro de aire y la caja del filtro de aire. 🔧 (☛ pág. 63)	•	•
Sustituir el relleno de fibra de vidrio en el silenciador. 🔧 (☛ pág. 66)	•	•
Comprobar si los tornillos y las tuercas están bien asentados. 🔧	•	•
Comprobar el ralentí. 🔧	•	•
Control final: comprobar que el vehículo sea seguro para circular y realizar un recorrido de prueba.	•	•
Realizar un registro de mantenimiento en **KTM Dealer.net** y en el cuaderno de mantenimiento y garantía. 🔧	•	•

- Intervalo periódico

9.2.2 Mantenimiento (con una orden de taller adicional)

			Anualmente
	Cada 80 horas de servicio / cada 40 horas de servicio para condiciones deportivas		
	Cada 40 horas de servicio		
	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. 78)			•
Engrasar el cojinete de la pipa de la dirección. 🔧 (☛ pág. 55)			•
Comprobar/ajustar los componentes del carburador. 🔧		•	•
Realizar el mantenimiento de la horquilla. 🔧	○	•	•
Realizar el mantenimiento del amortiguador. 🔧		•	•
Comprobar el mecanismo de arranque. 🔧		•	•
Sustituir el pistón y comprobar el cilindro. 🔧			•
Sustituir la biela, el cojinete de la biela y el gorrón elevador. 🔧			•
Comprobar el cambio de marchas y la caja de cambios. 🔧			•
Sustituir todos los apoyos del motor. 🔧			•

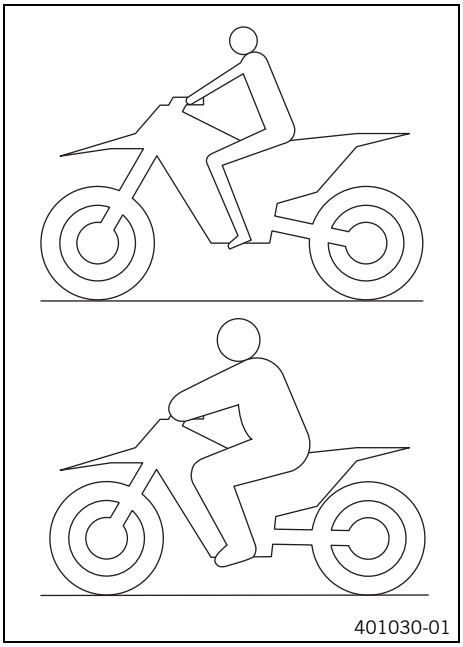
○ Intervalo único

- Intervalo periódico

10 ADAPTAR EL TREN DE RODAJE

10.1 Comprobar 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 del tren de rodaje al peso del conductor.
– En las motocicletas todoterreno KTM recién salidas de fábrica los reglajes están optimizados para un conductor de peso estándar (con toda la ropa de protección recomendada).

Prescripción

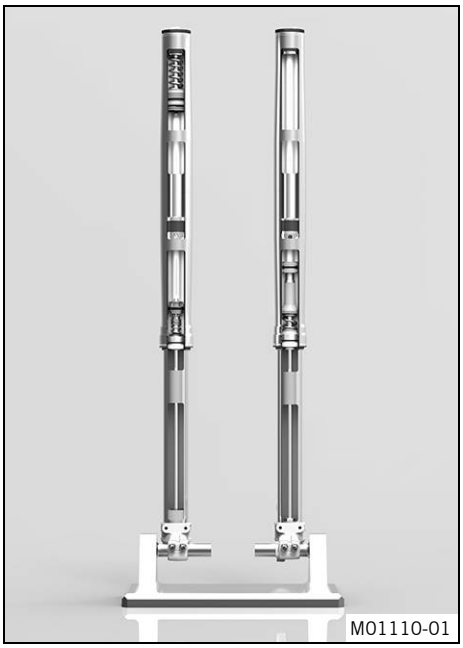
Peso estándar del conductor	75... 85 kg (165... 187 lb.)

– Si el peso del conductor queda fuera de esta gama, se debe adaptar el reglaje básico de los componentes del tren de rodaje.

(125/150 SX EU)
– Las diferencias en el peso se pueden compensar modificando la presión de aire de la horquilla.

(125/150 SX US, Todos los modelos 250/300)
– Las pequeñas diferencias en el peso se pueden compensar modificando el pretensado del muelle. En caso de que haya grandes diferencias de peso, deben montarse los muelles correspondientes.

10.2 Suspensión neumática AER 48 (125/150 SX EU)


M01110-01

En la horquilla **WP Performance Systems AER 48** se utiliza una suspensión neumática. En este sistema, la suspensión actúa en la botella izquierda de la horquilla y la amortiguación actúa en la botella derecha de la horquilla.
Como no existen muelles en la horquilla, se consigue un ahorro de peso considerable frente a las horquillas convencionales. También se mejora sustancialmente la respuesta ante pequeñas irregularidades del terreno.
En condiciones normales de conducción, únicamente una cámara de aire realiza la suspensión. Como tope final, hay un muelle de acero en la botella izquierda de la horquilla.

Información
Si la horquilla choca con frecuencia, se debe aumentar la presión de aire en la horquilla, a fin de evitar que se puedan deteriorar la horquilla o el chasis.

La presión de aire en la horquilla puede adaptarse rápidamente con una bomba de la horquilla al peso y a las preferencias del conductor, así como a las condiciones del terreno. La horquilla no debe desmontarse. No es necesario el costoso montaje de muelles de la horquilla más blandos o más duros.

Información
En el surtido **KTM PowerParts** está disponible una bomba de la horquilla apropiada.

En caso de que la cámara pierda aire debido a una junta dañada, la horquilla no se hunde a pesar de todo. En este caso, el aire se retiene en la horquilla. El recorrido de la suspensión se mantiene en su mayor parte. La amortiguación es más dura y el confort de conducción disminuye.
La amortiguación puede ajustarse en el nivel de extensión/compresión como con una horquilla convencional.
El reglaje del nivel de extensión se encuentra en el extremo inferior de la botella derecha de la horquilla.
El reglaje del nivel de compresión se encuentra en el extremo superior de la botella derecha de la horquilla.

10.3 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.
Aunque estas dos gamas se pueden regular por separado, la transición entre High Speed y Low Speed es muy fluida. Por consiguiente, los cambios realizados en la gama High Speed del nivel de compresión afectan también a la gama Low Speed y viceversa.

10.4 Ajustar la amortiguación de la compresión Low Speed del amortiguador

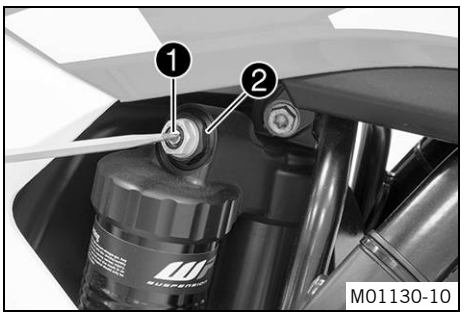
Precaución

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 actúa durante la compresión lenta o normal del amortiguador.



(Todos los modelos 125/150)

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

Información

No soltar el tornillo ❷.

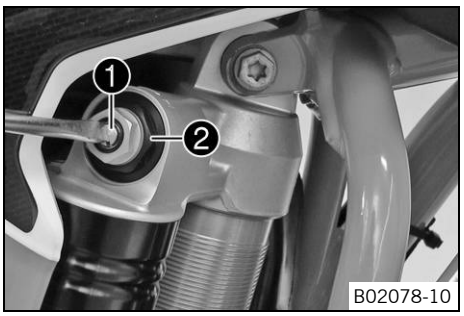
– Girar en sentido antihorario el número de muescas correspondiente al tipo de amortiguador.

Prescripción

Amortiguación de la compresión Low Speed (125/150 SX EU)	
Confort	17 clics
Estándar	15 clics
Sport	13 clics
Amortiguación de la compresión Low Speed (125/150 SX US)	
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.



(Todos los modelos 250/300)

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

Información

No soltar el tornillo ❷.

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

Prescripción

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 US)	
Confort	17 clics
Estándar	15 clics
Sport	13 clics
Amortiguación de la compresión Low Speed (Todos los modelos XC)	
Confort	17 clics
Estándar	15 clics
Sport	13 clics

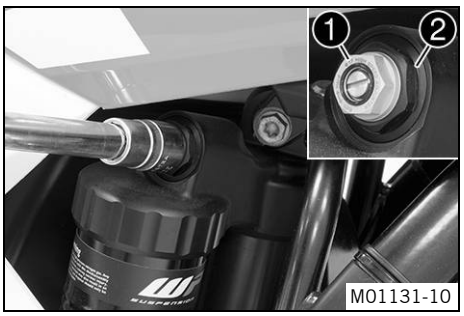
Información
Girando en sentido horario se aumenta la amortiguación; girando en sentido antihorario se reduce la amortiguación.

10.5 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 actúa durante la compresión rápida del amortiguador.



(Todos los modelos 125/150)

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

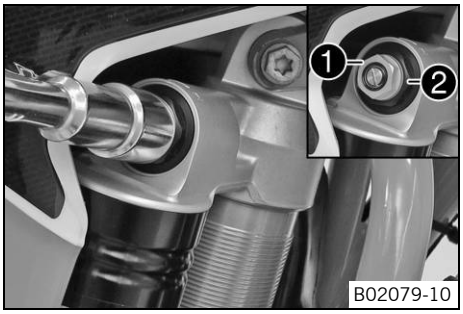
Información
No soltar el tornillo ❷.

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

Prescripción

Amortiguación de la compresión High Speed (125/150 SX EU)	
Confort	2,5 vueltas
Estándar	2 vueltas
Sport	1,5 vueltas
Amortiguación de la compresión High Speed (125/150 SX US)	
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.



(Todos los modelos 250/300)

– 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

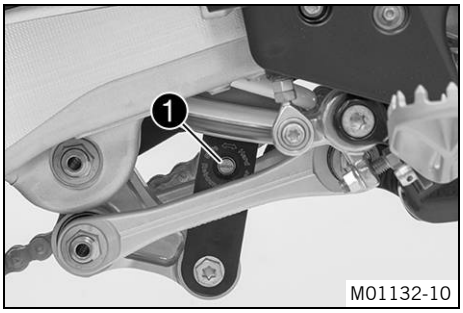
Amortiguación de la compresión High Speed (250 SX EU)	
Confort	2,5 vueltas
Estándar	2 vueltas
Sport	1,5 vueltas
Amortiguación de la compresión High Speed (250 SX US)	
Confort	2,5 vueltas
Estándar	2 vueltas
Sport	1,5 vueltas
Amortiguación de la compresión High Speed (Todos los modelos XC)	
Confort	2,5 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.

10.6 Ajustar la amortiguación de la extensión del amortiguador

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

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



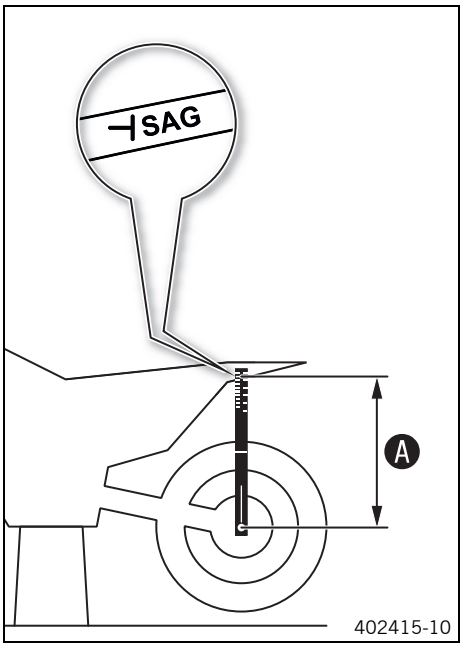
– Girar el tornillo de ajuste ❶ en sentido horario hasta la última muesca perceptible.
– Girar en sentido antihorario el número de muescas correspondiente al tipo de amortiguador.

Prescripción

Amortiguación de la extensión (125/150 SX EU)	
Confort	17 clics
Estándar	15 clics
Sport	13 clics
Amortiguación de la extensión (125/150 SX US)	
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 US)	
Confort	17 clics
Estándar	15 clics
Sport	13 clics
Amortiguación de la extensión (Todos los modelos 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.

10.7 Determinar la cota con la rueda trasera descargada

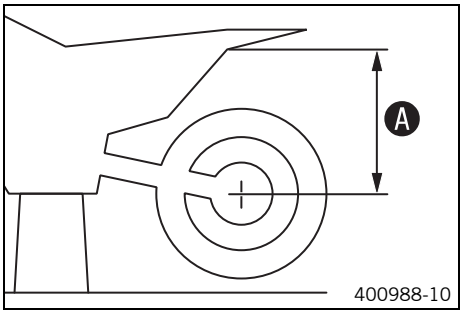


Trabajo previo
– Levantar la motocicleta con un caballete elevador. (☛ pág. 48)

Trabajo principal
(Todos los modelos 125/150)
– Colocar el calibre de suspensión en el eje trasero y medir la distancia hasta la marca **SAG** del guardabarros trasero.

Calibre de suspensión (00029090000)
Pasador para calibre de suspensión (00029990010)

– Anotar el valor como cota Ⓐ.



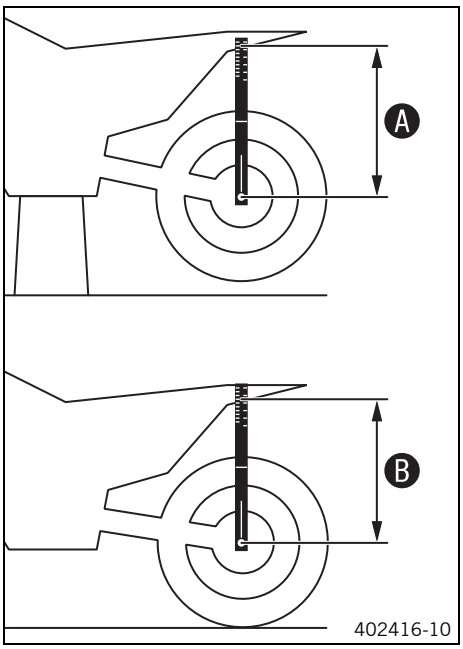
(Todos los modelos 250/300)

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

Trabajo posterior

– Quitar la motocicleta del caballete elevador. (☛ pág. 48)

10.8 Controlar el recorrido estático de la suspensión



(Todos los modelos 125/150)

– Determinar la cota Ⓐ con la rueda trasera descargada. (☛ pág. 38)
– Solicitar a otra persona que mantenga la motocicleta en posición vertical.
– Volver a medir la distancia entre el eje trasero y la marca **SAG** del guardabarros trasero utilizando el calibre de suspensión.
– Anotar el valor como cota Ⓑ.

Información

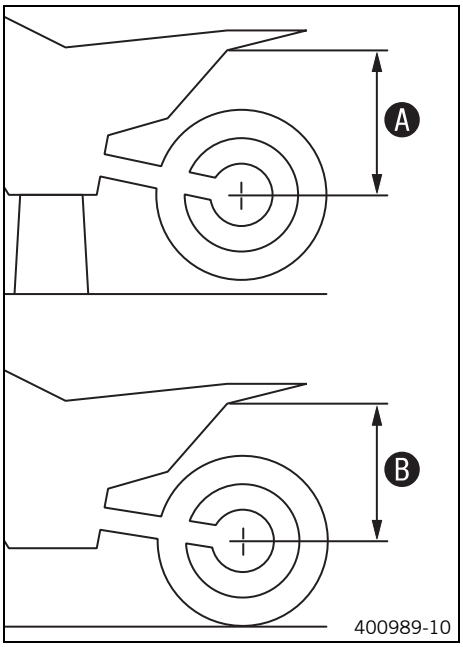
El recorrido estático de la suspensión es la diferencia entre las cotas Ⓐ y Ⓑ.

– Comprobar el recorrido estático de la suspensión.

Recorrido estático de la suspensión (125/150 SX EU)	35 mm (1,38 in)

Recorrido estático de la suspensión (125/150 SX US)	40 mm (1,57 in)

» Si el recorrido estático es menor o mayor que la cota indicada:
– Ajustar el pretensado del muelle del amortiguador. 🔧 (☛ pág. 40)



(Todos los modelos 250/300)

– Determinar la cota Ⓐ con la rueda trasera descargada. (☛ pág. 38)
– Solicitar a otra persona que mantenga la motocicleta en posición vertical.
– Medir de nuevo la separación entre el eje trasero y el punto fijo.
– Anotar el valor como cota Ⓑ.

Información

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

– Comprobar el recorrido estático de la suspensión.

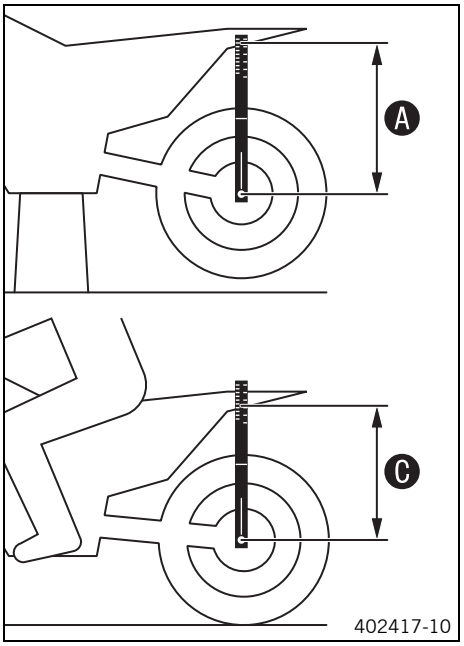
Recorrido estático de la suspensión (250 SX EU)	30 mm (1,18 in)

Recorrido estático de la suspensión (250 SX US)	30 mm (1,18 in)

Recorrido estático de la suspensión (Todos los modelos 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. 40)

10.9 Controlar el recorrido de la suspensión con conductor



(Todos los modelos 125/150)

– Determinar la cota Ⓐ con la rueda trasera descargada. (☛ pág. 38)
– 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 debe volver a medir la distancia entre el eje trasero y la marca **SAG** del guardabarros trasero utilizando el calibre de suspensión.
– Anotar el valor como cota Ⓒ.

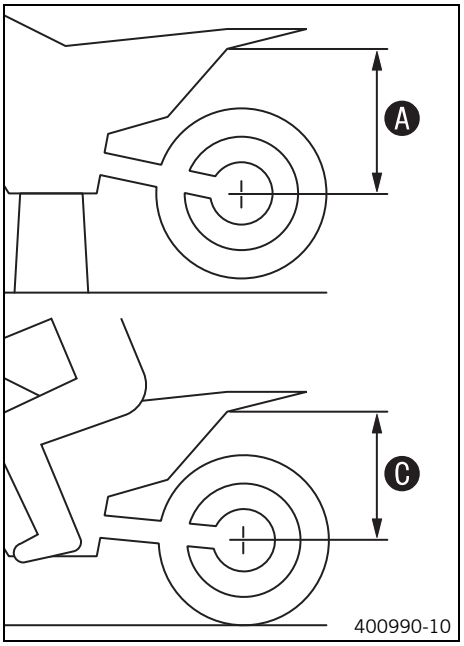
Información
El recorrido de la suspensión con conductor es la diferencia entre las cotas Ⓐ y Ⓒ.

– Comprobar el recorrido de la suspensión con conductor.

Recorrido de la suspensión con conductor (125/150 SX EU)	105 mm (4,13 in)

Recorrido de la suspensión con conductor (125/150 SX US)	110 mm (4,33 in)

» Si el recorrido con conductor difiere de la cota indicada:
  – Ajustar el recorrido de la suspensión con conductor. 🔧 (☛ pág. 42)



(Todos los modelos 250/300)

– Determinar la cota Ⓐ con la rueda trasera descargada. (☛ pág. 38)
– 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); desplazar el peso varias veces hacia delante y hacia atrás.
  ✓ La suspensión de la rueda trasera se nivela.
– Otra persona mide de nuevo la distancia entre el eje trasero y el punto fijo.
– Anotar el valor como cota Ⓒ.

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

– Comprobar el recorrido de la suspensión con conductor.

Prescripción

Recorrido de la suspensión con conductor (250 SX EU)	100 mm (3,94 in)
Recorrido de la suspensión con conductor (250 SX US)	100 mm (3,94 in)
Recorrido de la suspensión con conductor (Todos los modelos 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. 42)

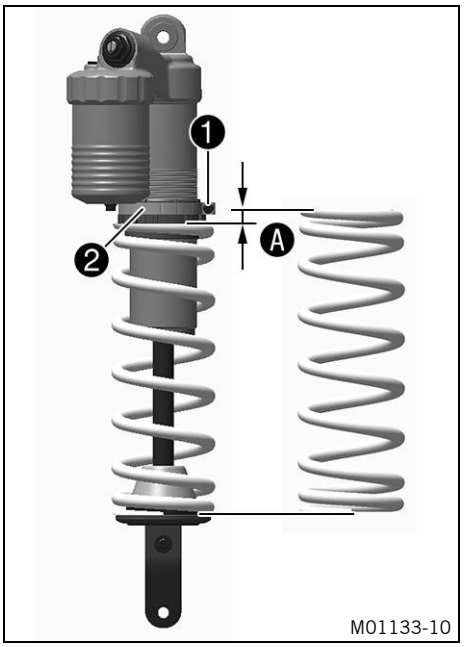
10.10 Ajustar el pretensado del muelle del amortiguador 🔧

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. 48)
- Desmontar el silenciador. (☛ pág. 66)
- Desmontar el amortiguador. 🔧 (☛ pág. 57)
- Limpiar a fondo el amortiguador desmontado.



Trabajo principal
(Todos los modelos 125/150)
- 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

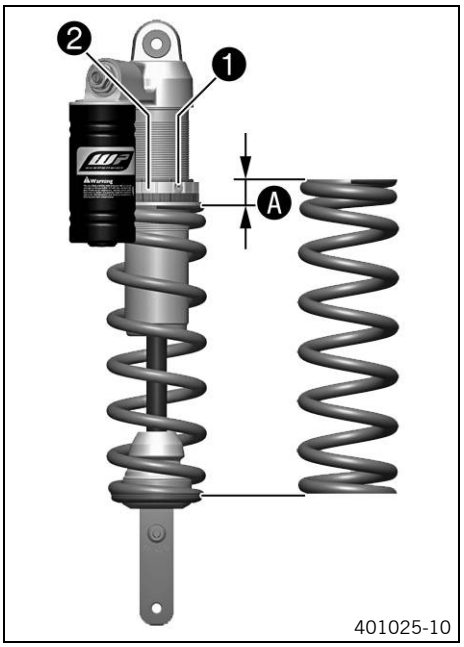
Pretensado del muelle (125/150 SX EU)	5 mm (0,2 in)
Pretensado del muelle (125/150 SX US)	7 mm (0,28 in)

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

- Apretar el tornillo ❶.

  Prescripción

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



(Todos los modelos 250/300)
- 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 (250 SX EU)	8 mm (0,31 in)
Pretensado del muelle (250 SX US)	8 mm (0,31 in)
Pretensado del muelle (Todos los modelos XC)	8 mm (0,31 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.

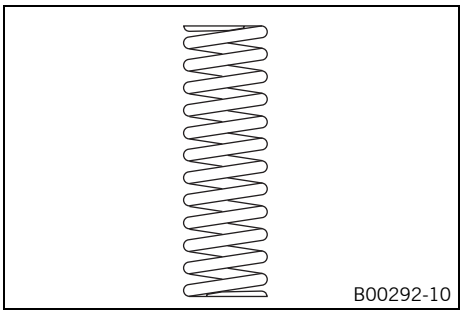
- Apretar el tornillo ❶.

  Prescripción

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

Trabajo posterior
- Montar el amortiguador. 🔧 (☛ pág. 59)
- Montar el silenciador. (☛ pág. 66)
- Quitar la motocicleta del caballete elevador. (☛ pág. 48)

10.11 Ajustar el recorrido de la suspensión con conductor



Trabajo previo

– Levantar la motocicleta con un caballete elevador. (☛ pág. 48)
– Desmontar el silenciador. (☛ pág. 66)
– Desmontar el amortiguador. (☛ pág. 57)
– Limpiar a fondo el amortiguador desmontado.

Trabajo principal

– Seleccionar y montar el muelle adecuado.

Prescripción

Característica elástica del muelle (125/150 SX EU)	
Peso del conductor: 65... 75 kg (143... 165 lb.)	39 N/mm (223 lb/in)
Peso del conductor: 75... 85 kg (165... 187 lb.)	42 N/mm (240 lb/in)
Peso del conductor: 85... 95 kg (187... 209 lb.)	45 N/mm (257 lb/in)
Característica elástica del muelle (125/150 SX US)	
Peso del conductor: 65... 75 kg (143... 165 lb.)	39 N/mm (223 lb/in)
Peso del conductor: 75... 85 kg (165... 187 lb.)	42 N/mm (240 lb/in)
Peso del conductor: 85... 95 kg (187... 209 lb.)	45 N/mm (257 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 US)	
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 (Todos los modelos 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)

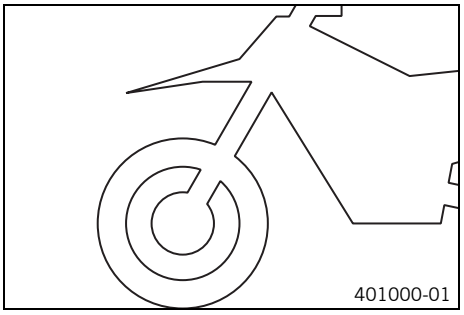
Información
La constante elástica se indica en el exterior del muelle.

Trabajo posterior

– Montar el amortiguador. (☛ pág. 59)
– Montar el silenciador. (☛ pág. 66)
– Quitar la motocicleta del caballete elevador. (☛ pág. 48)
– Controlar el recorrido estático de la suspensión. (☛ pág. 39)
– Controlar el recorrido de la suspensión con conductor. (☛ pág. 40)
– Ajustar la amortiguación de la extensión del amortiguador. (☛ pág. 37)

10.12 Comprobar el reglaje básico de la horquilla

Información
Por diferentes razones, no es posible definir con exactitud un recorrido de la suspensión con conductor.



(125/150 SX EU)
- Las pequeñas diferencias en el peso del conductor pueden compensarse modificando la presión de aire de la horquilla.
- Si la horquilla choca con frecuencia (es decir, si llega al tope al comprimirse), se debe aumentar la presión de aire de la horquilla, a fin de evitar que se puedan deteriorar la horquilla o el chasis.

(125/150 SX US, Todos los modelos 250/300)
- Las pequeñas diferencias en el peso del conductor pueden compensarse, al igual que sucede con el amortiguador, modificando el pretensado del muelle.
- Si la horquilla choca con frecuencia (es decir, si llega al tope al comprimirse), se deben montar muelles más duros en la horquilla, a fin de evitar que se puedan deteriorar la horquilla o el chasis.

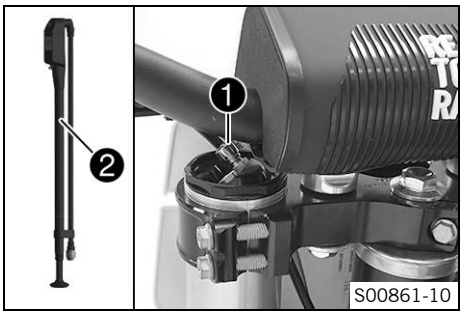
10.13 Ajustar la presión de aire de la horquilla (125/150 SX EU)

Advertencia
Peligro de accidente Los cambios en el ajuste del tren de rodaje pueden alterar considerablemente el comportamiento durante la conducción.

Los cambios extremos en el ajuste del tren de rodaje pueden empeorar considerablemente el comportamiento durante la conducción y sobrecargar algunos componentes.

- Realizar ajustes únicamente dentro de los márgenes recomendados.
- Conducir a baja velocidad tras haber realizado ajustes para comprobar el comportamiento durante la conducción.

Información
Comprobar o ajustar la presión de aire al menos 5 minutos después de haber parado el motor en las mismas condiciones.
La suspensión neumática actúa en la botella izquierda de la horquilla. La amortiguación de la extensión/compresión actúa en la botella derecha de la horquilla.



Trabajo previo
- Levantar la motocicleta con un caballete elevador. (☛ pág. 48)

Trabajo principal
- Retirar la cubierta de protección ❶.
- Contraer totalmente la bomba de la horquilla ❷.

Bomba de la horquilla (79412966000)

- Conectar la bomba de la horquilla a la botella izquierda de la horquilla.
  - ✓ El indicador de la bomba de la horquilla se activa automáticamente.
  - ✓ Al realizar la conexión, la botella de la horquilla pierde un poco de aire.

Información
Esto se debe al volumen de la manguera y no representa peligro de avería alguno para la bomba de la horquilla o la propia horquilla.
Prestar atención a las instrucciones **KTM PowerParts** adjuntas.

- Ajustar la presión de aire de acuerdo con las especificaciones.

Prescripción

Presión de aire	8,2 bar (119 psi)
Modificación gradual de la presión de aire	0,2 bar (3 psi)
Presión de aire mínima	7 bar (102 psi)
Presión de aire máxima	15 bar (218 psi)

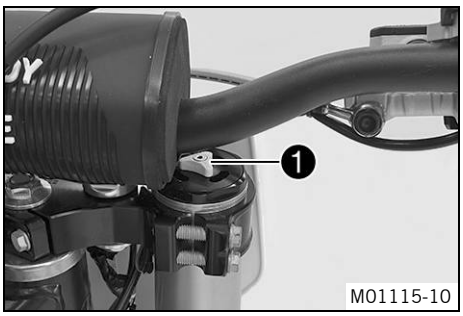
Información
No ajustar bajo ningún concepto la presión de aire fuera del rango especificado.

– Desconectar la bomba de la horquilla de la botella izquierda de la horquilla.
  ✓ Al realizar la desconexión, se expulsa el exceso de presión de la manguera, pero la botella de la horquilla no pierde aire.
  ✓ El indicador de la bomba de la horquilla se desactiva automáticamente tras 80 segundos.
– Montar la cubierta de protección.

Trabajo posterior
– Quitar la motocicleta del caballete elevador. (☛ pág. 48)

10.14 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.



(125/150 SX EU)
– Girar el tornillo de ajuste 1 en sentido horario hasta el tope.

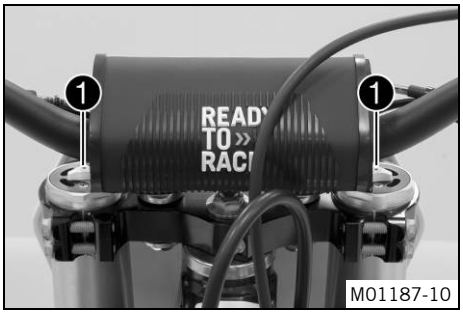
Información
El tornillo de ajuste 1 se encuentra en el extremo superior de la botella de la horquilla derecha.

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

Prescripción

Amortiguación de la compresión	
Confort	20 clics
Estándar	17 clics
Sport	12 clics

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



(250 SX EU)
– Girar los tornillos de ajuste 1 en sentido horario hasta el tope.

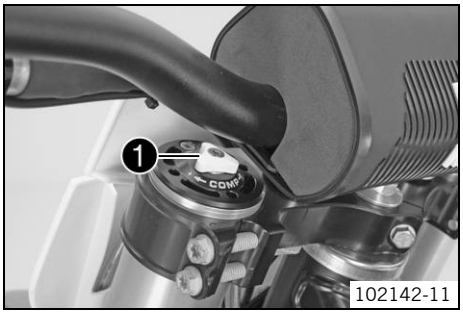
Información
Los tornillos de ajuste 1 se encuentran en el extremo superior de las botellas de la horquilla.
Efectuar el ajuste de forma homogénea en las dos botellas de la horquilla.

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

Prescripción

Amortiguación de la compresión	
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.



(125/150 SX US, Todos los modelos XC, 250 SX US)

– Girar el tornillo 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 actúa en la botella de la horquilla izquierda **COMP** (tornillo de ajuste blanco). La amortiguación de la extensión actúa en la botella de la horquilla derecha **REB** (tornillo de ajuste rojo).

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

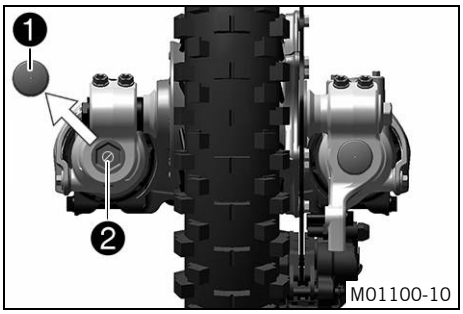
Prescripción

Amortiguación de la compresión (125/150 SX US)	
Confort	17 clics
Estándar	15 clics
Sport	13 clics
Amortiguación de la compresión (250 SX US)	
Confort	17 clics
Estándar	15 clics
Sport	13 clics
Amortiguación de la compresión (Todos los modelos XC)	
Confort	17 clics
Estándar	15 clics
Sport	13 clics

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

10.15 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.



(125/150 SX EU)

– Quitar la cubierta de protección ❶.

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

Información
El tornillo de ajuste ❷ se encuentra en el extremo inferior de la botella de la horquilla derecha.

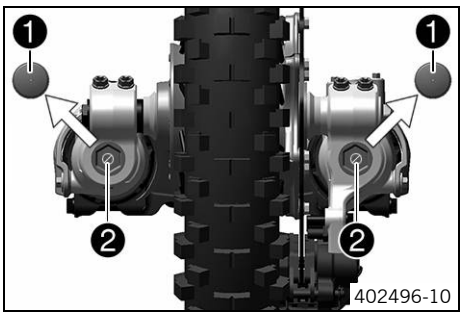
– A continuación, girar en sentido antihorario el número de chasquidos correspondiente en función del tipo de horquilla.

Prescripción

Amortiguación de la extensión	
Confort	20 clics
Estándar	17 clics
Sport	12 clics

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

– Montar la cubierta de protección ❶.



(250 SX EU)

– Quitar las cubiertas de protección 1.

– Girar los tornillos de ajuste 2 en sentido horario hasta el tope.

Información

Los tornillos de ajuste 2 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.

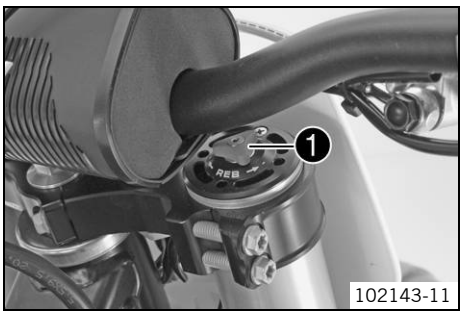
Prescripción

Amortiguación de la extensión	
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 cubiertas de protección 1.



(125/150 SX US, Todos los modelos XC, 250 SX US)

– Girar el tornillo de ajuste rojo 1 en sentido horario hasta el tope.

Información

El tornillo de ajuste 1 se encuentra en el extremo superior de la botella de la horquilla derecha.
La amortiguación de la extensión actúa en la botella de la horquilla derecha **REB** (tornillo de ajuste rojo). La amortiguación de la compresión actúa en la botella de la horquilla izquierda **COMP** (tornillo de ajuste blanco).

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

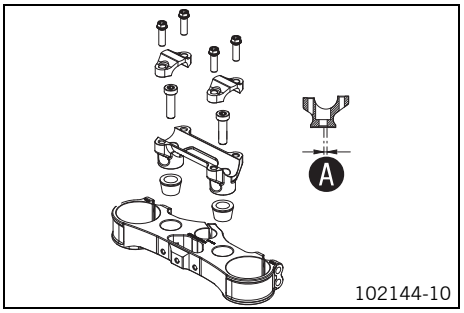
Prescripción

Amortiguación de la extensión (125/150 SX US)	
Confort	17 clics
Estándar	15 clics
Sport	13 clics
Amortiguación de la extensión (250 SX US)	
Confort	17 clics
Estándar	15 clics
Sport	13 clics
Amortiguación de la extensión (Todos los modelos 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.

10.16 Posición del manillar



Los orificios del alojamiento del manillar están situados a una separación Ⓐ del centro.

Separación entre orificios A	3,5 mm (0,138 in)

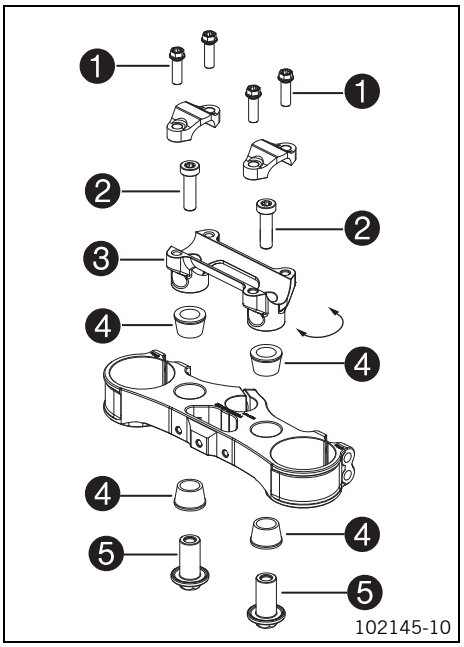
El manillar se puede montar en 2 posiciones diferentes. Gracias a esto, el conductor puede colocar el manillar en la posición que le resulte más cómoda.

10.17 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.



Trabajo previo

– Quitar el acolchado del manillar.

Trabajo principal

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

Información

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

– Retirar los tornillos ❷. Desmontar el alojamiento del manillar ❸.
– Posicionar los casquillos de goma ❹ e insertar las tuercas ❺ desde abajo.
– Colocar el alojamiento del manillar en la posición deseada. Montar y apretar los tornillos ❷.

Prescripción

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

– 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 los tornillos ❶ sin apretarlos todavía.
– Atornillar la parte delantera de las bridas del manillar de forma que queden en contacto y luego apretar todos los tornillos uniformemente.

Prescripción

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

Trabajo posterior

– Montar el acolchado del manillar.

11 MANTENIMIENTO DEL CHASIS

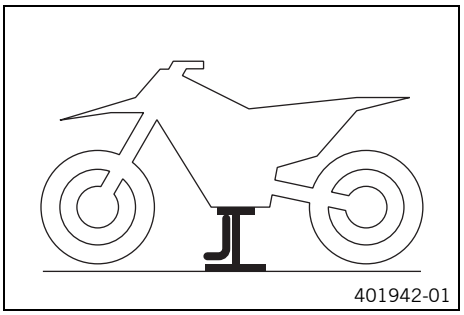
11.1 Levantar la motocicleta con un caballete elevador

Indicación

Daños materiales Aparcar el vehículo de forma incorrecta puede causarle daños.

Si el vehículo se mueve o se cae, pueden producirse graves daños.
Los componentes para apoyar el vehículo están diseñados para aguantar únicamente el peso del mismo.

– Apoye el vehículo sobre una superficie plana y firme.
– Asegúrese de que nadie toma asiento en el vehículo mientras este se encuentra estacionado sobre el caballete.


401942-01

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

Caballete elevador (78129955100)

✓ Las dos ruedas están separadas del suelo.
– Asegurar la motocicleta para evitar que pueda caerse.

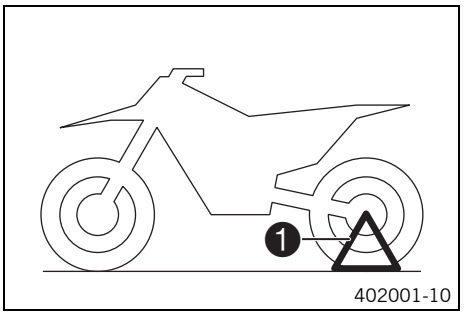
11.2 Quitar la motocicleta del caballete elevador

Indicación

Daños materiales Aparcar el vehículo de forma incorrecta puede causarle daños.

Si el vehículo se mueve o se cae, pueden producirse graves daños.
Los componentes para apoyar el vehículo están diseñados para aguantar únicamente el peso del mismo.

– Apoye el vehículo sobre una superficie plana y firme.
– Asegúrese de que nadie toma asiento en el vehículo mientras este se encuentra estacionado sobre el caballete.

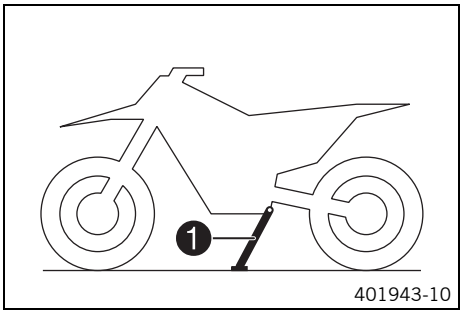


402001-10

(Todos los modelos SX)

– Quitar la motocicleta del caballete elevador.
– Retirar el caballete elevador.
– Para estacionar la motocicleta, colocar el caballete acoplable ❶ en el lado izquierdo del eje de la rueda.

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



401943-10

(Todos los modelos XC)

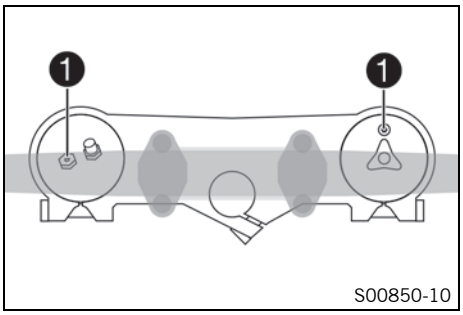
– Quitar la motocicleta del caballete elevador.
– Retirar el caballete elevador.
– Para estacionar la motocicleta, abrir el caballete lateral ❶ hasta el suelo con el pie y apoyar la motocicleta encima.

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

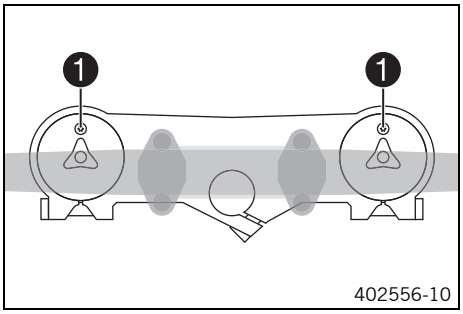
Trabajo previo

– Levantar la motocicleta con un caballete elevador. (☛ pág. 48)



Trabajo principal
(125/150 SX EU)

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



(125/150 SX US, Todos los modelos 250/300)

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

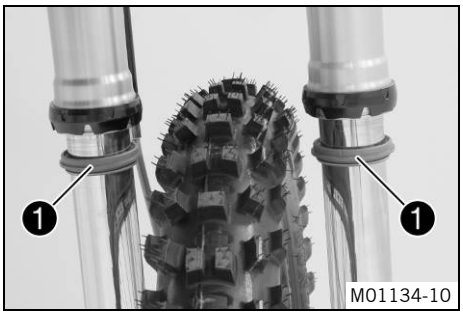
Trabajo posterior

– Quitar la motocicleta del caballete elevador. (☛ pág. 48)

11.4 Limpiar los manguitos guardapolvo de las botellas de la horquilla

Trabajo previo

– Levantar la motocicleta con un caballete elevador. (☛ pág. 48)
– Desmontar el protector de la horquilla. (☛ pág. 51)



Trabajo principal

– Desplazar los manguitos 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 retén 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 lubricar los manguitos guardapolvo y los tubos interiores de las dos botellas de la horquilla.

Spray de aceite universal (☛ pág. 145)

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

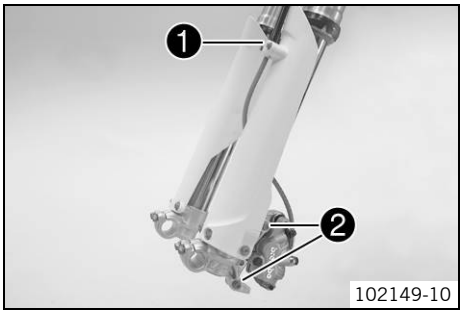
Trabajo posterior

– Montar el protector de la horquilla. (☛ pág. 51)
– Quitar la motocicleta del caballete elevador. (☛ pág. 48)

11.5 Desmontar las botellas de la horquilla

Trabajo previo

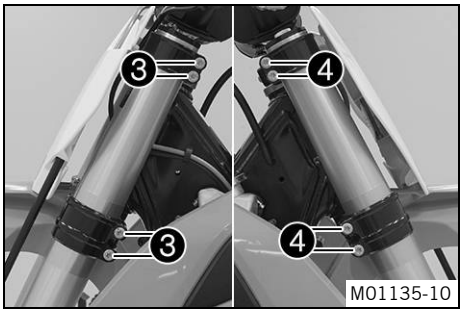
– Levantar la motocicleta con un caballete elevador. (☛ pág. 48)
– Desmontar la rueda delantera. (☛ pág. 90)



Trabajo principal

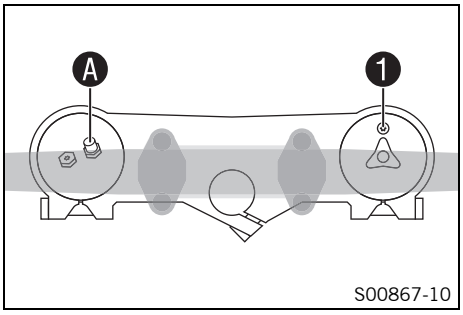
– Soltar los tornillos ❶ y desmontar la pinza.
– Soltar los tornillos ❷ y desmontar la pinza del freno.
– La pinza del freno con la conducción del líquido de frenos debe quedar colgando hacia un lado, sin tensiones mecánicas.

Información
La maneta del freno de mano no debe accionarse cuando la rueda delantera está desmontada.



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

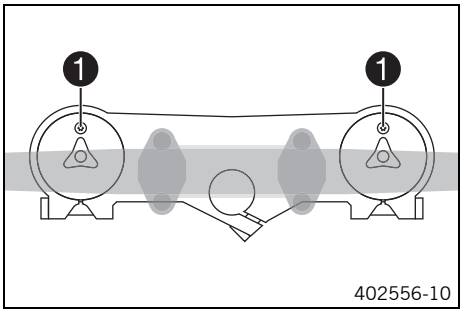
11.6 Montar las botellas de la horquilla



Trabajo principal
(125/150 SX EU)

– Colocar las botellas de la horquilla en su posición.
  ✓ El tornillo de purga de aire ❶ de la botella derecha de la horquilla está colocado hacia delante.
  ✓ La válvula Ⓐ de la botella izquierda de la horquilla está colocada con aprox. 20° de desfase 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.
La suspensión neumática actúa en la botella izquierda de la horquilla. La amortiguación de la extensión/compresión actúa en la botella derecha de la horquilla.



(250 SX EU)

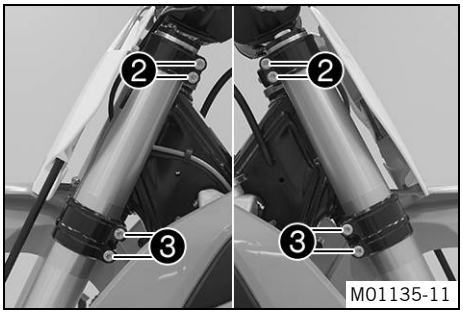
– Colocar las botellas de la horquilla en su posición.
  ✓ Los tornillos de purga de aire ❶ están colocados hacia delante.

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.

(125/150 SX US, Todos los modelos XC, 250 SX US)

– Colocar las botellas de la horquilla en su posición.
  ✓ Los tornillos de purga de aire ❶ están colocados hacia delante.

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

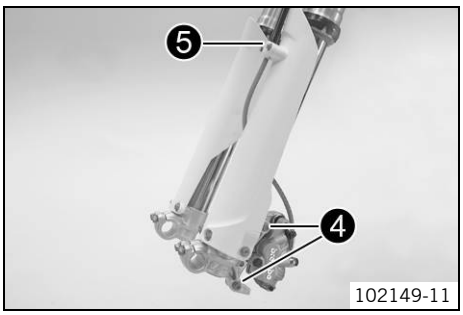
Prescripción

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. Montar y apretar los tornillos ❹.

Prescripción

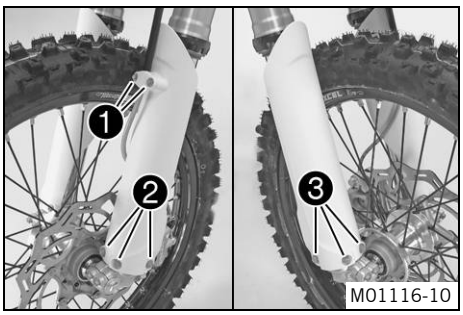
Tornillo de la pinza del freno delantero	M8	25 Nm (18,4 lbf ft)	**Loctite® 243™**

– Posicionar el latiguillo de freno y la pinza. Montar y apretar los tornillos ❺.

Trabajo posterior

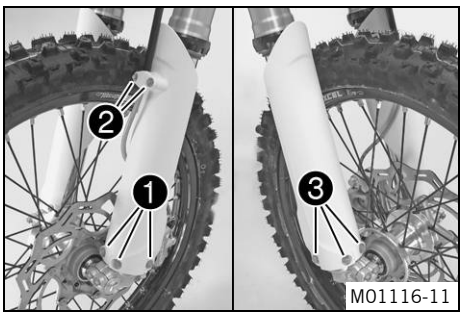
– Montar la rueda delantera. 🔧 (☛ pág. 90)

11.7 Desmontar el protector de la horquilla



– Retirar los tornillos ❶. Quitar la abrazadera.
– Retirar los tornillos ❷. Quitar el protector izquierdo de la horquilla.
– Retirar los tornillos ❸. Quitar el protector derecho de la horquilla.

11.8 Montar el protector de la horquilla



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

Prescripción

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

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

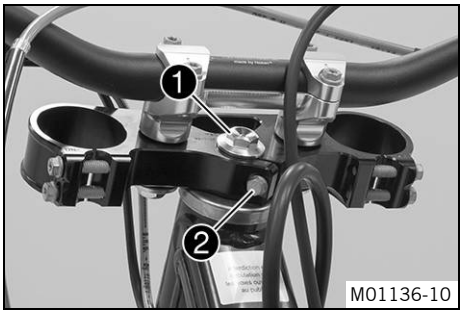
Prescripción

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

11.9 Desmontar la tija inferior de la horquilla 🔧

Trabajo previo

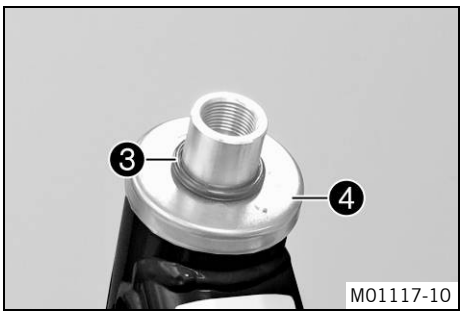
– Levantar la motocicleta con un caballete elevador. (☛ pág. 48)
– Desmontar la rueda delantera. 🔧 (☛ pág. 90)
– Desmontar las botellas de la horquilla. 🔧 (☛ pág. 50)
– Desmontar la placa portanúmeros. (☛ pág. 55)
– Desmontar el guardabarros delantero. (☛ pág. 56)
– Quitar el acolchado del manillar.



Trabajo principal

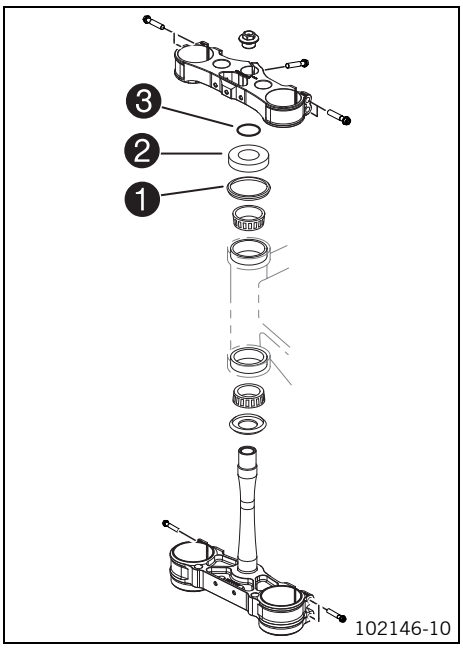
– Retirar el tornillo ❶.
– Retirar el tornillo ❷.
– Quitar la tija superior de la horquilla con el manillar y dejarla colgando de un lado.

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



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

11.10 Montar la tija inferior de la horquilla

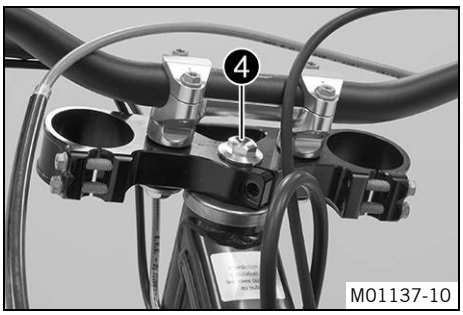


Trabajo principal

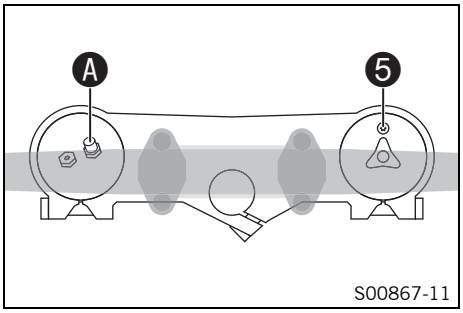
– Limpiar los cojinetes y las juntas, comprobar que no están deteriorados y engrasarlos.

Grasa lubricante de alta viscosidad (☛ pág. 145)

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



– Posicionar la tija superior de la horquilla con el manillar.
– Montar el tornillo ❹ sin apretarlo todavía.

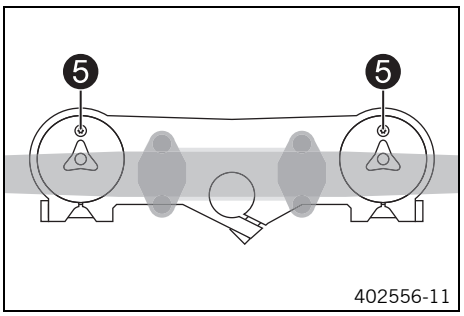


(125/150 SX EU)

– Colocar las botellas de la horquilla en su posición.
  ✔ El tornillo de purga de aire ❺ de la botella derecha de la horquilla está colocado hacia delante.
  ✔ La válvula Ⓐ de la botella izquierda de la horquilla está colocada con aprox. 20° de desfase hacia delante.

Información

La válvula de la suspensión neumática **AER** se encuentra en la botella izquierda de la horquilla.
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.



(250 SX EU)

– Colocar las botellas de la horquilla en su posición.

✓ Los tornillos de purga de aire ❺ están colocados 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.

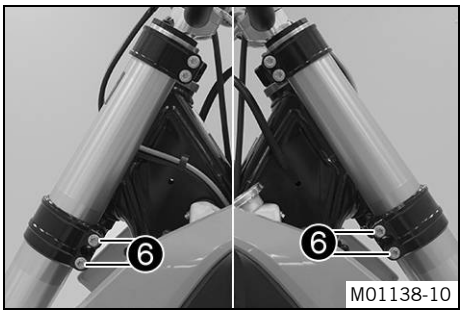
(125/150 SX US, Todos los modelos XC, 250 SX US)

– Colocar las botellas de la horquilla en su posición.

✓ Los tornillos de purga de aire ❺ están colocados hacia delante.

Información

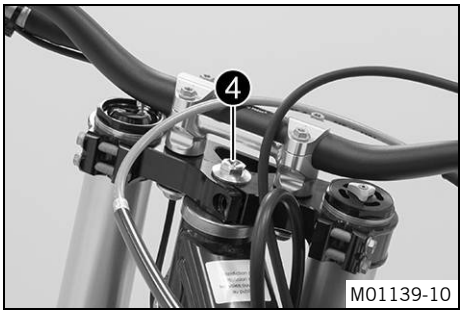
La amortiguación de la compresión actúa en la botella de la horquilla izquierda **COMP** (tornillo de ajuste blanco). La amortiguación de la extensión actúa en la botella de la horquilla derecha **REB** (tornillo de ajuste rojo).
En los laterales del extremo superior de las botellas de la horquilla hay 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

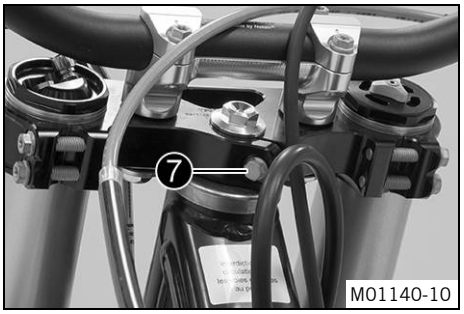
Tornillo de la tija inferior	M8	12 Nm (8,9 lbf ft)



– Apretar el tornillo ❹.

Prescripción

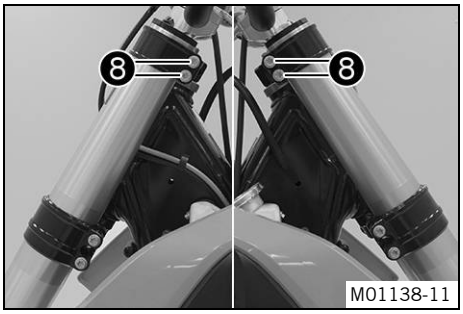
Tornillo de la pipa de la dirección, arriba	M20x1,5	12 Nm (8,9 lbf ft)



– Montar y apretar el tornillo ❼.

Prescripción

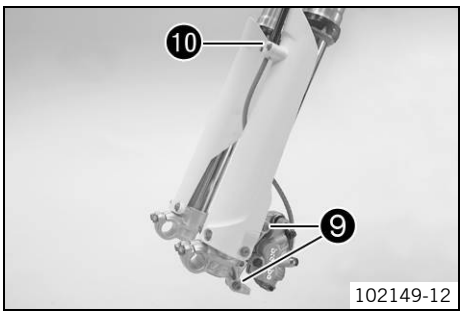
Tornillo del tubo de la tija de la horquilla arriba (Todos los modelos SX)	M8	20 Nm (14,8 lbf ft)	**Loctite® 243™**
Tornillo del tubo de la tija de la horquilla arriba (Todos los modelos XC)	M8	17 Nm (12,5 lbf ft)	**Loctite® 243™**



– 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™**

– Posicionar el latiguillo de freno y la pinza. 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 queden bien tendidas, y que puedan moverse correctamente.
– Montar el guardabarros delantero. (☛ pág. 56)
– Montar la rueda delantera. 🔧 (☛ pág. 90)
– Controlar la holgura del cojinete de la pipa de la dirección. (☛ pág. 54)
– Quitar la motocicleta del caballete elevador. (☛ pág. 48)
– Montar la placa portanúmeros. (☛ pág. 56)
– Montar el acolchado del manillar.

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

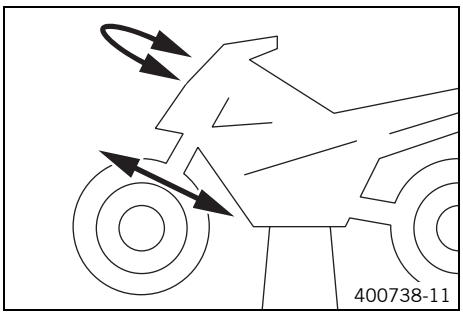
Advertencia

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. 48)

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. 55)

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

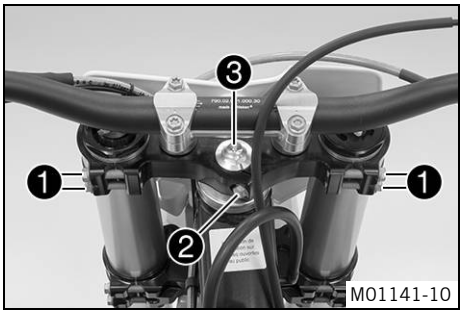
El manillar debe poder moverse con suavidad en el margen completo de giro. No deben apreciarse puntos de encastre.

» Si se aprecian puntos de encastre:
  – Ajustar la holgura del cojinete de la pipa de la dirección. 🔧 (☛ pág. 55)
  – Controlar y sustituir en caso necesario el cojinete de la pipa de la dirección.

Trabajo posterior

– Quitar la motocicleta del caballete elevador. (☛ pág. 48)

11.12 Ajustar la holgura del cojinete de la pipa de la dirección



Trabajo previo

– Levantar la motocicleta con un caballete elevador. (☛ pág. 48)
– Quitar el acolchado del manillar.

Trabajo principal

– Soltar los tornillos ❶. Retirar 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 ligeramente la tija superior de la horquilla con un martillo de plástico para aliviar las tensiones.
– Apretar los tornillos ❶.

Prescripción

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

– Montar y apretar el tornillo ❷.

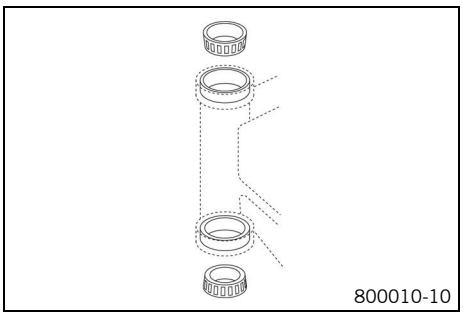
Prescripción

Tornillo del tubo de la tija de la horquilla arriba (Todos los modelos SX)	M8	20 Nm (14,8 lbf ft)	**Loctite® 243™**
Tornillo del tubo de la tija de la horquilla arriba (Todos los modelos XC)	M8	17 Nm (12,5 lbf ft)	**Loctite® 243™**

Trabajo posterior

– Controlar la holgura del cojinete de la pipa de la dirección. (☛ pág. 54)
– Quitar la motocicleta del caballete elevador. (☛ pág. 48)
– Montar el acolchado del manillar.

11.13 Engrasar el cojinete de la pipa de la dirección



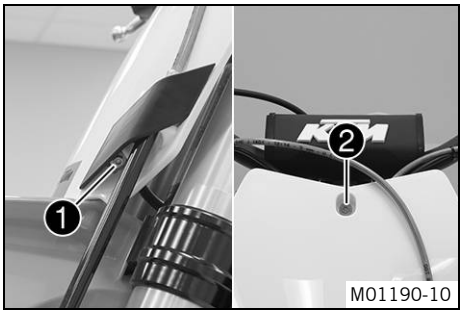
– Desmontar la tija inferior de la horquilla. (☛ pág. 51)
– Montar la tija inferior de la horquilla. (☛ pág. 52)

11.14 Desmontar la placa portanúmeros



(Todos los modelos 125/150)

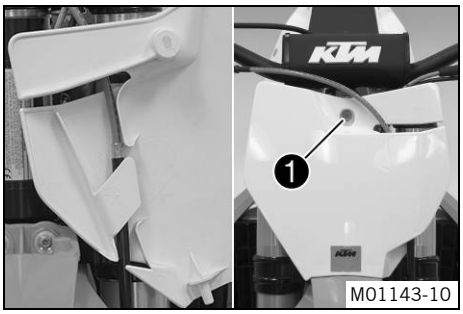
– Retirar el tornillo ❶.
– Desenganchar el latiguillo de freno de la placa portanúmeros. Desmontar la placa portanúmeros.



(Todos los modelos 250/300)

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

11.15 Montar la placa portanúmeros

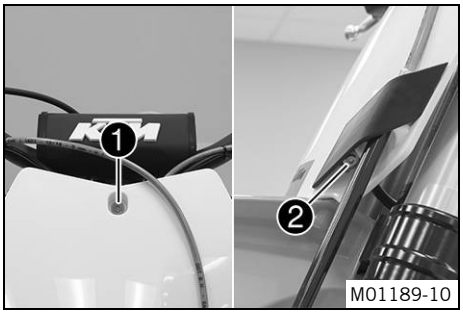


(Todos los modelos 125/150)

- Enganchar el latiguillo de freno en la placa portanúmeros.
- Posicionar la placa portanúmeros.
  ✔ Los talones de sujeción se cogen al guardabarros.
- Montar y apretar el tornillo ❶.

  Prescripción

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



(Todos los modelos 250/300)

- Posicionar la placa portanúmeros.
  ✔ Los talones de sujeción se cogen al guardabarros.
- Montar y apretar el tornillo ❶.

  Prescripción

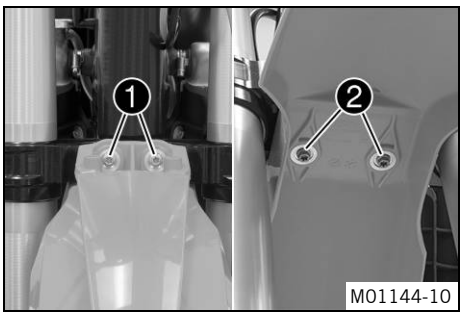
Demás tornillos del chasis	M6	10 Nm (7,4 lbf ft)

- Posicionar el latiguillo de freno y la pinza. Montar y apretar el tornillo ❷.

11.16 Desmontar el guardabarros delantero

Trabajo previo

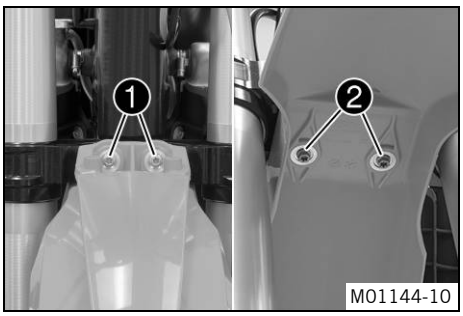
- Desmontar la placa portanúmeros. (☛ pág. 55)



Trabajo principal

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

11.17 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

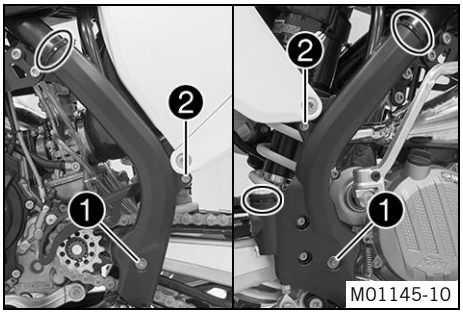
- Montar la placa portanúmeros. (☛ pág. 56)

11.18 Desmontar el amortiguador

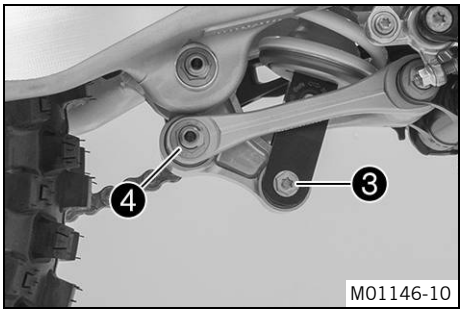
Trabajo previo

– Levantar la motocicleta con un caballete elevador. (☛ pág. 48)
– Desmontar el silenciador. (☛ pág. 66)

Trabajo principal
(Todos los modelos 125/150)

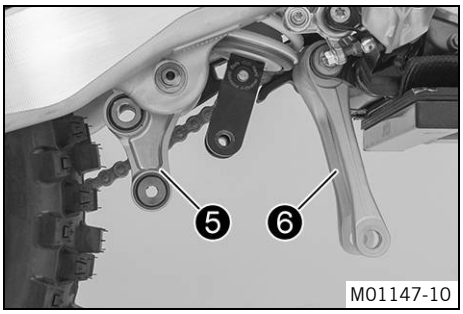


– Retirar los tornillos ❶ y ❷ con las arandelas.
– Retirar la cinta sujetacables y retirar el protector del chasis a la derecha y a la izquierda.

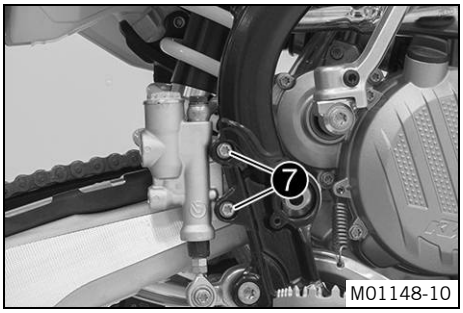


– Retirar el tornillo ❸.
– Retirar la unión atornillada ❹.

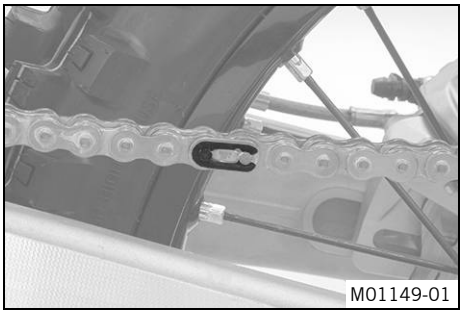
Información
Levantar ligeramente la rueda para poder retirar los tornillos más fácilmente.



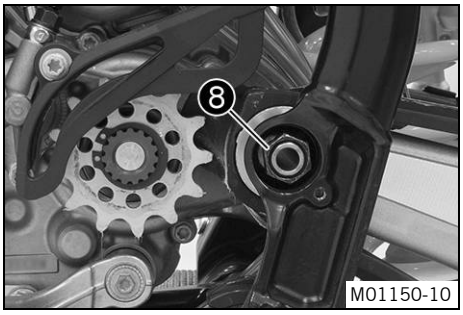
– Presionar la palanca angular ❺ hacia atrás.
– Presionar la palanca de unión ❻ hacia abajo.



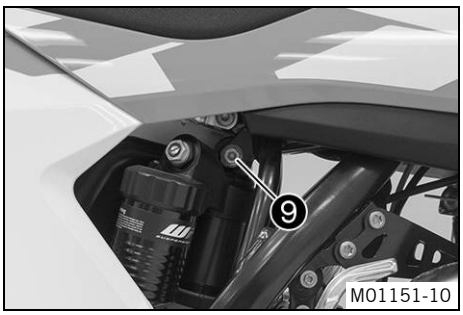
– Retirar los tornillos ❼.



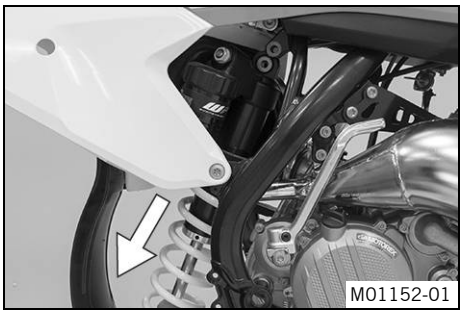
– Retirar el eslabón de unión de la cadena.
– Extraer la cadena.



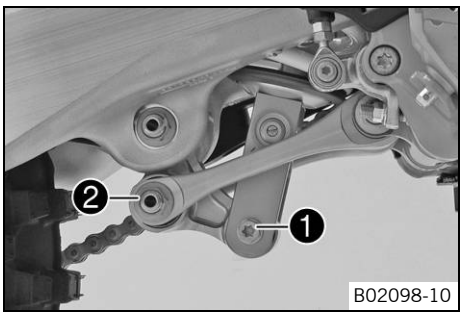
– Retirar la tuerca ❽ y extraer el perno del basculante.
– Empujar el basculante hacia atrás y asegurarlo para que no pueda provocar un accidente.



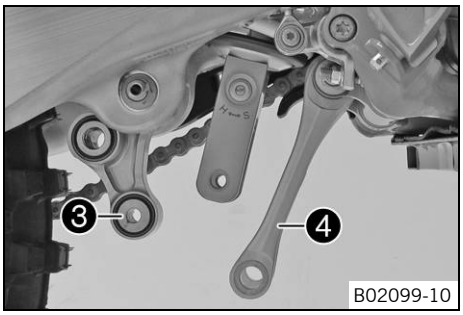
– Sujetar el amortiguador y retirar el tornillo ❾.



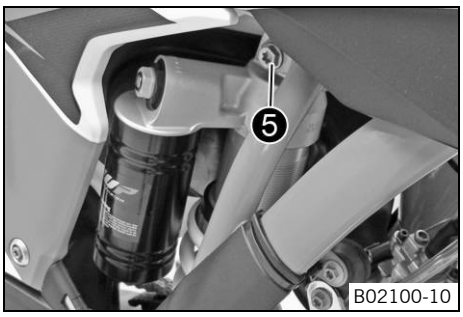
– Extraer el amortiguador cuidadosamente del vehículo hacia abajo.



(Todos los modelos 250/300)
– Retirar el tornillo ❶.
– Retirar la unión atornillada ❷.

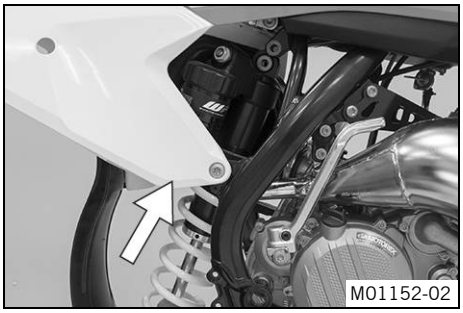


– Presionar la palanca angular ❸ hacia atrás.
– Presionar la palanca de unión ❹ hacia abajo.



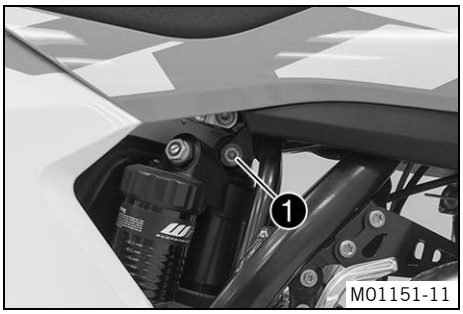
– Retirar el tornillo ❺.
– Levantar ligeramente el basculante y retirar el amortiguador hacia arriba.

11.19 Montar el amortiguador


M01152-02

Trabajo principal
(Todos los modelos 125/150)

– Posicionar el amortiguador cuidadosamente en el vehículo desde abajo.

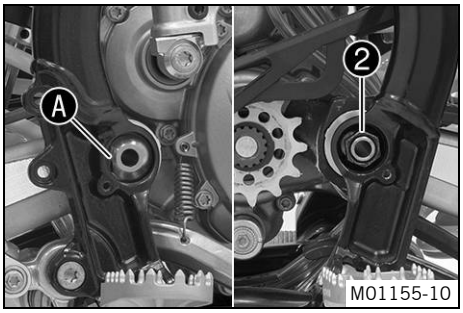


M01151-11

– Montar y apretar el tornillo ❶.

Prescripción

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



M01155-10

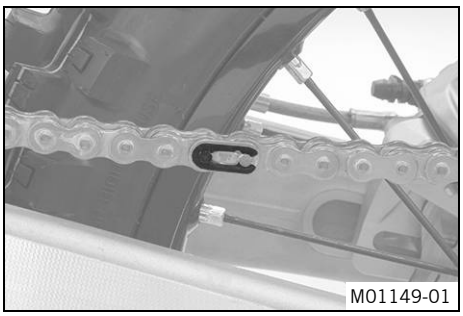
– Posicionar el basculante y montar el perno del basculante.

Información
Prestar atención al plano Ⓐ.

– Montar y apretar la tuerca ❷.

Prescripción

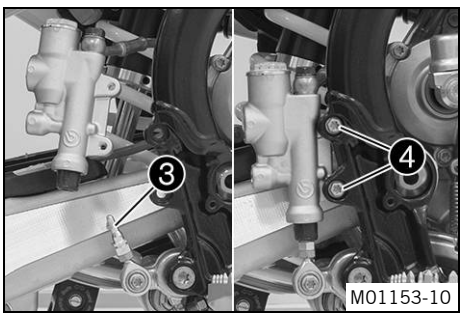
Tuerca del perno del basculante	M16x1,5	100 Nm (73,8 lbf ft)


M01149-01

– Montar la cadena.
– Conectar la cadena con el eslabón de unión.

Prescripción

El lado cerrado del cierre del eslabón de enganche debe mirar en el sentido de la marcha.

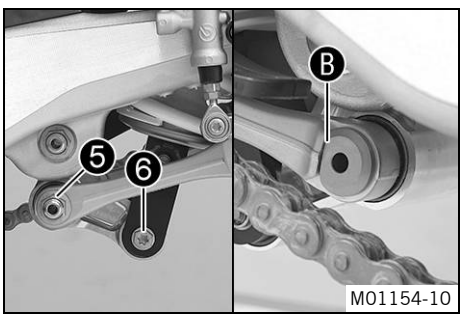


M01153-10

– Colocar el cilindro del freno trasero.
  ✓ El vástago de presión ❸ entra en el cilindro del freno trasero.
  ✓ El manguito guardapolvo está colocado correctamente.
– Montar y apretar los tornillos ❹.

Prescripción

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



M01154-10

– Posicionar la palanca acodada y la palanca de unión.
– Montar la unión atornillada ❺ y apretarla.

Prescripción

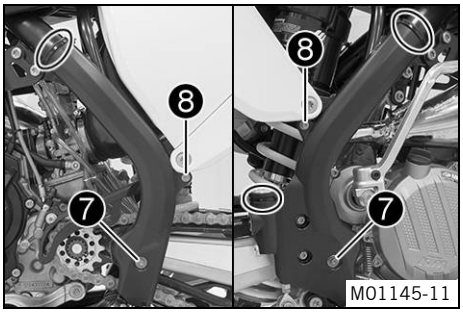
Tuerca de la palanca de unión en la palanca acodada	M14x1,5	80 Nm (59 lbf ft)

Información
Prestar atención al plano Ⓑ.

– Montar y apretar el tornillo ❻.

Prescripción

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



– Posicionar el protector del chasis a la izquierda y a la derecha.
– Montar y apretar los tornillos ❼ y ❽.

Prescripción

Tornillo del protector del chasis	M5	3 Nm (2,2 lbf ft)

– Montar la cinta sujetacables.

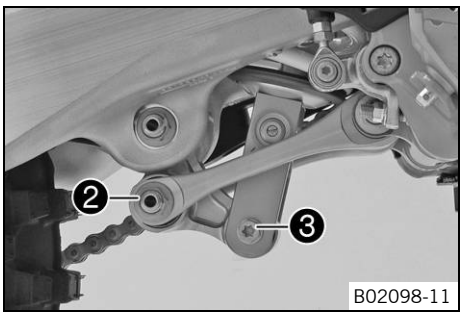


(Todos los modelos 250/300)

– Levantar ligeramente el basculante y colocar con cuidado el amortiguador en el vehículo desde arriba.
– Montar y apretar el tornillo ❶.

Prescripción

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



– Posicionar la palanca acodada y la palanca de unión.
– Montar la unión atornillada ❷ y apretarla.

Prescripción

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

– Montar y apretar el tornillo ❸.

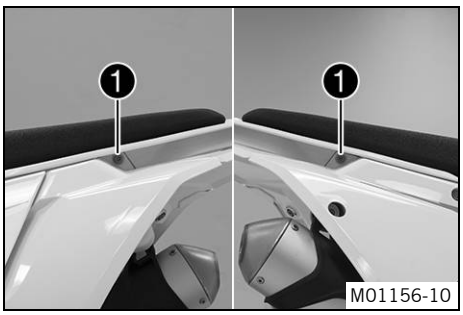
Prescripción

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

Trabajo posterior

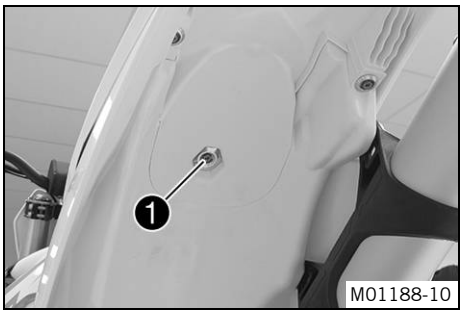
– Montar el silenciador. (☛ pág. 66)
– Quitar la motocicleta del caballete elevador. (☛ pág. 48)

11.20 Desmontar el asiento



(Todos los modelos 125/150)

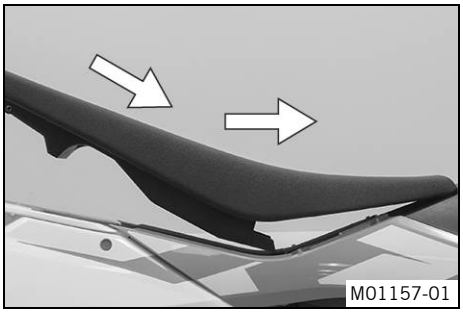
– Retirar los tornillos ❶.
– Levantar la parte trasera del asiento, desplazarlo hacia atrás y extraerlo hacia arriba.



(Todos los modelos 250/300)

– Retirar el tornillo ❶.
– Levantar la parte trasera del asiento, desplazarlo hacia atrás y extraerlo hacia arriba.

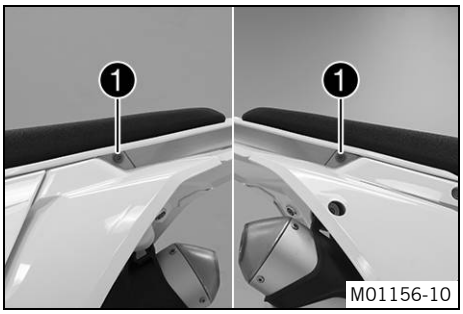
11.21 Montar el asiento



(Todos los modelos 125/150)

– Enganchar la parte delantera del asiento en el casquillo de collarín del depósito de combustible, bajar la parte trasera y, al mismo tiempo, empujarlo hacia delante.

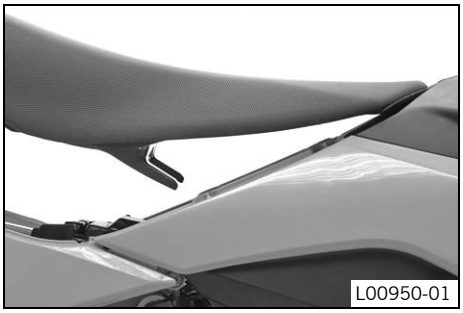
– Comprobar que el asiento esté enclavado correctamente.



– Montar y apretar los tornillos ❶.

Prescripción

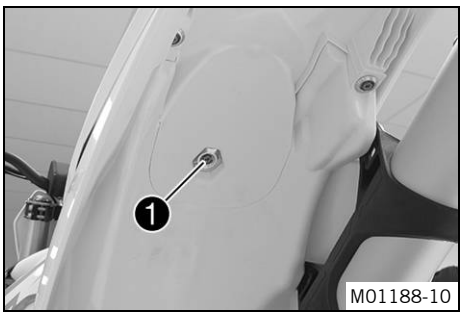
Demás tornillos del chasis	M6	10 Nm (7,4 lbf ft)



(Todos los modelos 250/300)

– Enganchar la parte delantera del asiento en el casquillo de collarín del depósito de combustible, bajar la parte trasera y, al mismo tiempo, empujarlo hacia delante.

– Comprobar que el asiento esté enclavado correctamente.

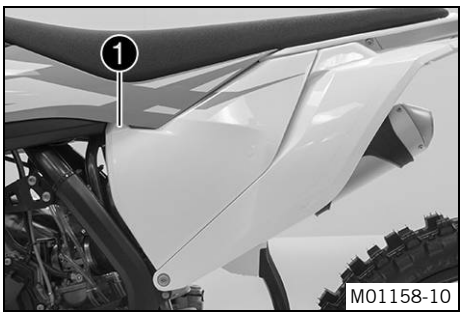


– Montar y apretar el tornillo ❶.

Prescripción

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

11.22 Desmontar la tapa de la caja del filtro de aire

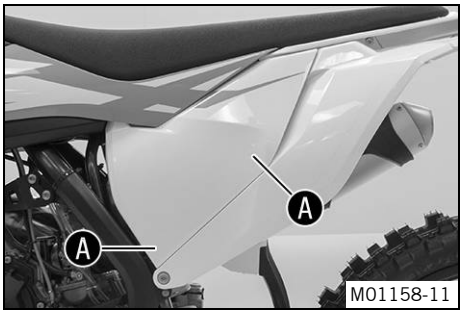


(Todos los modelos 125/150)

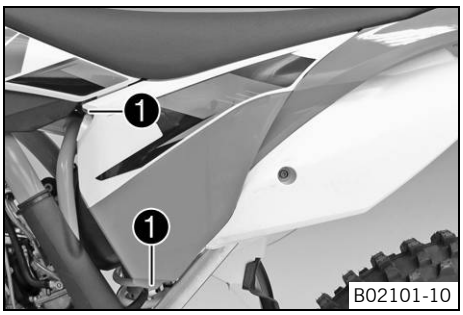
Condición

La tapa de la caja del filtro de aire está asegurada.

– Retirar el tornillo ❶.



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

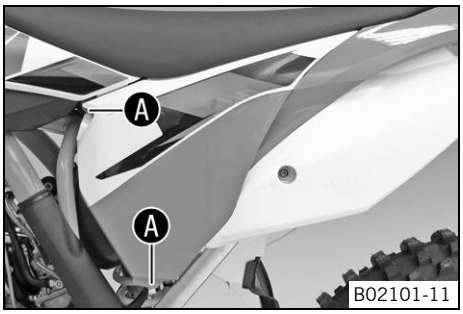


(Todos los modelos 250/300)

Condición

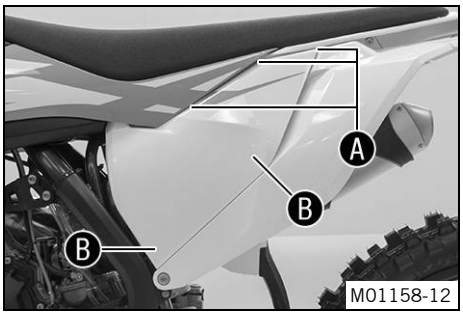
La tapa de la caja del filtro de aire está asegurada.

– Retirar los tornillos ❶.



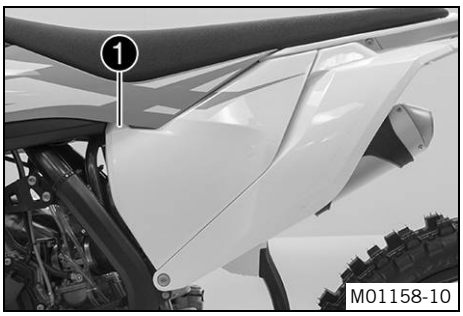
– Extraer lateralmente la tapa de la caja del filtro de aire en la zona Ⓐ y desmontarla hacia delante.

11.23 Montar la tapa de la caja del filtro de aire



(Todos los modelos 125/150)

– Enganchar la tapa de la caja del filtro de aire en la zona Ⓐ y enclavarla en la zona Ⓑ.



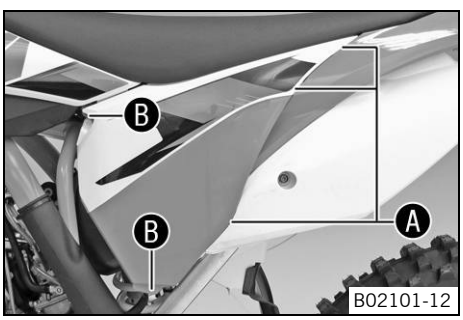
Condición

La tapa de la caja del filtro de aire está asegurada.

– Montar y apretar el tornillo ❶.

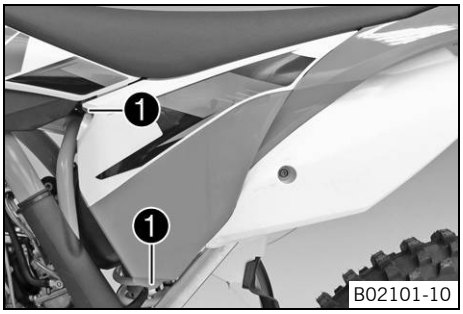
Prescripción

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)



(Todos los modelos 250/300)

– Enganchar la tapa de la caja del filtro de aire en la zona Ⓐ y enclavarla en la zona Ⓑ.



Condición

La tapa de la caja del filtro de aire está asegurada.

– Montar y apretar los tornillos 1.

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)

11.24 Desmontar el filtro de aire

Indicación

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

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

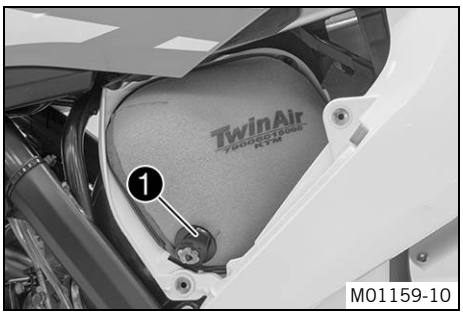
Advertencia

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

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

Trabajo previo

– Desmontar la tapa de la caja del filtro de aire. (pág. 61)

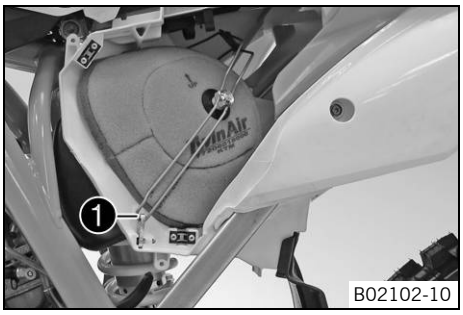


Trabajo principal

(Todos los modelos 125/150)

– Desenganchar la lengüeta de sujeción 1. Retirar el filtro de aire con el soporte del filtro.

– Retirar el filtro de aire del soporte del filtro.



(Todos los modelos 250/300)

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

– Quitar el filtro de aire del soporte.

11.25 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.

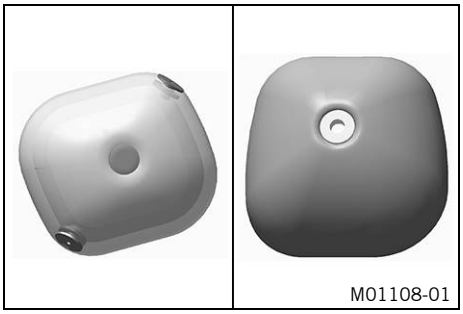
Información

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. 61)

– Desmontar el filtro de aire. (pág. 63)


M01108-01

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. 145)

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

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

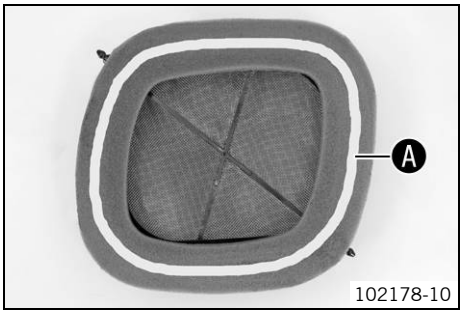
Aceite para filtros de aire de gomaespuma (☛ pág. 145)

– 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. 64)
– Montar la tapa de la caja del filtro de aire. (☛ pág. 62)

11.26 Montar el filtro de aire 🔧

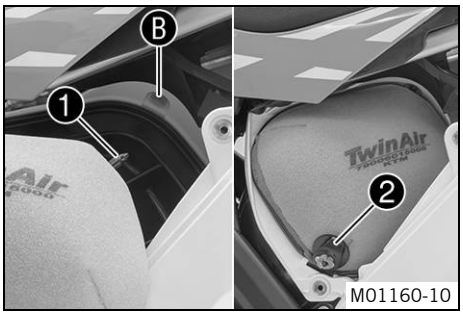


102178-10

Trabajo principal
(Todos los modelos 125/150)

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

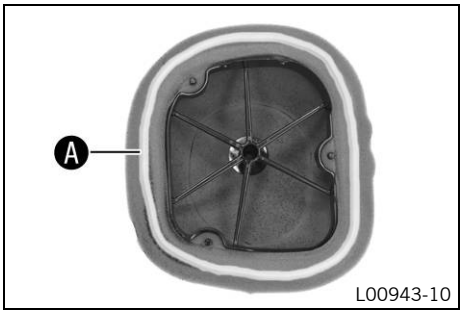
Grasa de larga duración (☛ pág. 145)



M01160-10

– Montar el filtro de aire y colocar la espiga de retención superior ❶ en el casquillo Ⓑ.
  ✓ El filtro de aire está colocado correctamente.
– Fijar la espiga de retención inferior ❷ con la lengüeta de sujeción.

Información
Si el filtro de aire no está montado correctamente, podría entrar polvo y suciedad al motor y provocar una avería.

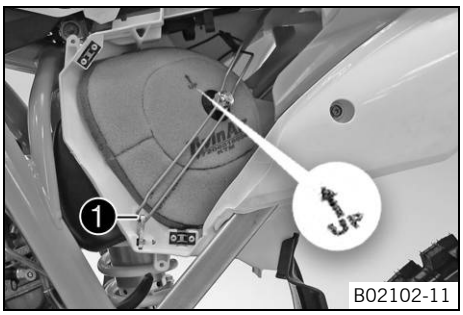


L00943-10

(Todos los modelos 250/300)

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

Grasa de larga duración (☛ pág. 145)



B02102-11

– 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 entrar polvo y suciedad al motor y provocar una avería.

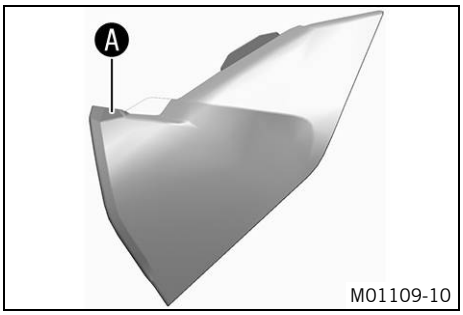
Trabajo posterior

– Montar la tapa de la caja del filtro de aire. (☛ pág. 62)

11.27 Asegurar la tapa de la caja del filtro de aire

Trabajo previo

– Desmontar la tapa de la caja del filtro de aire. (☛ pág. 61)

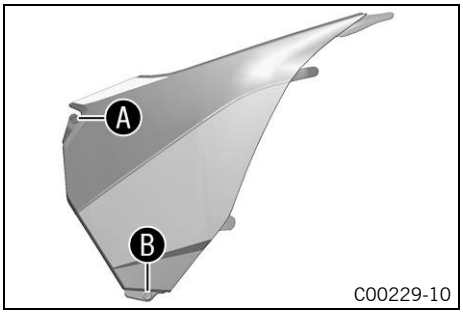


Trabajo principal
(Todos los modelos 125/150)

– Perforar un agujero en la marca Ⓐ.

Prescripción

Diámetro	6 mm (0,24 in)



(Todos los modelos 250/300)

– Perforar un agujero en las marcas Ⓐ y Ⓑ.

Prescripción

Diámetro	6 mm (0,24 in)

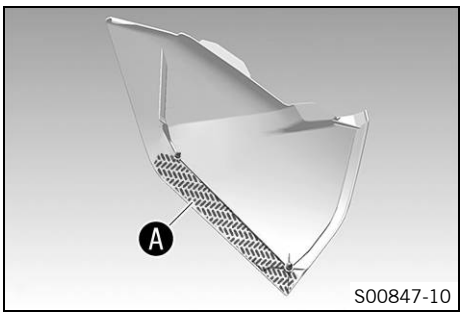
Trabajo posterior

– Montar la tapa de la caja del filtro de aire. (☛ pág. 62)

11.28 Sellar la caja del filtro de aire

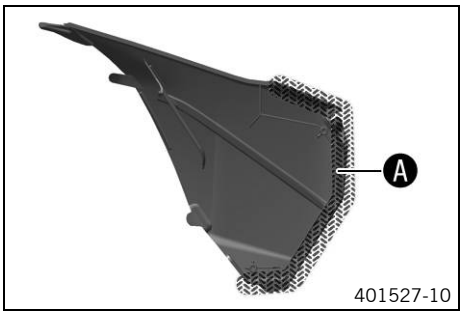
Trabajo previo

– Desmontar la tapa de la caja del filtro de aire. (☛ pág. 61)



Trabajo principal
(Todos los modelos 125/150)

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



(Todos los modelos 250/300)

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

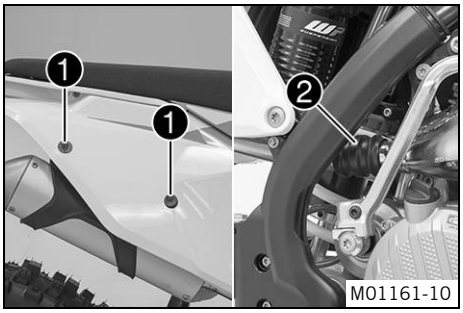
Trabajo posterior

– Montar la tapa de la caja del filtro de aire. (☛ pág. 62)

11.29 Desmontar el silenciador

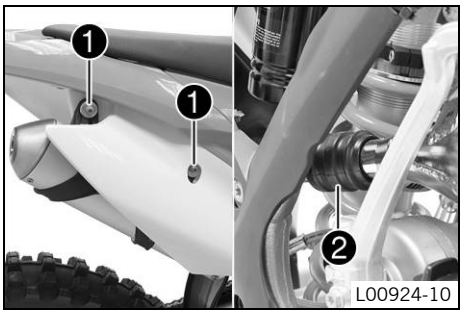
Advertencia
Peligro de quemaduras El equipo de escape alcanza temperaturas muy elevadas durante el funcionamiento del vehículo.

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



(Todos los modelos 125/150)

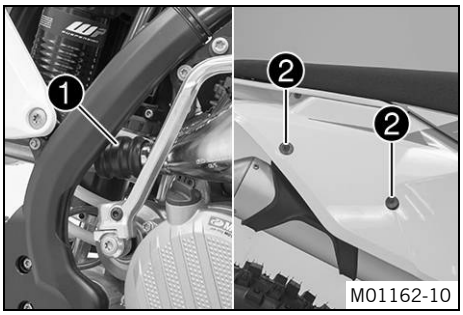
– Retirar los tornillos ❶ con las arandelas.
– Quitar el silenciador del colector por el manguito de goma ❷.



(Todos los modelos 250/300)

– Retirar los tornillos ❶ con las arandelas.
– Quitar el silenciador del colector por el manguito de goma ❷.

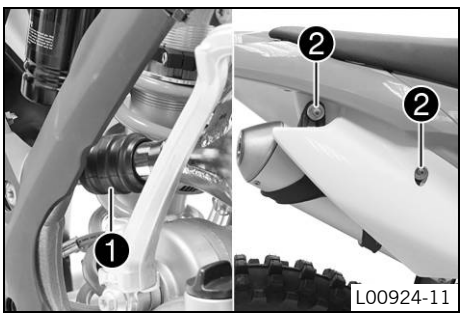
11.30 Montar el silenciador



(Todos los modelos 125/150)

– Colocar el silenciador en el manguito de goma ❶.
– Montar y apretar los tornillos ❷ con las arandelas.
Prescripción

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



(Todos los modelos 250/300)

– Colocar el silenciador en el manguito de goma ❶.
– Montar y apretar los tornillos ❷ con las arandelas.
Prescripción

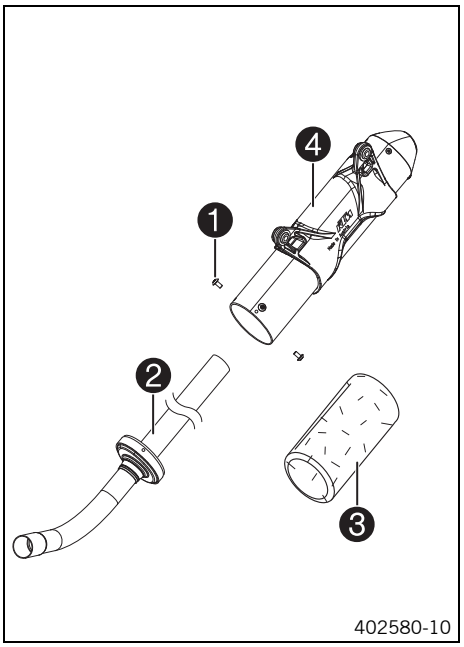
Demás tornillos del chasis	M6	10 Nm (7,4 lbf ft)

11.31 Sustituir el relleno de fibra de vidrio en 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.

Información
Con el tiempo, las fibras del vellón de fibra de vidrio se volatilizan y acceden al exterior: es decir, el silenciador se "consume". Con ello, además de aumentar el nivel de ruidos, se modifica también la característica de potencia del vehículo.



Trabajo previo

– Desmontar el silenciador. (☛ pág. 66)

Trabajo principal

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

Prescripción

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

Trabajo posterior

– Montar el silenciador. (☛ pág. 66)

11.32 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. 60)

(Todos los modelos 125/150)

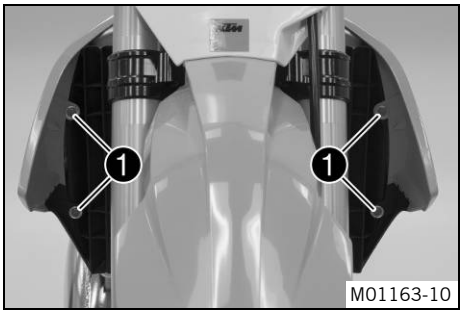
– Girar el mango ❶ en el grifo de gasolina a la posición **OFF**. (Figura M01127-10☛ pág. 15)

(250 SX)

– Girar el mango ❶ en el grifo de gasolina a la posición **OFF**. (Figura B02072-10☛ pág. 15)

(Todos los modelos XC)

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

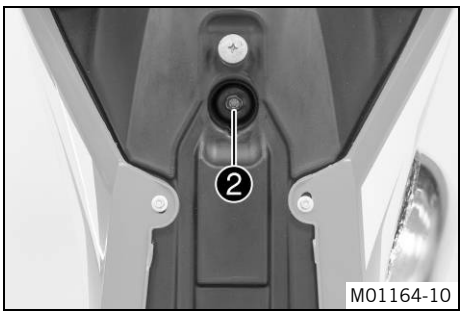


Trabajo principal
(Todos los modelos 125/150)

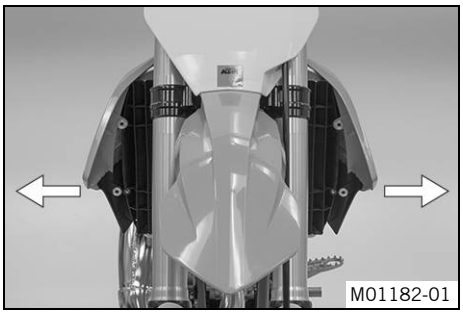
– Soltar la manguera de combustible.

Información
Por la manguera de combustible podrían salir restos de combustible.

– Retirar los tornillos ❶.



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



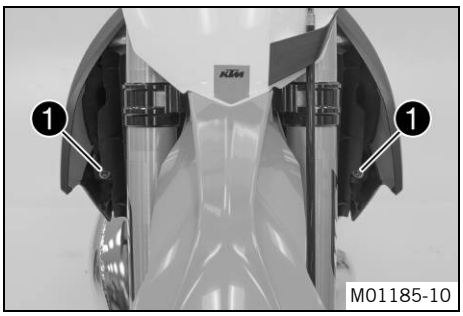
– Retirar los dos spoilers a los lados de la sujeción del radiador y desmontar el depósito de combustible hacia arriba.

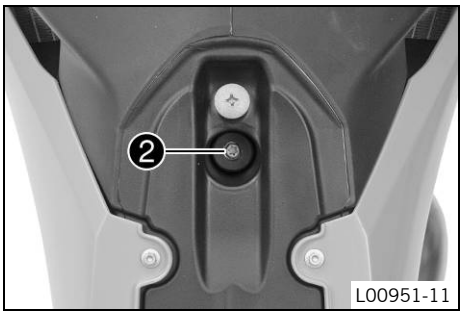
(Todos los modelos 250/300)

– Soltar la manguera de combustible.

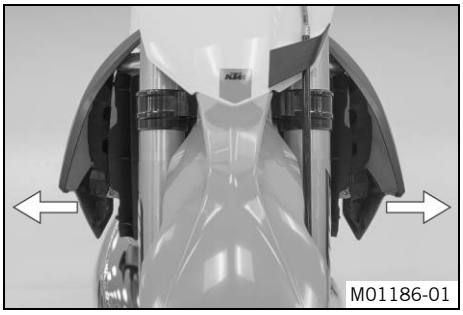
Información
Por la manguera de combustible podrían salir restos de combustible.

– Retirar los tornillos ❶ con los casquillos de collarín.





– Retirar el tornillo ❷ con el casquillo de goma.
– Soltar de la tapa del depósito 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.

11.33 Montar el depósito de combustible

Peligro

Peligro de incendio El carburante es fácilmente inflamable.

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

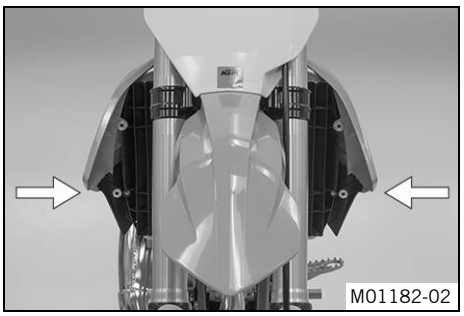
Advertencia

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

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

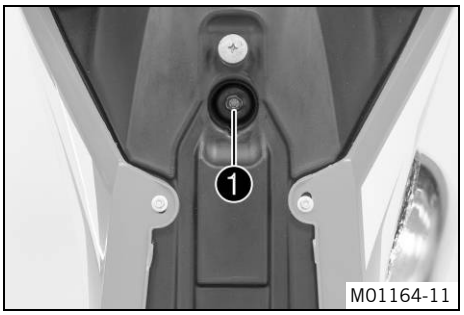
Trabajo principal

- Controlar el tendido del cable bowden del acelerador. (☛ pág. 76)



(Todos los modelos 125/150)

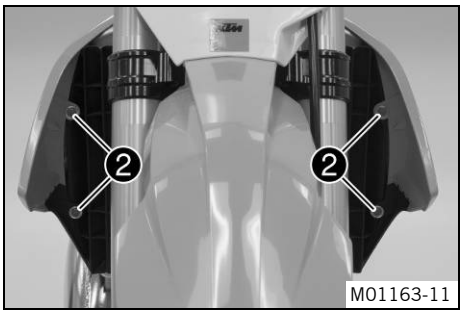
- Colocar el depósito de combustible en su posición correcta y enganchar los dos spoilers laterales en la sujeción del radiador.
- Asegurarse de que no queda aprisionado ni puede deteriorarse ningún cable eléctrico ni cable bowden.



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

  Prescripción

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

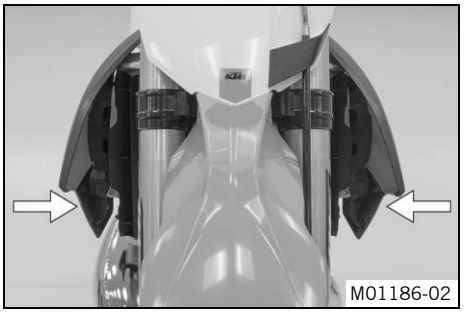


- Montar y apretar los tornillos ❷.

  Prescripción

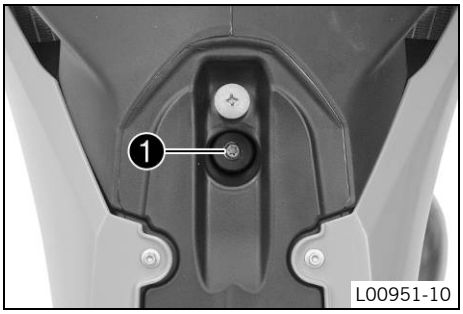
Demás tornillos del chasis	M6	10 Nm (7,4 lbf ft)

- Conectar la manguera de combustible.



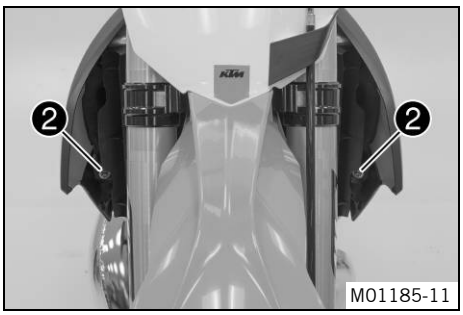
(Todos los modelos 250/300)

- Colocar el depósito de combustible en su posición correcta y enganchar los dos spoilers laterales en la sujeción del radiador.
- Asegurarse de que no queda aprisionado ni puede deteriorarse ningún cable eléctrico ni cable bowden.



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

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



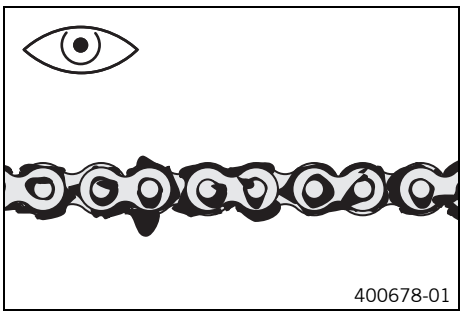
– Montar y apretar los tornillos ❷ con los casquillos de collarín.
  Prescripción

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

– Conectar la manguera de combustible.

Trabajo posterior
– Montar el asiento. (☛ pág. 61)

11.34 Controlar la suciedad de la cadena



– Comprobar si hay suciedad patente sobre la cadena.
  » Si la cadena está muy sucia:
    – Limpiar la cadena. (☛ pág. 70)

11.35 Limpiar la cadena

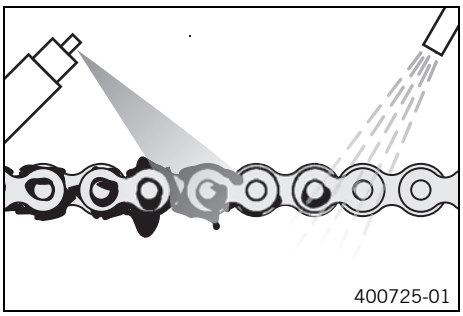
Advertencia
Peligro de accidente Los lubricantes disminuyen la adherencia de los neumáticos a la calzada.
– Eliminar los restos de lubricante utilizando un producto de limpieza adecuado.

Advertencia
Peligro de accidente Reducción de la capacidad de frenado a causa de aceite o grasa sobre los discos de freno.
– Mantener los discos de freno siempre limpios de aceite y grasa y, si fuera necesario, limpiarlos con un limpiador de frenos.

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

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

Trabajo previo
– Levantar la motocicleta con un caballete elevador. (☛ pág. 48)



Trabajo principal

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

Agente de limpieza para cadenas (☛ pág. 145)
Spray para cadenas (todoterreno) (☛ pág. 146)

Trabajo posterior

– Quitar la motocicleta del caballete elevador. (☛ pág. 48)

11.36 Controlar la tensión de la cadena

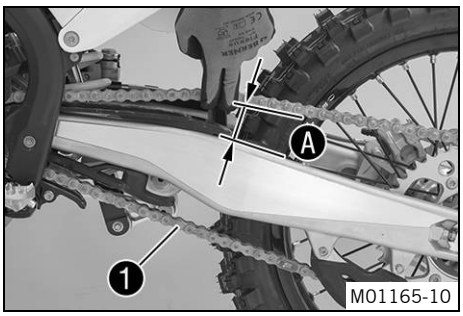
Advertencia

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. 48)



Trabajo principal

(Todos los modelos 125/150)

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

Prescripción

La parte inferior de la cadena ❶ debe estar tensada.

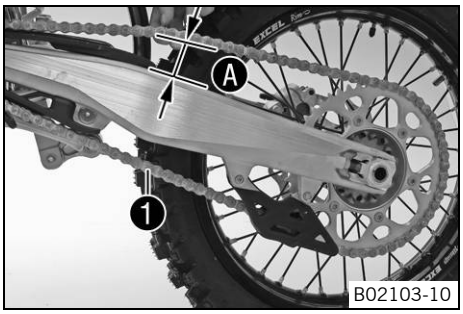
Información

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

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

» Si la tensión de la cadena no coincide con el valor prescrito:

– Ajustar la tensión de la cadena. (☛ pág. 72)



(Todos los modelos 250/300)

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

Prescripción

La parte inferior de la cadena ❶ debe estar tensada.

Información

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

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

» Si la tensión de la cadena no coincide con el valor prescrito:

– Ajustar la tensión de la cadena. (☛ pág. 72)

Trabajo posterior

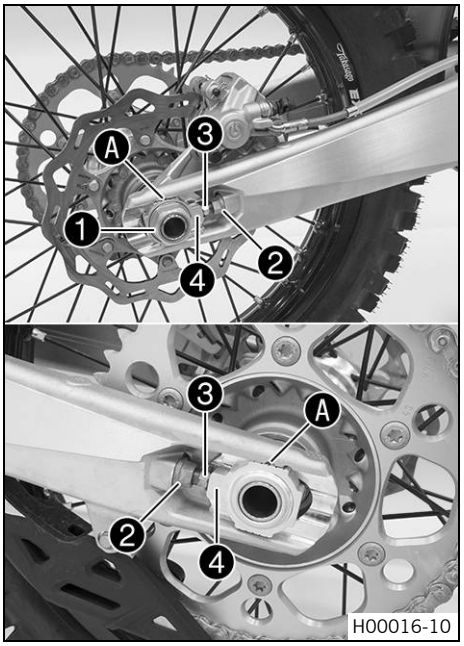
– Quitar la motocicleta del caballete elevador. (☛ pág. 48)

11.37 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.



H00016-10

Trabajo previo

– Levantar la motocicleta con un caballete elevador. (☛ pág. 48)
– Controlar la tensión de la cadena. (☛ pág. 71)

Trabajo principal

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

Prescripción

Tensión de la cadena	55... 58 mm (2,17... 2,28 in)
Girar los tornillos de ajuste ❸ a la izquierda y a la derecha hasta que las marcas de los tensores derecho e izquierdo de la cadena estén en la misma posición respecto a las marcas de referencia Ⓐ. De esta manera, la rueda trasera queda alineada correctamente.	

– 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)

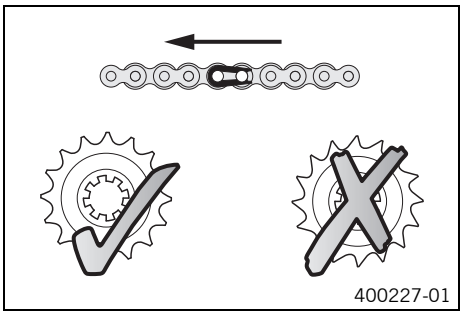
Información

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

– Quitar la motocicleta del caballete elevador. (☛ pág. 48)

11.38 Comprobar la cadena, la corona, el piñón y la guía de la cadena


400227-01

Trabajo previo

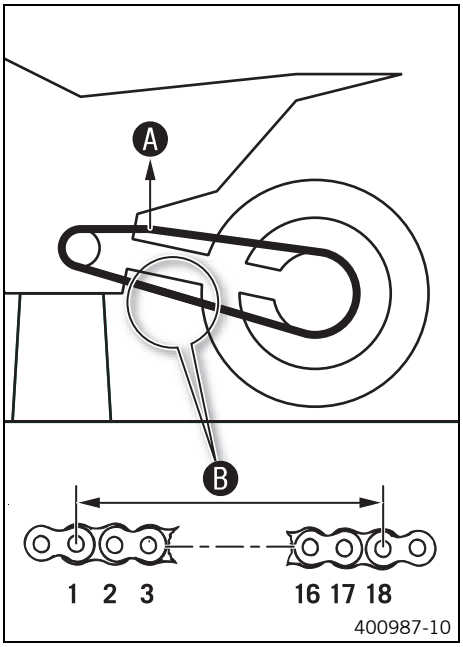
– Levantar la motocicleta con un caballete elevador. (☛ pág. 48)

Trabajo principal

– Poner la caja de cambios en ralentí.
– Comprobar si la corona y el piñón de la cadena están desgastados.
  » Si la corona o el piñón de la cadena están desgastados:
    – Sustituir el juego de transmisión.

Información

La cadena, la corona y el piñón deben cambiarse siempre juntos.



– 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.)

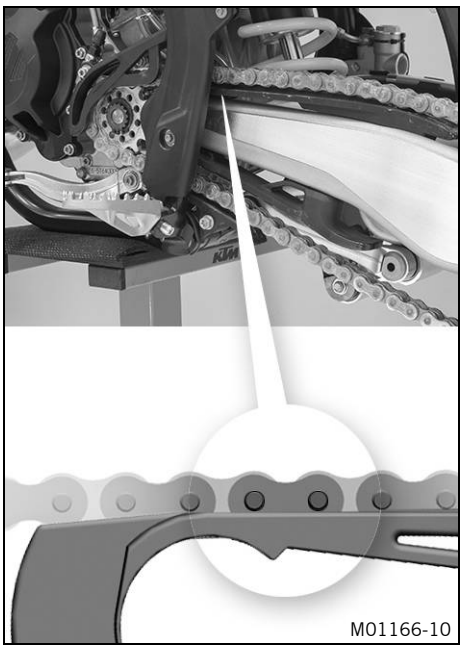
– Medir la separación Ⓑ entre 18 eslabones de la cadena en la sección inferior de la cadena.

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

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

» Si la distancia Ⓑ es superior al valor prescrito:
– Sustituir el juego de transmisión.

Información
Cuando se monta una cadena nueva también deben sustituirse la corona y el piñón de la cadena.
Si se montan en una corona o un piñón usados, las cadenas nuevas se desgastan más rápido.

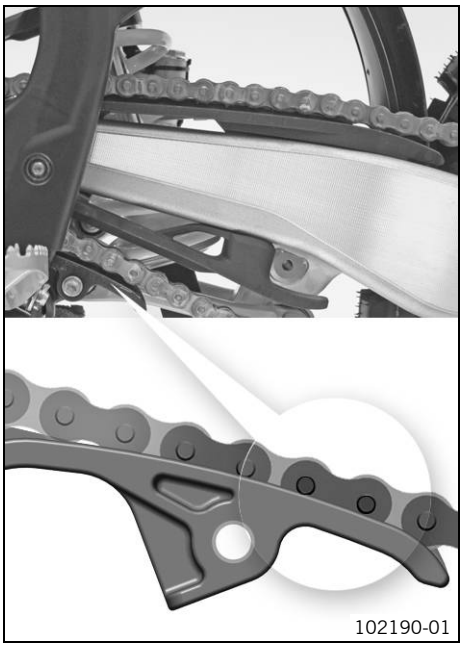


(Todos los modelos 125/150)

– Controlar el desgaste de la protección contra el deslizamiento de la cadena.
» Si el borde inferior del perno de la cadena está a la misma altura o por debajo de la protección contra el deslizamiento de la cadena:
– Sustituir la protección contra el deslizamiento de la cadena.
– Controlar que la protección contra el deslizamiento de la cadena esté asentada con firmeza.
» Si la protección contra el deslizamiento de la cadena está suelta:
– Apretar los tornillos de la protección contra el deslizamiento de la cadena.

Prescripción

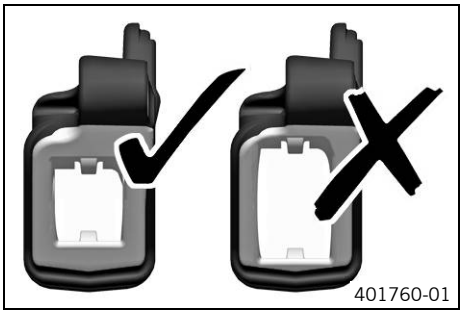
Tornillo de la protección contra el deslizamiento de la cadena	M6	6 Nm (4,4 lbf ft)	**Loctite® 243™**



– Controlar el desgaste de la pieza de deslizamiento de la cadena.
» 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.
– Controlar que la pieza de deslizamiento de la cadena esté asentada con firmeza.
» Si la pieza de deslizamiento de la cadena está suelta:
– Apretar el tornillo de la pieza de deslizamiento de la cadena.

Prescripción

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


401760-01

– Controlar si la guía de la cadena está desgastada.

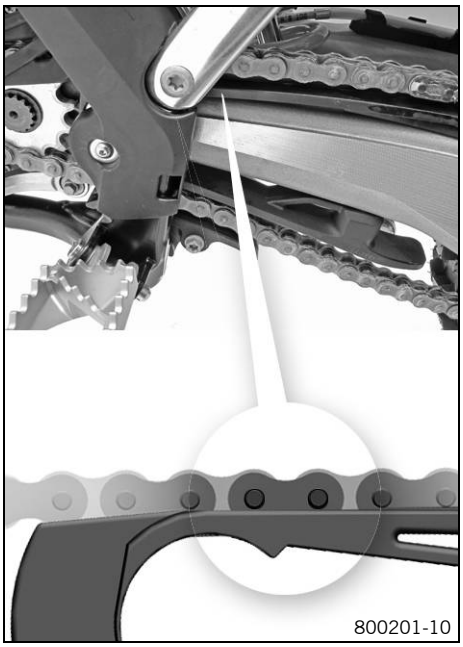
Información
El desgaste puede verse en la parte delantera de la guía de la cadena.

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


102192-01

– Controlar si la guía de la cadena está colocada firmemente.
» Si la guía de la cadena está suelta:
– Apretar los tornillos de la guía de la cadena.
Prescripción

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


800201-10

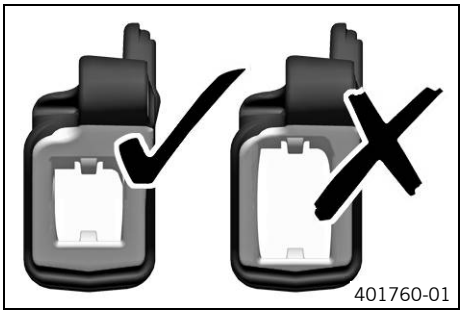
(Todos los modelos 250/300)
– Controlar el desgaste de la protección contra el deslizamiento de la cadena.
» Si el borde inferior del perno de la cadena está a la misma altura o por debajo de la protección contra el deslizamiento de la cadena:
– Sustituir la protección contra el deslizamiento de la cadena.
– Controlar que la protección contra el deslizamiento de la cadena esté asentada con firmeza.
» Si la protección contra el deslizamiento de la cadena está suelta:
– Apretar los tornillos de la protección contra el deslizamiento de la cadena.
Prescripción

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


800202-10

– Controlar el desgaste de la pieza de deslizamiento de la cadena.
» 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.
– Controlar que la pieza de deslizamiento de la cadena esté asentada con firmeza.
» Si la pieza de deslizamiento de la cadena está suelta:
– Apretar el tornillo de la pieza de deslizamiento de la cadena.
Prescripción

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


401760-01

– Controlar si la guía de la cadena está desgastada.

Información
El desgaste puede 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.

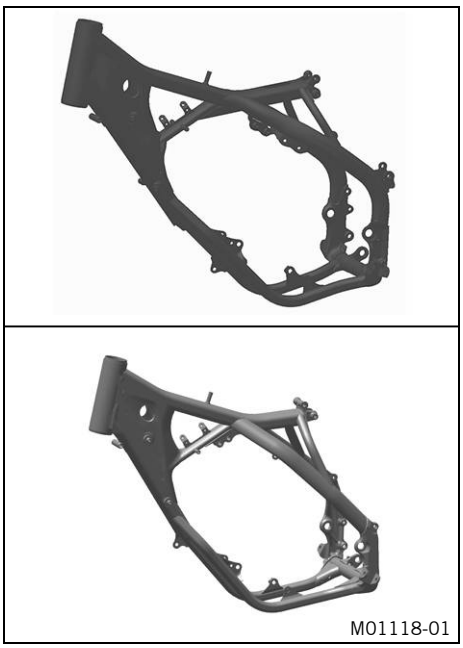

102192-01

– Controlar si la guía de la cadena está colocada firmemente.
» Si la guía de la cadena está suelta:
– Apretar los tornillos de la guía de la cadena.
Prescripción

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

Trabajo posterior
– Quitar la motocicleta del caballete elevador. (☛ pág. 48)

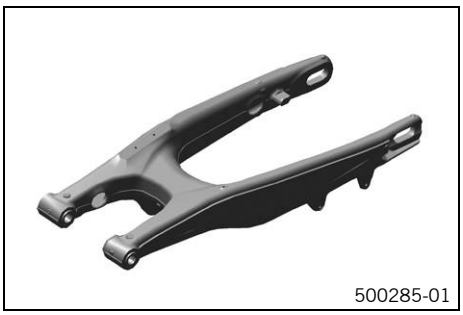
11.39 Controlar el chasis


M01118-01

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

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

11.40 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.

11.41 Controlar el tendido del cable bowden del acelerador

Trabajo previo

– Desmontar el asiento. (☛ pág. 60)

(Todos los modelos 125/150)

– Girar el mango ❶ en el grifo de gasolina a la posición **OFF**. (Figura M01127-10☛ pág. 15)

(250 SX)

– Girar el mango ❶ en el grifo de gasolina a la posición **OFF**. (Figura B02072-10☛ pág. 15)

(Todos los modelos XC)

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

– Desmontar el depósito de combustible. 🔧 (☛ pág. 67)


M01168-01

Trabajo principal

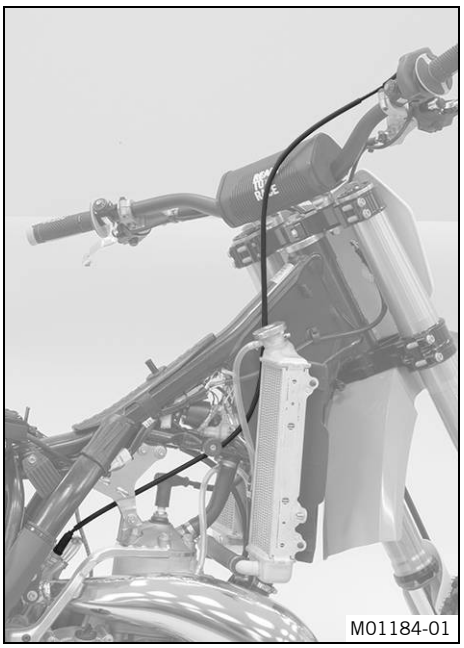
(Todos los modelos 125/150)

– Controlar el tendido del cable bowden del acelerador.

El cable bowden del gas 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. El cable bowden del gas debe estar fijado con la cinta de goma al apoyo del depósito de combustible.

» Si el cable bowden del acelerador no está tendido de acuerdo con la especificación:

– Corregir el tendido del cable bowden del acelerador.


M01184-01

(Todos los modelos 250/300)

– Controlar el tendido del cable bowden del acelerador.

El cable bowden del gas 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. El cable bowden del gas debe estar fijado con la cinta de goma al apoyo del depósito de combustible.

» Si el cable bowden del acelerador no está tendido de acuerdo con la especificación:

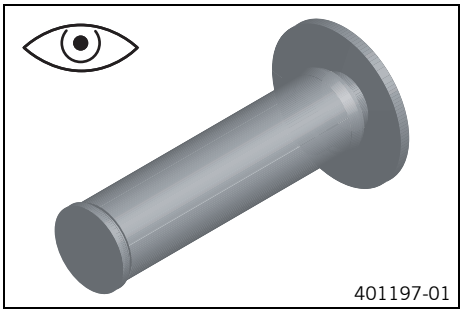
– Corregir el tendido del cable bowden del acelerador.

Trabajo posterior

– Montar el depósito de combustible. 🔧 (☛ pág. 69)

– Montar el asiento. (☛ pág. 61)

11.42 Controlar la empuñadura de goma

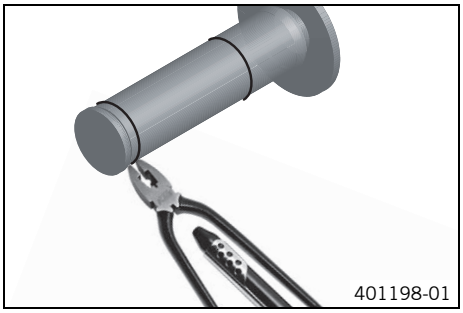


– Controlar que las empuñaduras de goma del manillar no estén deterioradas ni desgastadas y que estén bien sujetas.
  » Si una empuñadura de goma está deteriorada, desgastada o suelta:
    – Sustituir y asegurar la empuñadura de goma.

Adhesivo para puños (00062030051) (☛ pág. 145)

11.43 Asegurar adicionalmente la empuñadura de goma

Trabajo previo
– Controlar la empuñadura de goma. (☛ pág. 77)

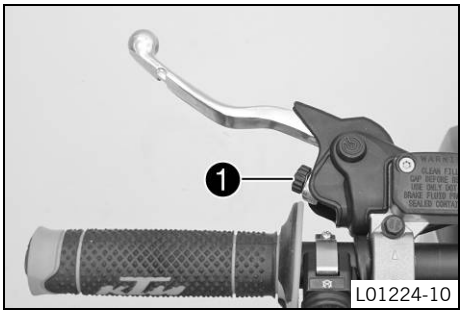


Trabajo principal
– Asegurar la empuñadura de goma con alambre de sujeción por dos puntos.

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.

11.44 Ajustar la posición básica de la maneta del embrague

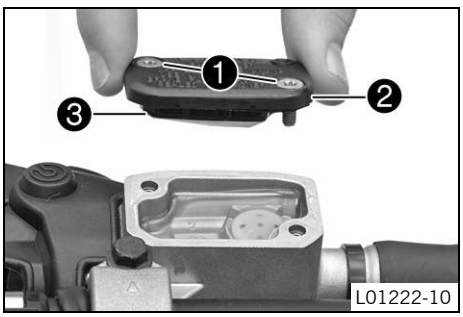


– Adaptar la posición básica de la maneta del embrague al tamaño de su mano, girando el tornillo de ajuste ❶.

Información
Girando el tornillo de ajuste en sentido antihorario, la maneta del embrague se acerca al manillar.
Girando el tornillo de ajuste en sentido horario, la maneta del embrague se separa del manillar.
El rango de ajuste está limitado.
Hay que girar el tornillo de ajuste solo con la mano, sin forzarlo.
No realizar los ajustes durante la conducción.

11.45 Controlar y corregir el nivel de nivel de líquido del embrague hidráulico

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



– Colocar el depósito de reserva del embrague hidráulico montado sobre el manillar en posición horizontal.
– Retirar 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. 144)

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

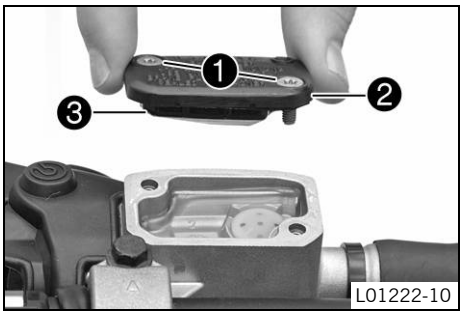
Información
Si se derrama o rebosa líquido de frenos, limpiar inmediatamente las piezas con agua.

11.46 Cambiar el líquido del embrague hidráulico

Advertencia

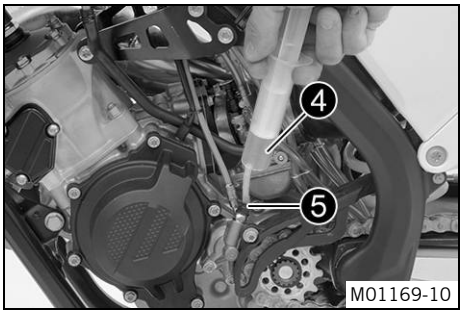
Amenaza para el medio ambiente Los materiales contaminantes provocan daños en el medio ambiente.

– 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)

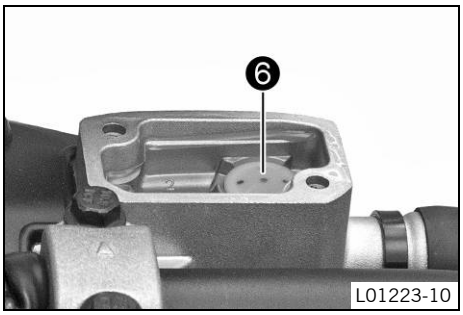
– Colocar el depósito de reserva del embrague hidráulico montado sobre el manillar en posición horizontal.
– Retirar los tornillos ❶.
– Desmontar la tapa ❷ con la membrana ❸.



– 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. 144)

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

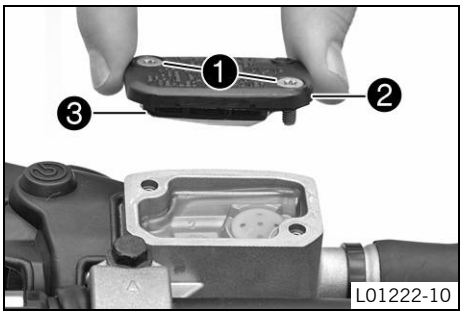


– Inyectar líquido en el sistema solamente hasta que el líquido salga sin burbujas por el orificio ❻ del cilindro emisor.
– Durante esta operación, aspirar líquido del depósito de reserva del cilindro emisor, para evitar que rebose.
– Desmontar la jeringa de purga de aire. Montar el tornillo de purga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

Prescripción

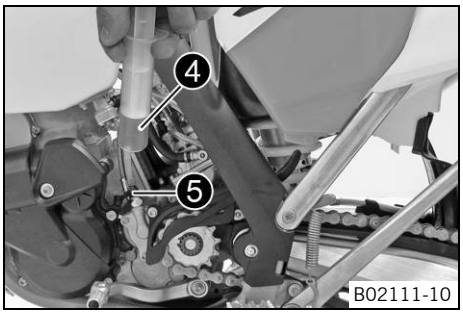
Nivel de líquido por debajo del borde superior del depósito	4 mm (0,16 in)

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



(Todos los modelos 250/300)

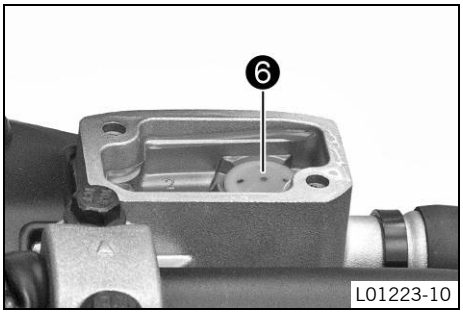
– Colocar el depósito de reserva del embrague hidráulico montado sobre el manillar en posición horizontal.
– Retirar los tornillos ❶.
– Desmontar la tapa ❷ con la membrana ❸.



– 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. 144)

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



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

  Prescripción

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

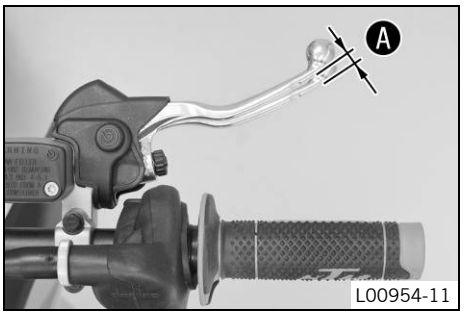
– Colocar la tapa con la membrana. Montar los tornillos y apretarlos.

12.1 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.

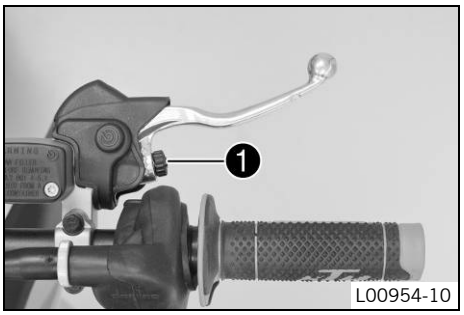


– Empujar la maneta del freno de mano hacia delante y controlar la carrera en vacío Ⓐ.

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. 80)

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. 80)
– Adaptar la posición básica de la maneta del freno de mano al tamaño de la mano, girando el tornillo de ajuste ❶.

Información

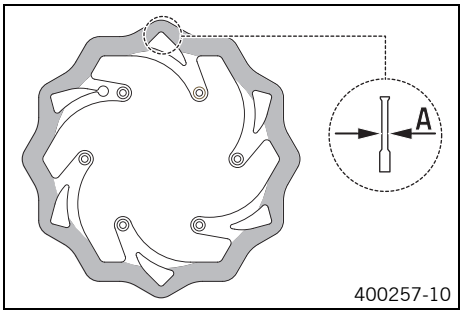
Girando el tornillo de ajuste en sentido horario, la maneta del freno de mano se separa del manillar.
Girando el tornillo de ajuste en sentido antihorario, la maneta del freno de mano se acerca al manillar.
La gama de ajuste del tornillo es limitada.
Hay que girar el tornillo de ajuste sólo con la mano,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

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.

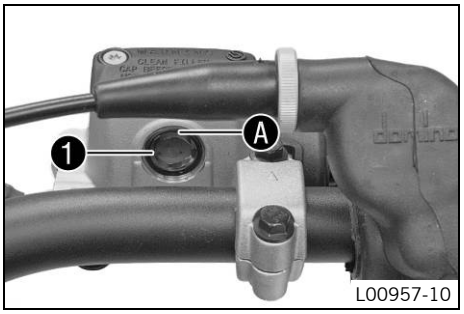
12.4 Controlar el nivel de líquido de frenos en el freno delantero

Advertencia
Peligro de accidente Avería en el equipo de frenos.

– Si el nivel de líquido de frenos desciende de la marca o del valor especificado, significa que hay una fuga en el equipo de frenos o que las pastillas de freno están completamente gastadas. Controlar el equipo de frenos, no continuar conduciendo. (Su taller especializado autorizado KTM estará encantado de ayudarle.)

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

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



Trabajo previo
– Controlar las pastillas del freno de la rueda delantera. (☛ pág. 82)

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 1.
  » Si el nivel de líquido de frenos ha bajado de la marca A:
    – Completar líquido de frenos de la rueda delantera. 🔧 (☛ pág. 81)

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 desciende de la marca o del valor especificado, significa que hay una fuga en el equipo de frenos o que las pastillas de freno están completamente gastadas. Controlar el equipo de frenos, no continuar conduciendo. (Su taller especializado autorizado KTM estará encantado de ayudarle.)

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

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

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

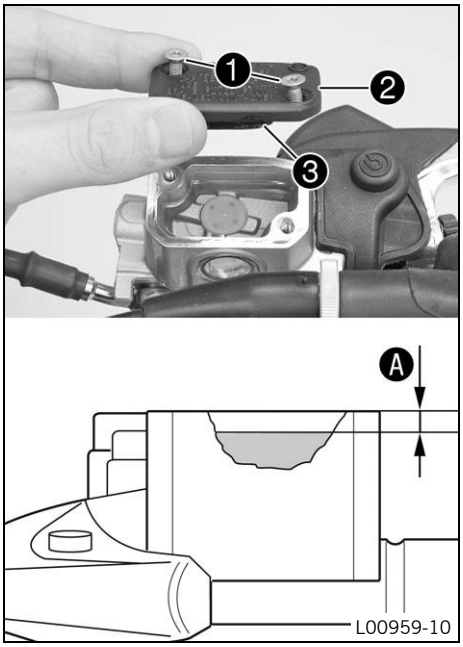
– Sustituir el líquido de los frenos delantero y trasero de acuerdo con el programa de servicio. (Su taller especializado autorizado KTM estará encantado de ayudarle.)

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

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

Información
No utilizar 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. 82)



Trabajo principal

– Colocar el depósito de líquido de frenos montado sobre el manillar en posición horizontal.
– Retirar los tornillos 1.
– Desmontar la tapa 2 con membrana 3.
– Completar el nivel de líquido de frenos hasta la cota A.

Prescripción

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

Líquido de frenos DOT 4 / DOT 5.1 (☛ pág. 144)

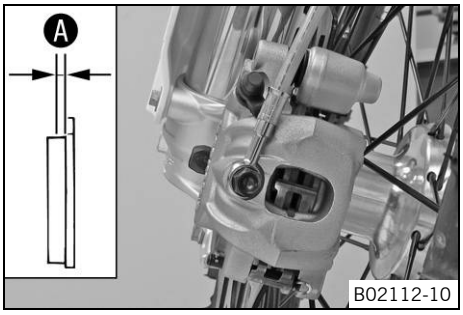
– Colocar la tapa con la membrana. Montar los tornillos y apretarlos.

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 A de las pastillas de freno.

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

» Si el espesor de las pastillas de freno es inferior al mínimo:
– Sustituir las pastillas del freno delantero. 🔧 (☛ pág. 82)

– Controlar si las pastillas de freno están dañadas o agrietadas.

» En caso de detectar daños o grietas:
– Sustituir las pastillas del freno delantero. 🔧 (☛ pág. 82)

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.

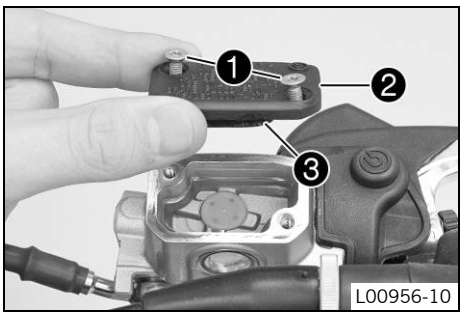
Advertencia

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

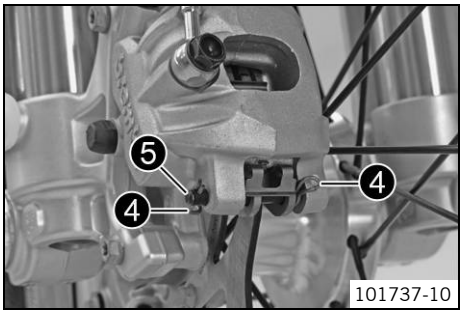
No utilizar nunca líquido de frenos DOT 5. Este producto está basado en aceite de silicona, y tiene un colorante de color púrpura. Las juntas y los tubos de freno no están concebidos para el empleo de líquido de frenos DOT 5.
No permita que el líquido de frenos entre en contacto con piezas pintadas del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



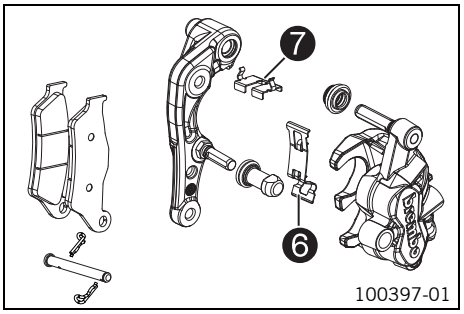
– Colocar el depósito de líquido de frenos montado sobre el manillar en posición horizontal.
– Soltar los tornillos ❶.
– Desmontar la tapa ❷ con membrana ❸.
– Presionar la pinza del freno contra el disco de freno con la mano para retraer el pistón de freno. Asegurarse de que no rebose líquido de frenos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

Información

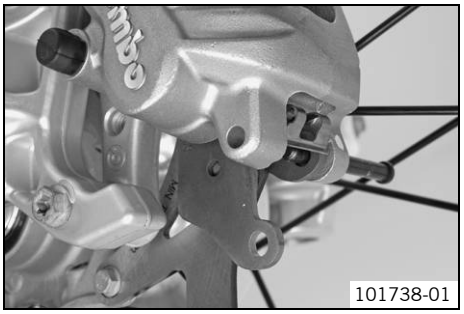
Al comprimir los pistones de freno, asegurarse de que la pinza del freno no oprime los radios.



– 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.



– Comprobar que el muelle de láminas ❻ de la pinza del freno y la chapa deslizante ❼ del soporte de la pinza de freno estén colocados correctamente.

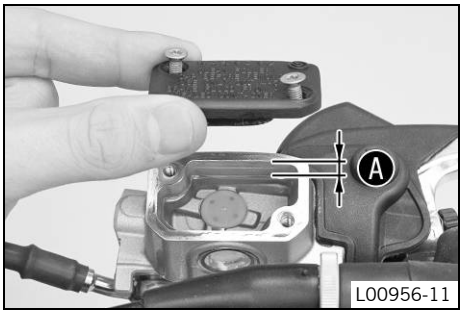


– Introducir las pastillas de freno nuevas, colocar el bulón y montar el pasador elástico.

Información

Sustituir las pastillas de freno siempre por juegos.

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



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

Prescripción

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

Líquido de frenos DOT 4 / DOT 5.1 (☛ pág. 144)

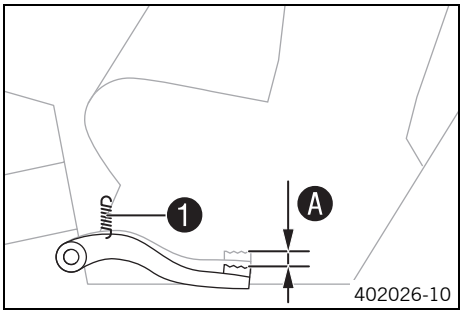
– Colocar la tapa con membrana. Montar los tornillos y apretarlos.

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 Ⓐ.

Prescripción

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

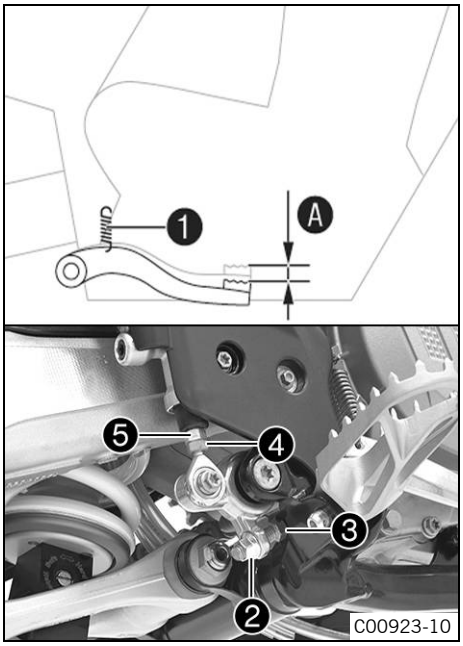
» Si la carrera en vacío no coincide con el valor prescrito:
  – Ajustar la posición básica del pedal del freno. 🔧 (☛ pág. 84)

– 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.



(Todos los modelos 125/150)

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

Información
El rango de ajuste está limitado.

– Girar debidamente el vástago de presión ❸ hasta alcanzar la carrera en vacío Ⓐ. Si fuera necesario, adaptar la posición básica del pedal del freno.

Prescripción

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

– Sujetar el tornillo ❺ y apretar la tuerca ❹.

Prescripción

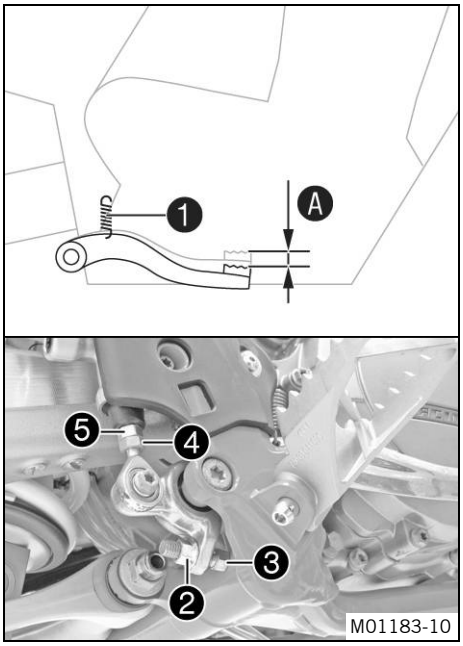
Tuerca del tope del pedal del freno	M8	20 Nm (14,8 lbf ft)

– Sujetar la barra de presión ❸ y apretar la tuerca ❷.

Prescripción

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

– Enganchar el muelle ❶.



(Todos los modelos 250/300)

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

Información
El rango de ajuste está limitado.

– Girar debidamente el vástago de presión ❸ hasta alcanzar la carrera en vacío Ⓐ. Si fuera necesario, adaptar la posición básica del pedal del freno.

Prescripción

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

– Sujetar el tornillo ❺ y apretar la tuerca ❹.

Prescripción

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

– Sujetar la barra de presión ❸ y apretar la tuerca ❷.

Prescripción

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

– Enganchar el muelle ❶.

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

Advertencia
Peligro de accidente Avería en el equipo de frenos.

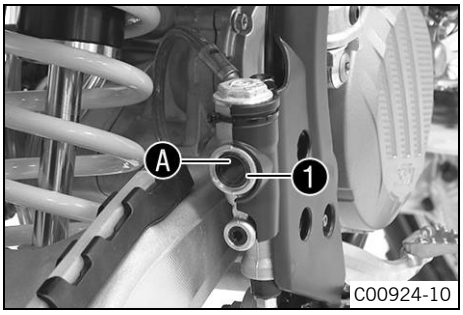
– Si el nivel de líquido de frenos desciende de la marca o del valor especificado, significa que hay una fuga en el equipo de frenos o que las pastillas de freno están completamente gastadas. Controlar el equipo de frenos, no continuar conduciendo. (Su taller especializado autorizado KTM estará encantado de ayudarle.)

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

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

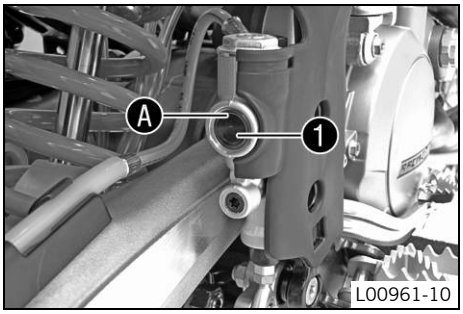
Trabajo previo

– Controlar las pastillas del freno de la rueda trasera. (☛ pág. 87)



Trabajo principal
(Todos los modelos 125/150)

– 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 descendido de la marca Ⓐ:
    – Rellenar el líquido de frenos en la rueda trasera. 🔧 (☛ pág. 86)



(Todos los modelos 250/300)

– Colocar el vehículo en posición vertical.
– Controlar el nivel de líquido de frenos en la mirilla 1.
  » Si el nivel de líquido de frenos ha descendido de la marca A:
    – Rellenar el líquido de frenos en la rueda trasera. (pág. 86)

12.11 Rellenar el líquido de frenos en la rueda trasera

Advertencia
Peligro de accidente Avería en el equipo de frenos.

– Si el nivel de líquido de frenos desciende de la marca o del valor especificado, significa que hay una fuga en el equipo de frenos o que las pastillas de freno están completamente gastadas. Controlar el equipo de frenos, no continuar conduciendo. (Su taller especializado autorizado KTM estará encantado de ayudarle.)

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

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

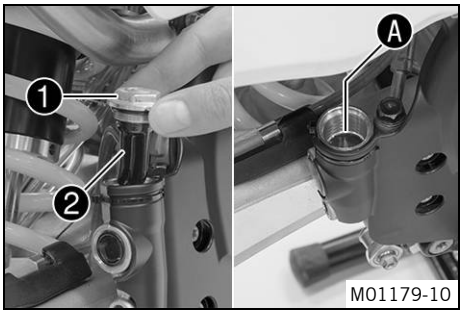
Advertencia
Peligro de accidente Reducción de la capacidad de frenado por envejecimiento del líquido de frenos.

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

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

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

Información
No utilizar nunca líquido de frenos DOT 5. Este producto está basado en aceite de silicona y tiene un colorante de color púrpura. Las juntas y los tubos del 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. 87)

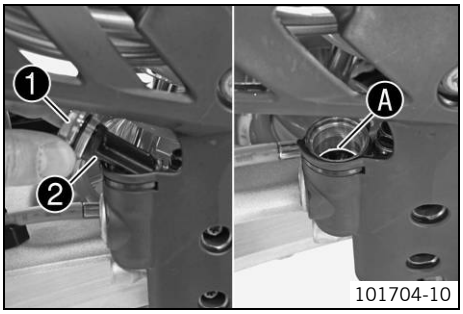
Trabajo principal
(Todos los modelos 125/150)

– Colocar el vehículo en posición vertical.
– Retirar el tapón roscado 1 con la membrana 2 y la junta tórica.
– Rellenar líquido de frenos hasta la marca A.

Líquido de frenos DOT 4 / DOT 5.1 (pág. 144)

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

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



(Todos los modelos 250/300)

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

Líquido de frenos DOT 4 / DOT 5.1 (☛ pág. 144)

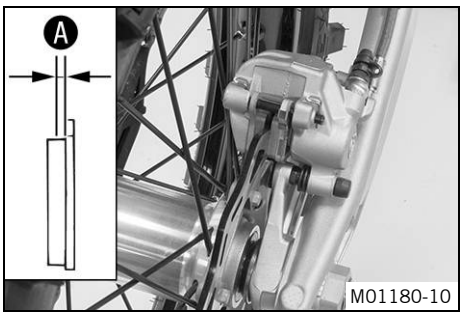
– Montar el tapón roscado con la membrana y la junta tórica.

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. 87)

– Controlar si las pastillas de freno están dañadas o agrietadas.
» En caso de detectar daños o grietas:
– Sustituir las pastillas del freno trasero. 🔧 (☛ pág. 87)

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.

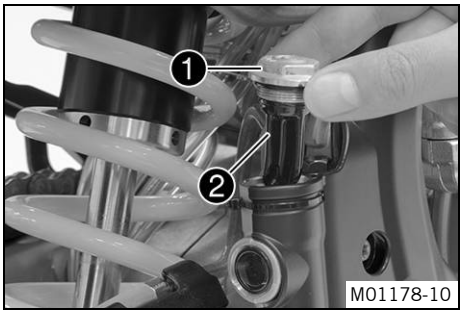
Advertencia
Peligro de accidente Reducción de la capacidad de frenado por envejecimiento del líquido de frenos.

– 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.

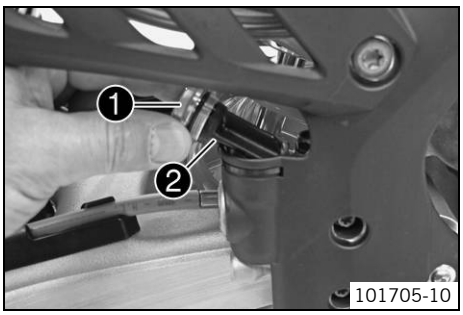
– Elimine correctamente conforme a la normativa en vigor los productos tales como aceites, grasas, filtros, combustible, productos de limpieza, líquido de frenos, etc.

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 del 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.



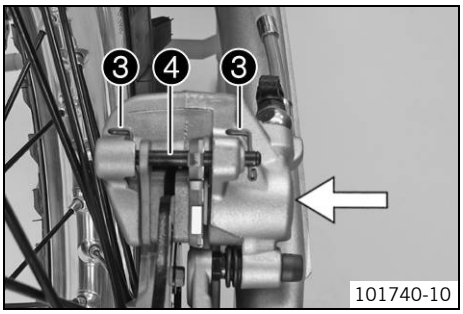
(Todos los modelos 125/150)

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



(Todos los modelos 250/300)

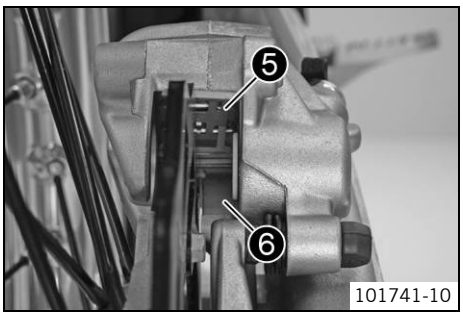
– Colocar el vehículo en posición vertical.
– Retirar el tapón roscado ❶ con la membrana ❷ y la junta tórica.



– Con la mano, presionar la pinza del freno hacia el disco de freno para retraer el pistón de freno, asegurándose de que no rebose líquido de frenos del depósito de líquido de frenos y, si lo hace, aspirarlo.

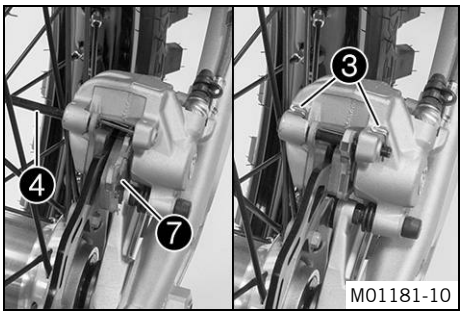
Información
Al comprimir el pistón de freno, asegurarse de que la pinza del freno no oprime los radios.

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



– Comprobar que el muelle de láminas ❺ de la pinza del freno y la chapa deslizante ❻ del soporte de la pinza de freno estén colocados correctamente.

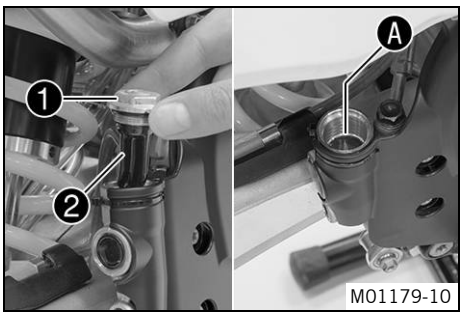
Información
La flecha en el muelle de láminas indica el sentido de giro del disco de freno.



– Colocar las pastillas de freno nuevas, insertar el bulón ❹ y montar el pasador elástico ❸.

Información
Sustituir siempre todas las pastillas de freno.
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.



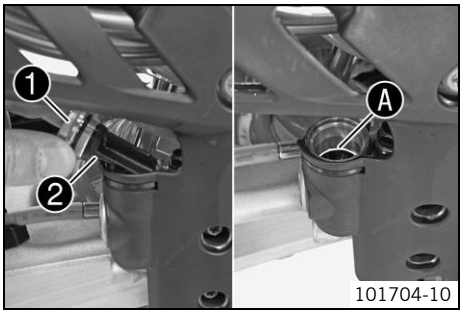
(Todos los modelos 125/150)

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

Líquido de frenos DOT 4 / DOT 5.1 (☛ pág. 144)

– 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.



(Todos los modelos 250/300)

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

Líquido de frenos DOT 4 / DOT 5.1 (☛ pág. 144)

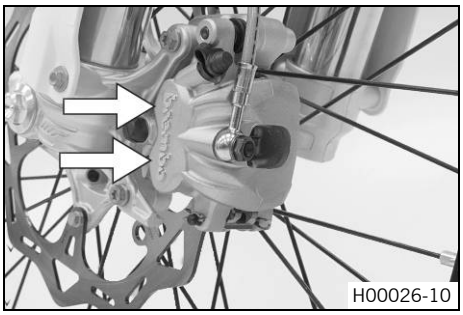
– Montar y apretar el tapón roscado ❶ con la membrana ❷ y la junta tórica.

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

13.1 Desmontar la rueda delantera

Trabajo previo

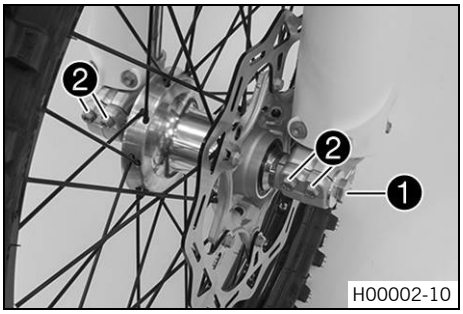
– Levantar la motocicleta con un caballete elevador. (☛ pág. 48)



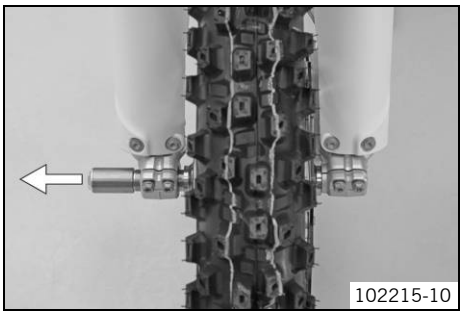
Trabajo principal

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

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

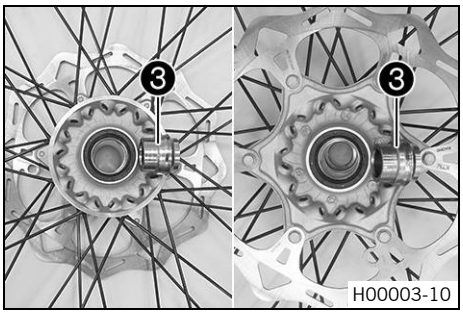


– Soltar unas cuantas vueltas el tornillo ❶.
– Soltar los tornillos ❷.
– Ejercer presión sobre el tornillo ❶ para hacer salir el eje de la rueda del puño de la horquilla.
– Soltar el tornillo ❶.



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

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

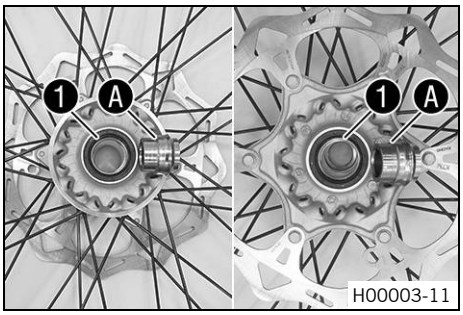


– Extraer los casquillos distanciadores ❸.

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.

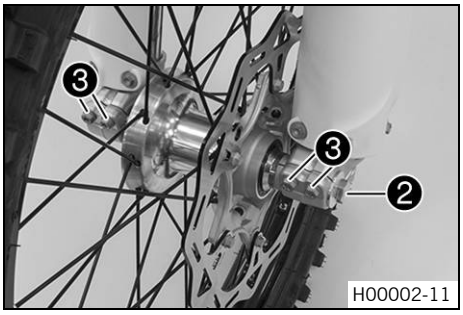
– Mantener los discos de freno siempre limpios de aceite y grasa y, si fuera necesario, limpiarlos con un limpiador de frenos.



– Comprobar que el rodamiento de rueda no está deteriorado ni desgastado.
  » Si el rodamiento de la rueda está deteriorado o desgastado:
    – Sustituir el rodamiento de la rueda delantera.
– Limpiar y engrasar los anillos de retén ❶ y la superficie de rodadura Ⓐ de los casquillos distanciadores.

Grasa de larga duración (☛ pág. 145)

– Montar los casquillos distanciadores.



– Levantar la rueda delantera en la horquilla, posicionarla e introducir el eje de la rueda.
  ✓ Las pastillas de freno están colocadas correctamente.
– Montar y apretar el tornillo ❷.

  Prescripción

Tornillo del eje de la rueda delantera	M20x1,5	35 Nm (25,8 lbf ft)

– Accionar varias veces la maneta del freno de mano, hasta que las pastillas de freno se apoyen en el disco de freno.
– Quitar la motocicleta del caballete elevador. (☛ pág. 48)
– Accionar el freno de la rueda delantera y comprimir la horquilla con fuerza varias veces para que se alineen las botellas de la horquilla.
– Apretar los tornillos ❸.

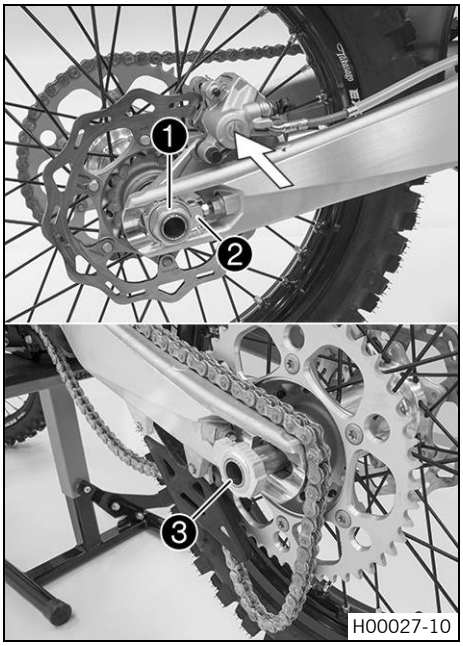
  Prescripción

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. 48)



Trabajo principal

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

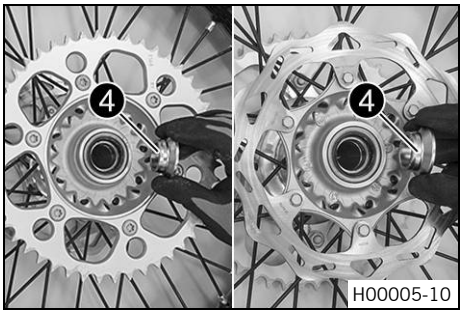
Información
Al comprimir el pistón de freno, asegurarse de que la pinza del freno no oprime los radios.

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

Información
Tapar los componentes para que no resulten dañados.

– Sujetar la rueda trasera y extraer el eje de la rueda. Extraer la rueda trasera del basculante.

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



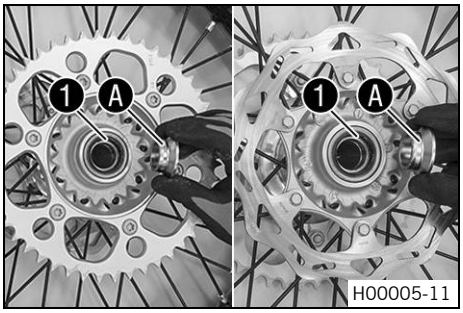
– Extraer los casquillos distanciadores ❹.

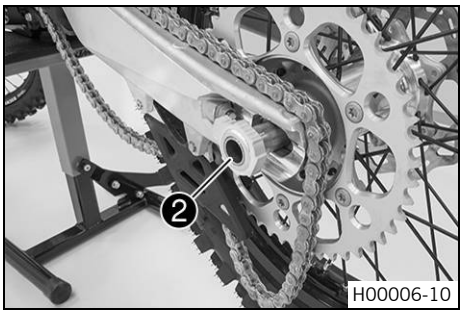
13.4 Montar la rueda trasera

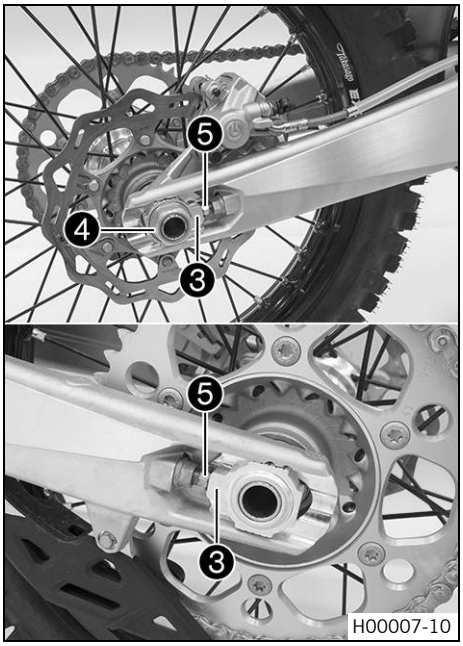
Advertencia

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

– Comprobar que el rodamiento de rueda no está deteriorado ni desgastado.
  » Si el rodamiento de la rueda está deteriorado o desgastado:
    – Sustituir el rodamiento de la rueda trasera.
– Limpiar y engrasar los anillos de retén ❶ y la superficie de rodadura Ⓐ de los casquillos distanciadores.

Grasa de larga duración (☛ pág. 145)

– Montar los casquillos distanciadores.
– Colocar la rueda trasera e introducir el eje de la rueda ❷.
  ✓ Las pastillas de freno están colocadas correctamente.
– 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. 71)
– 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 (1,26 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.

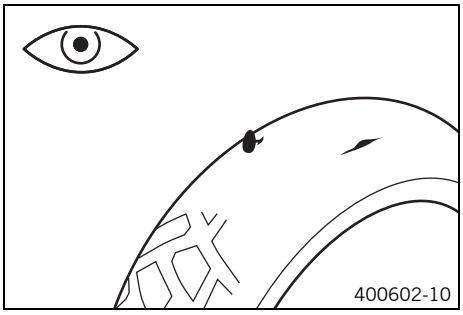
Trabajo posterior

– Quitar la motocicleta del caballete elevador. (☛ pág. 48)

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)

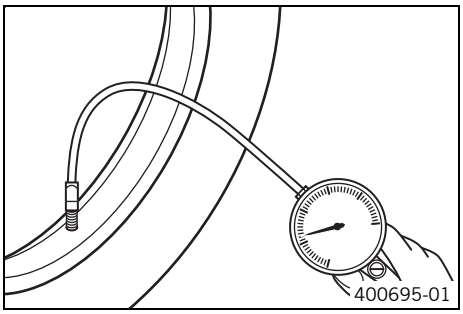
  » Si la profundidad del perfil es inferior al mínimo exigido:
    – Cambiar los neumáticos.
– Controlar la antigüedad de los neumáticos.

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)

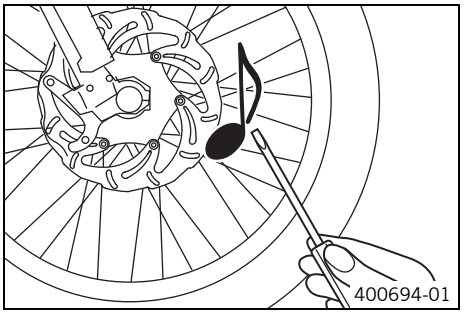
  » Si la presión de inflado de los neumáticos no coincide con el valor prescrito:
    – Corregir la presión de inflado.
– Montar de nuevo la caperuza de protección.

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

Llave dinamométrica con distintas piezas, juego (58429094000)

14.1 Desmontar la batería (Todos los modelos XC)

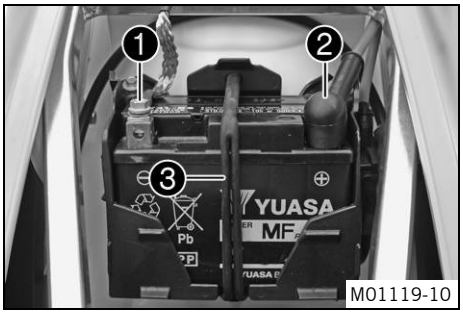
Advertencia

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

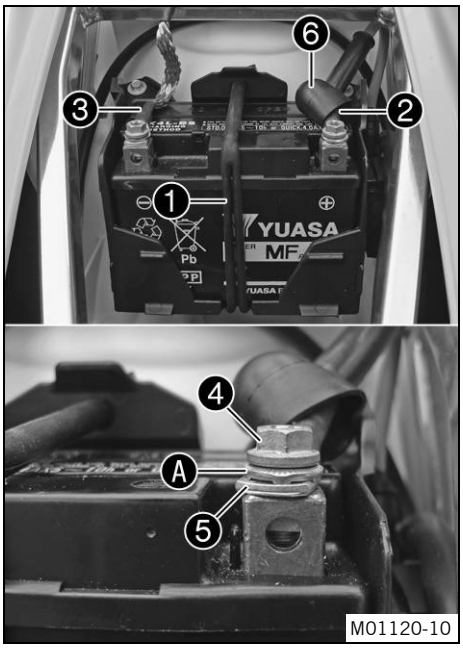
- Desconectar todos los consumidores eléctricos y parar el motor.
- Desmontar el asiento. (☛ pág. 60)



Trabajo principal

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

14.2 Montar la batería (Todos los modelos XC)



Trabajo principal

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

Batería (YTX4L-BS) (☛ pág. 136)

- Enganchar la cinta de goma ❶.
- Colocar el cable del polo positivo ❷ y montar y apretar el tornillo.

Prescripción

Tornillo del polo de la batería	M5	2,5 Nm (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.
- Colocar el cable del polo negativo ❸ y montar y apretar el tornillo.

Prescripción

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

Trabajo posterior

- Montar el asiento. (☛ pág. 61)

14.3 Cargar la batería (Todos los modelos 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.

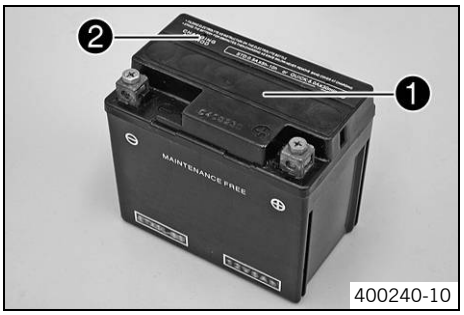
Advertencia
Amenaza para el medio ambiente Los componentes de la batería tienen efectos negativos para el medio ambiente.

– 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.
El nivel y el tipo de carga son muy importantes para la duración de la batería.
Las cargas rápidas con una corriente de carga elevada afectan negativamente a la vida útil.
Si se superan la corriente de carga, la tensión de carga o el tiempo de carga indicados, se producen fugas de electrolito a través de las válvulas de seguridad. Esto provoca que la batería pierda capacidad.
Si la batería se arranca descargada, debe cargarse inmediatamente.
Si la batería permanece mucho tiempo descargada, se produciría descarga profunda y sulfatación, dos circunstancias que destruirían la batería.
La batería está exenta de mantenimiento. No debe controlarse el nivel de ácido.



Trabajo previo
– Desconectar todos los consumidores eléctricos y parar el motor.
– Desmontar el asiento. (☛ pág. 60)
– Para evitar que se produzcan daños en los equipos electrónicos de a bordo, desenchufar el cable del polo negativo de la batería.

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

Cargador para baterías (58429074000)

Adicionalmente, este cargador también permite comprobar la tensión en reposo, la capacidad de arranque de la batería y el alternador. Además, este aparato impide que se sobrecargue la batería.

Información
No quitar la tapa ❶ bajo ningún concepto.
Cargar la batería como máximo al 10 % de la capacidad indicada en la carcasa de la batería ❷.

– Cuando termine la carga, apagar el cargador y desenchufarlo de la batería.

Prescripción

No se debe sobrepasar la corriente, la tensión ni el tiempo de carga.	
Si no se utiliza la motocicleta, recargar la batería periódicamente	3 meses

– Conectar el cable del polo negativo a la batería.

Trabajo posterior
– Montar el asiento. (☛ pág. 61)

14.4 Cambiar el fusible principal (Todos los modelos XC)

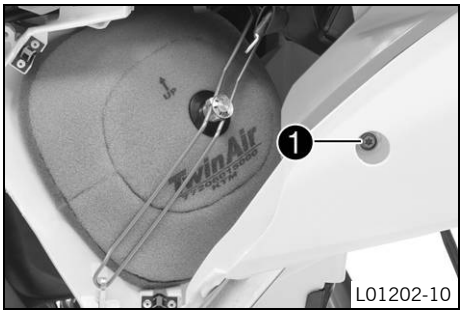
Advertencia
Peligro de incendio El empleo de fusibles incorrectos puede originar sobrecargas en el equipo eléctrico.

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

Información
Con el fusible principal se protegen 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.

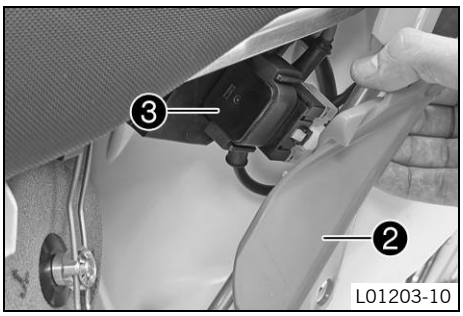
Trabajo previo

– Desconectar todos los consumidores eléctricos y parar el motor.
– Desmontar la tapa de la caja del filtro de aire. (☛ pág. 61)

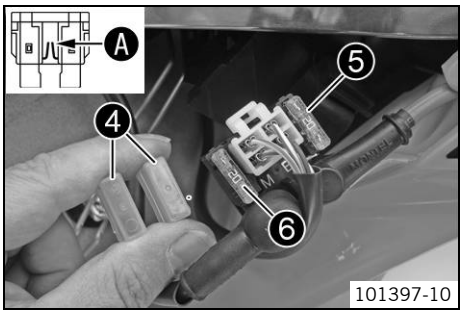


Trabajo principal

– 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 pueden identificarse por la rotura del alambre fusible Ⓐ.
En el relé de arranque se encuentra el fusible de repuesto ❻.

– Introducir el nuevo fusible principal.

Fusible (58011109110) (☛ pág. 136)

– Comprobar el funcionamiento del sistema eléctrico.

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

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

Prescripción

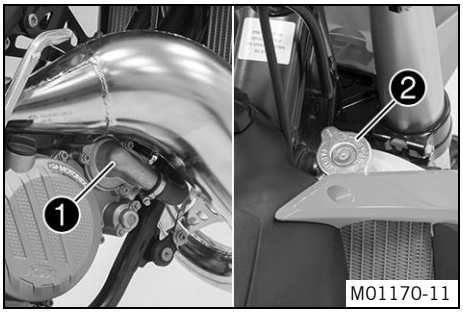
Demás tornillos del chasis	M6	10 Nm (7,4 lbf ft)

Trabajo posterior

– Montar la tapa de la caja del filtro de aire. (☛ pág. 62)

15 SISTEMA DE REFRIGERACIÓN

15.1 Sistema de refrigeración

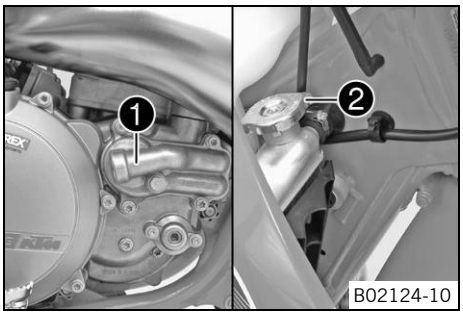


(Todos los modelos 125/150)

La bomba de agua ❶ del motor hace circular de manera forzada el líquido refrigerante.
La presión que se genera en el sistema de refrigeración con el calentamiento se regula por medio de una válvula situada en el tapón del radiador ❷. De esta manera, el refrigerante puede alcanzar la temperatura especificada sin provocar ningún problema de funcionamiento.

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.



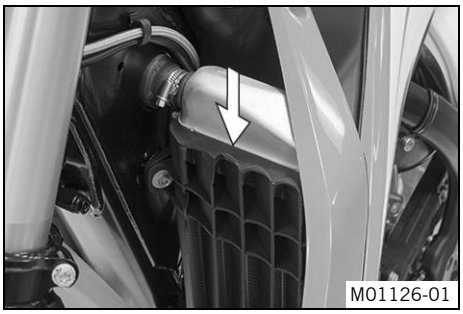
(Todos los modelos 250/300)

La bomba de agua ❶ del motor hace circular de manera forzada el líquido refrigerante.
La presión que se genera en el sistema de refrigeración con el calentamiento se regula por medio de una válvula situada en el tapón del radiador ❷. De esta manera, el refrigerante puede alcanzar la temperatura especificada sin provocar ningún problema de funcionamiento.

120 °C (248 °F)

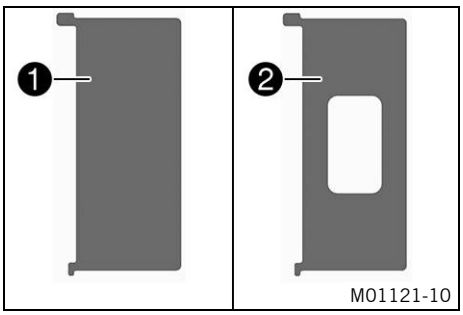
La refrigeración se lleva a cabo con ayuda del viento de marcha.
Cuanto menor sea la velocidad, menor es la acción refrigerante. La suciedad en los nervios del radiador reduce asimismo la acción refrigerante.

15.2 Cubierta del radiador (Todos los modelos 125/150)



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 refrigerante	65… 70 °C (149… 158 °F)

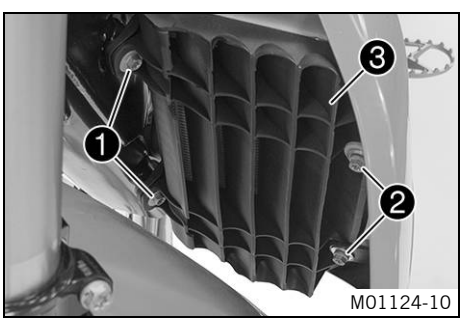


La cubierta del radiador se monta delante del radiador izquierdo en función de la temperatura ambiente.

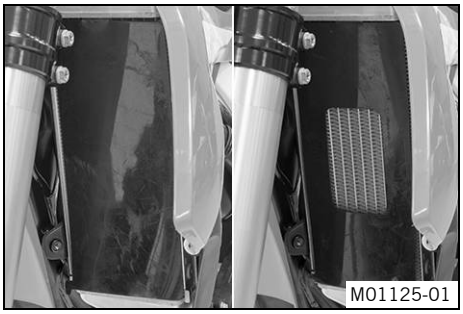
Cubierta del radiador ❶ total	< 7 °C (< 45 °F)
Cubierta del radiador ❷ parcial	7… 16 °C (45… 61 °F)
Sin cubierta del radiador	> 16 °C (> 61 °F)

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

15.3 Montar la cubierta del radiador (Todos los modelos 125/150)

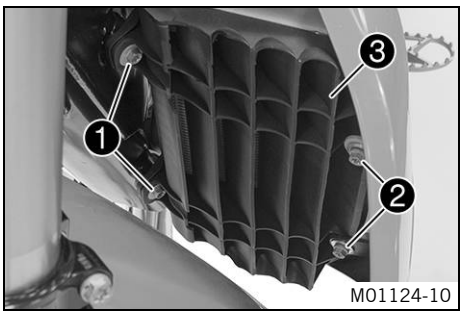


- Retirar los tornillos ❶.
- Retirar los tornillos ❷.
- Quitar la protección del radiador ❸.



– Posicionar la cubierta del radiador (☛ pág. 98) correspondiente.
✓ El talón más grande está en la parte superior izquierda.

Información
No utilizar las dos cubiertas del radiador al mismo tiempo.



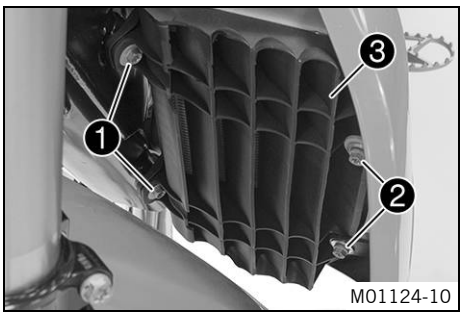
– Posicionar la protección del radiador ❸.
– Montar y apretar los tornillos ❷.
Prescripción

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

– Montar y apretar los tornillos ❶.
Prescripción

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

15.4 Desmontar la cubierta del radiador (Todos los modelos 125/150)



– Retirar los tornillos ❶.
– Retirar los tornillos ❷.
– Quitar la protección del radiador ❸.
– Retirar la cubierta del radiador.
– Posicionar la protección del radiador ❸.
– Montar y apretar los tornillos ❷.
Prescripción

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

– Montar y apretar los tornillos ❶.
Prescripción

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

15.5 Controlar el nivel de líquido refrigerante y la protección anticongelante

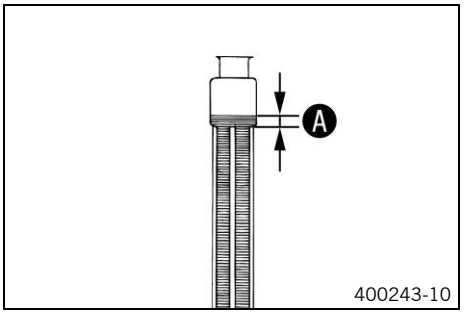
Advertencia
Peligro de quemaduras Durante el funcionamiento de la motocicleta, el líquido refrigerante se calienta mucho y está bajo presión.

– 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 A por encima de las láminas del radiador	10 mm (0,39 in)

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

Líquido refrigerante (☛ pág. 144)

– Montar el tapón del radiador.

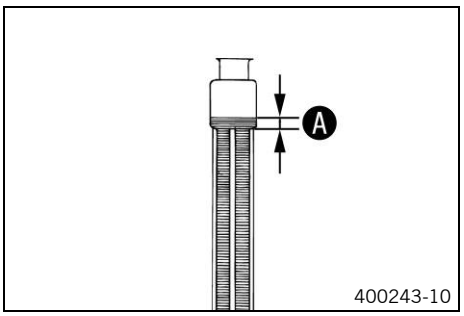
15.6 Controlar el nivel de líquido refrigerante

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

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

Líquido refrigerante (☛ pág. 144)

– 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.

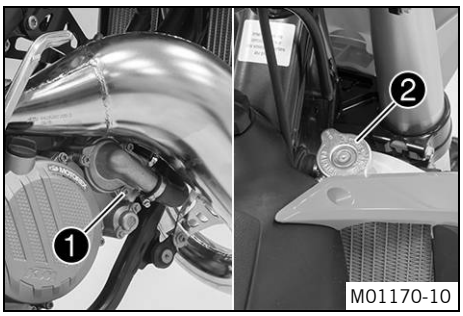
– No abrir el radiador, las mangueras del radiador ni el resto de componentes del sistema de refrigeración cuando el motor esté caliente. Dejar enfriar el motor y el sistema de refrigeración. En caso de quemadura, colocar la zona afectada debajo de agua tibia inmediatamente.

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 la motocicleta en posición vertical.
– Colocar un recipiente adecuado debajo de la tapa de la bomba de agua.

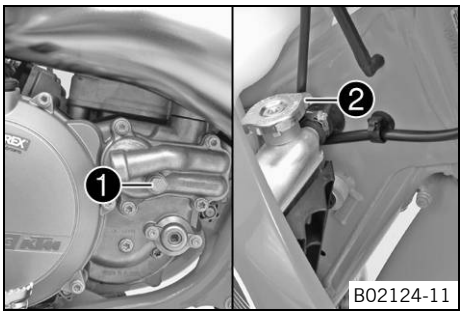


(Todos los modelos 125/150)

– 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	M6	8 Nm (5,9 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.

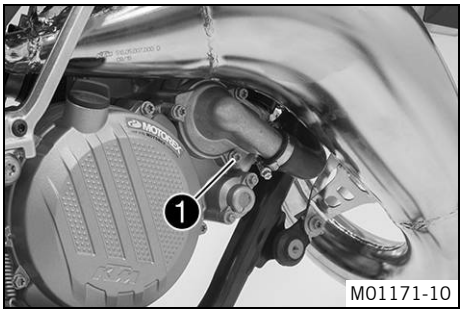
Prescripción

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

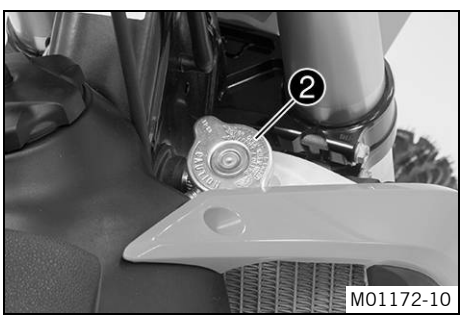
Advertencia
Peligro de envenenamiento El líquido refrigerante es venenoso y nocivo para la salud.

– 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.



– Colocar la motocicleta en posición vertical.
– Rellenar completamente el radiador con líquido refrigerante.

Líquido refrigerante	1,2 l (1,3 qt.)	Líquido refrigerante (☛ pág. 144)

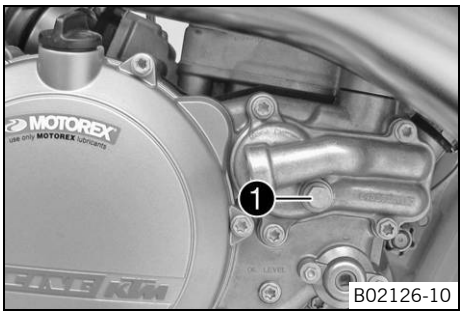
– Montar el tapón del radiador ❷.

Peligro

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

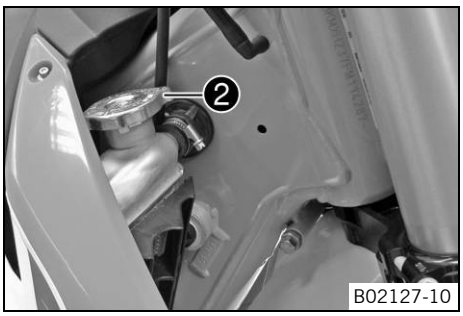
– Siempre que el motor está en marcha hay que garantizar una ventilación adecuada; no arrancar el motor ni dejarlo en marcha en locales cerrados sin un sistema de extracción apropiado.

– Dejar calentar el motor y dejar que se vuelva a enfriar.
– Controlar el nivel de líquido refrigerante. (☛ pág. 100)



(Todos los modelos 250/300)

– Asegurarse de que el tornillo ❶ está bien apretado.



– Colocar la motocicleta en posición vertical.
– Rellenar completamente el radiador con líquido refrigerante.

Líquido refrigerante	1,2 l (1,3 qt.)	Líquido refrigerante (☛ pág. 144)

– Montar el tapón del radiador ❷.

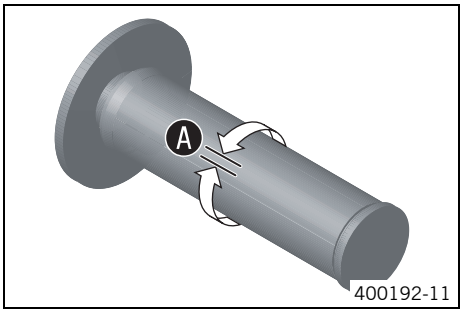
Peligro

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.

– Dejar calentar el motor y dejar que se vuelva a enfriar.
– Controlar el nivel de líquido refrigerante. (☛ pág. 100)

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. 103)

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. 103)

16.2 Ajustar la holgura del cable bowden del acelerador 🔧

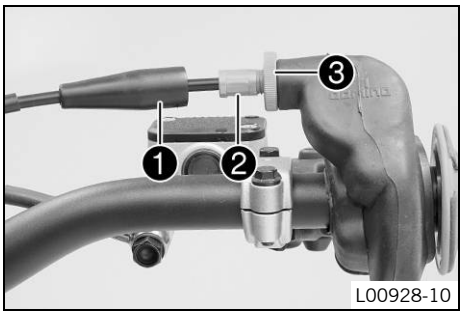
Trabajo previo
– Desmontar el asiento. (☛ pág. 60)

(Todos los modelos 125/150)
– Girar el mango ❶ en el grifo de gasolina a la posición **OFF**. (Figura M01127-10☛ pág. 15)

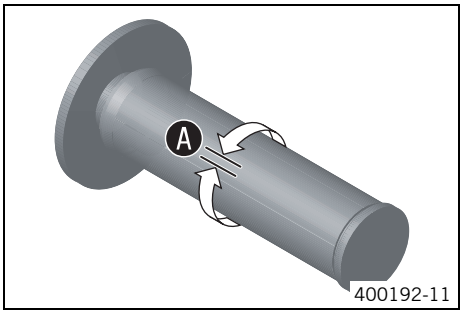
(250 SX)
– Girar el mango ❶ en el grifo de gasolina a la posición **OFF**. (Figura B02072-10☛ pág. 15)

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

– Desmontar el depósito de combustible. 🔧 (☛ pág. 67)
– Controlar el tendido del cable bowden del acelerador. (☛ pág. 76)



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

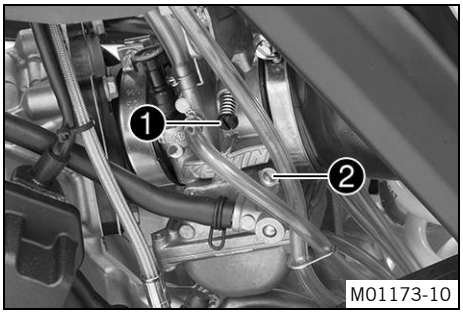
Holgura del cable bowden del acelerador	2... 3 mm (0,08... 0,12 in)

– 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. 69)
– Montar el asiento. (☛ pág. 61)
– Comprobar la holgura del cable bowden del acelerador. (☛ pág. 103)

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. Esto significa que un motor con un ralentí ajustado correctamente arrancará más fácilmente que uno con un ralentí 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.

(Todos los modelos 125/150)

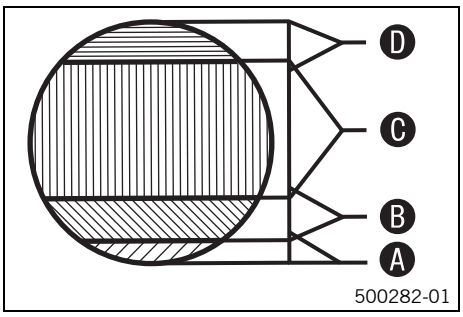
Altura sobre el nivel del mar	500 m (1.640 ft)
Temperatura ambiente	20 °C (68 °F)
Gasolina súper sin plomo (98 octanos) mezclada con aceite del motor de 2 tiempos (1:40) (☛ pág. 144)	

(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. 143)	

El régimen de ralentí se ajusta con el 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 chiclé principal influyen en el ajuste del motor.

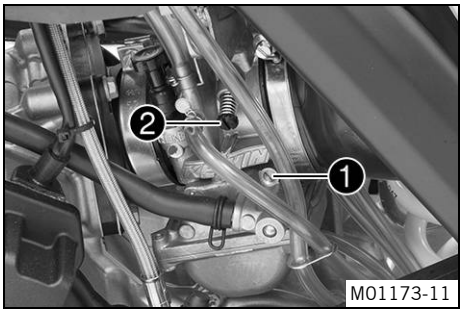
Si, al acelerar con la corredera del gas parcialmente abierta, el motor proporciona una potencia irregular, la aguja del carburador se deberá bajar un encaje. Si se producen detonaciones en el motor, especialmente al acelerar, cuando se alcanza la zona de revoluciones de plena potencia, se deberá subir la aguja del carburador. Si los síntomas indicados arriba se producen al ralentí o ligeramente por encima, la mezcla de ralentí se deberá empobrecer en caso de traqueteo y se deberá enriquecer en caso de autoencendido.

Zona de plena carga D

Funcionamiento con la corredera del gas abierta (pleno gas). En esta zona influyen el chiclé principal y la aguja del carburador.

Si el aislamiento de una bujía nueva se vuelve muy claro o blanco 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 ❶ hasta el tope y girarlo para colocarlo en el reglaje básico prescrito.

Prescripción

Tornillo de regulación del ralentí (Todos los modelos 125)	
abierta	2 vueltas
Tornillo de regulación del ralentí (Todos los modelos 150)	
abierta	1 vuelta
Tornillo de regulación del ralentí (250 SX)	
abierta	2 vueltas
Tornillo de regulación del ralentí (250 XC)	
abierta	2 vueltas
Tornillo de regulación del ralentí (300 XC)	
abierta	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 ❷.

Prescripción

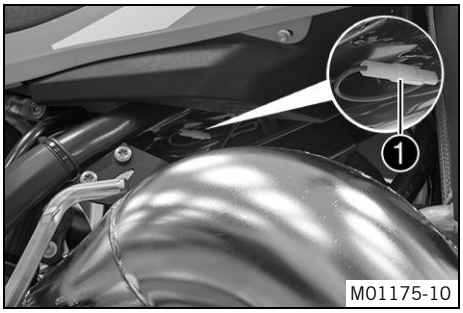
Función de arranque en frío desactivada – El botón de arranque en frío está introducido hasta el tope. (☛ pág. 16)	
Régimen de ralentí	1.400... 1.500 rpm

– Girar lentamente el tornillo de regulación del ralentí ❶ en sentido horario hasta que comience a disminuir el régimen de ralentí.
– Anotar la posición y girar a continuación el tornillo de regulación del ralentí lentamente en sentido antihorario hasta que comience a disminuir de nuevo el régimen de ralentí.
– Ajustar el punto con el mayor régimen de ralentí entre las dos posiciones anotadas.

Información

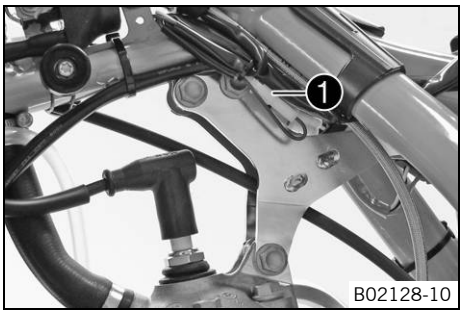
Si se observa un aumento considerable del número de revoluciones, reducir el régimen de ralentí a un nivel normal y repetir los pasos descritos más arriba.
Si no se obtiene un resultado satisfactorio mediante el procedimiento descrito, puede ser que esté montado un chiclé de ralentí de dimensiones inadecuadas.
Si se ha atornillado el tornillo de regulación del ralentí hasta el tope sin que haya variado el número de revoluciones del motor, hay que montar un chiclé de ralentí más pequeño.
Después de cambiar el chiclé, 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 Conector curva de encendido



(Todos los modelos 125/150)

El conector ❶ de la curva de encendido se encuentra en el chasis, debajo del depósito de combustible.



(Todos los modelos 250/300)

El conector ❶ de la curva de encendido se encuentra en el chasis, debajo del depósito de combustible.

Posibles estados

(Todos los modelos 125/150)

- Soft – El conector de la curva de encendido está desconectado; la maniobrabilidad es mayor.
- Performance – El conector de la curva de encendido está conectado; la potencia es mayor.

(Todos los modelos 250/300)

- Soft – El conector de la curva de encendido está desconectado; la maniobrabilidad es mayor.
- Performance – El conector de la curva de encendido está conectado; la potencia es mayor.

16.6 Modificar la curva de encendido

Trabajo previo

(Todos los modelos XC)

– Desmontar el asiento. (☛ pág. 60)

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

– Desmontar el depósito de combustible. 🔧 (☛ pág. 67)

Cambiar la curva de encendido de Performance a Soft

(Todos los modelos 125/150)

– Desenchufar el conector ❶ de la curva de encendido. (Figura M01175-10☛ pág. 106)

✓ Soft – mejor maniobrabilidad

(Todos los modelos 250/300)

– Desenchufar el conector ❶ de la curva de encendido. (Figura B02128-10☛ pág. 106)

✓ Soft – mejor maniobrabilidad

Cambiar la curva de encendido de Soft a Performance

(Todos los modelos 125/150)

– Enchufar el conector ❶ de la curva de encendido. (Figura M01175-10☛ pág. 106)

✓ Performance – mayores prestaciones

(Todos los modelos 250/300)

– Enchufar el conector ❶ de la curva de encendido. (Figura B02128-10☛ pág. 106)

✓ Performance – mayores prestaciones

Trabajo posterior

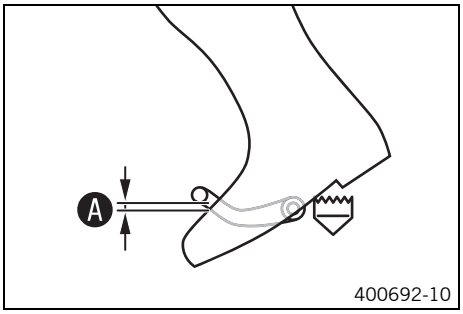
(Todos los modelos XC)

– Montar el depósito de combustible. 🔧 (☛ pág. 69)

– Montar el asiento. (☛ pág. 61)

16.7 Controlar la posición básica del pedal de cambio

Información
No está permitido apoyar el pedal de cambio en la bota en posición básica durante la conducción.
Si el pedal de cambio se apoya constantemente en la bota, la caja de cambios se somete a una carga excesiva.

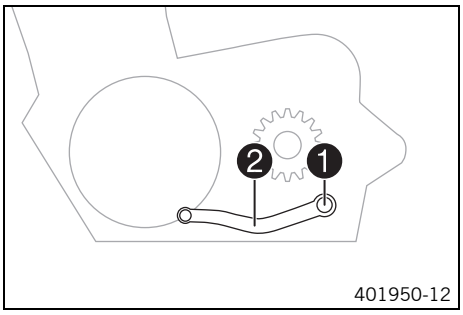


– Montarse en el vehículo en posición de marcha y determinar la distancia Ⓐ entre la parte superior de la bota y el pedal de cambio.

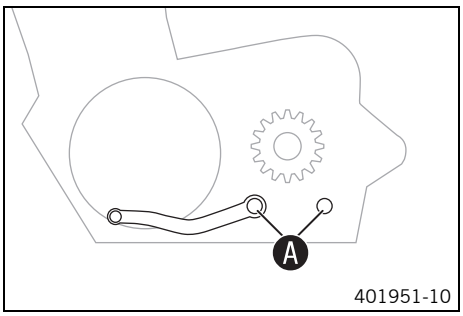
Distancia del pedal de cambio al borde superior de la bota	10... 20 mm (0,39... 0,79 in)

» Si la distancia no coincide con el valor prescrito:
– Ajustar la posición básica del pedal de cambio. 🔧 (☛ pág. 107)

16.8 Ajustar la posición básica del pedal de cambio 🔧



– Retirar el tornillo ❶ y desmontar el pedal de cambio ❷.



– Limpiar el dentado Ⓐ del pedal de cambio y el árbol de mando del cambio.
– Encajar el pedal de 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 y apretar el tornillo ❶.

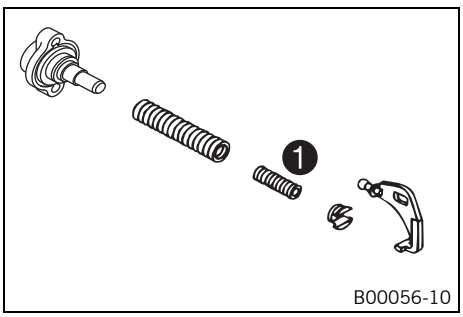
Prescripción
(Todos los modelos 125/150)

Tornillo del pedal de cambio	M6	14 Nm (10,3 lbf ft)	**Loctite® 243™**

(Todos los modelos 250/300)

Tornillo del pedal de cambio	M6	14 Nm (10,3 lbf ft)	**Loctite® 243™**

16.9 Característica del motor - Muelle compensador (Todos los modelos 250/300)



El muelle compensador se encuentra en el lado derecho del motor, debajo de la tapa de la bomba de agua.

Posibles estados
- Muelle compensador con marca de color amarillo – Muelle compensador montado en la motocicleta recién salida de fábrica con ajuste mediano (estándar) para ofrecer una buena maniobrabilidad.
- Muelle compensador con marca de color verde – Muelle compensador para unas prestaciones más suaves.
- Muelle compensador con marca de color rojo – Muelle compensador para unas prestaciones más agresivas.

La característica del motor se puede modificar utilizando muelles compensadores ❶ de distinta fuerza.

16.10 Característica del motor - Ajustar el muelle compensador (Todos los modelos 250/300)

Advertencia

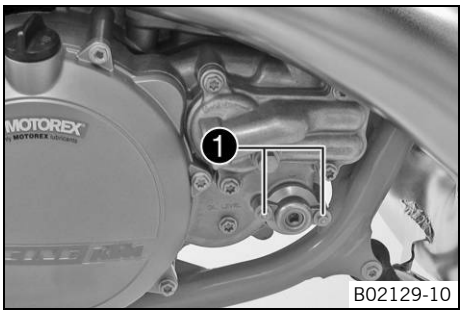
Peligro de quemaduras Algunas piezas del vehículo se calientan mucho cuando el vehículo está en marcha.

– 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.

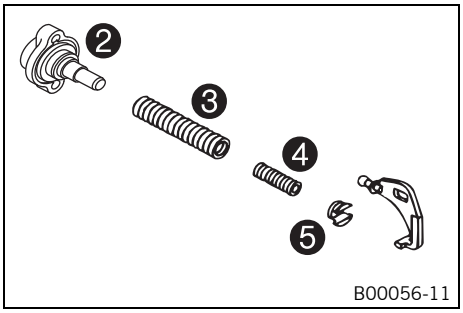
Trabajo previo

– Inclinar la motocicleta aproximadamente 45° hacia la izquierda y asegurarla en esa posición de manera que no pueda caer.

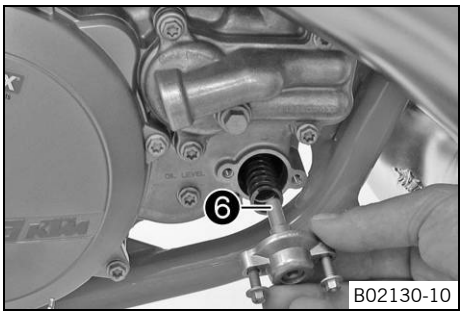
Trabajo principal



– Retirar los tornillos ❶.



– Retirar 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 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 125/150)

- Girar el mango ❶ en el grifo de gasolina a la posición **OFF**. (Figura M01127-10☛ pág. 15)

  ✓ Ya no puede fluir combustible del depósito de combustible al carburador.

(250 SX)

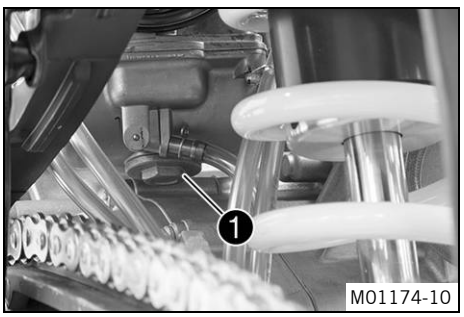
- Girar el mango ❶ en el grifo de gasolina a la posición **OFF**. (Figura B02072-10☛ pág. 15)

  ✓ Ya no puede fluir combustible del depósito de combustible al carburador.

(Todos los modelos XC)

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

  ✓ Ya no puede fluir combustible del depósito de combustible al carburador.



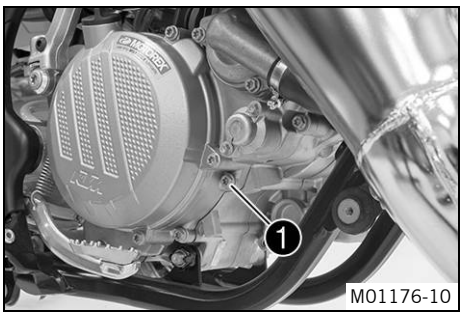
Trabajo principal

- Colocar un paño debajo del carburador para que absorba el combustible que pudiera salir.
- Retirar el tapón roscado ❶.
- Vaciar completamente el combustible.
- Montar y apretar el tapón roscado.

17.2 Comprobar el nivel de aceite de la caja de cambios

Información
El nivel de aceite de la caja de cambios debe comprobarse con el motor frío.

Trabajo previo
– Estacionar la motocicleta en posición vertical en una superficie horizontal.

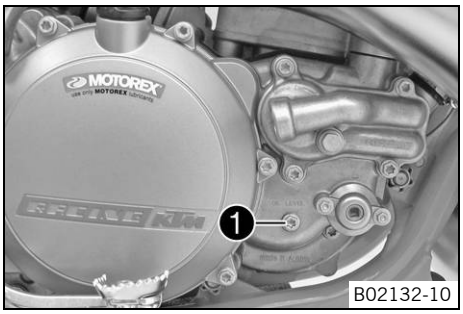


Trabajo principal
(Todos los modelos 125/150)
– Retirar el tornillo de control del nivel de aceite en el cambio ❶.
– Comprobar el nivel de aceite de la caja de cambios.

Por el orificio debe salir una pequeña cantidad de aceite del cambio.

» Si no sale aceite del cambio:
– Completar el aceite del cambio. 🔧 (☛ pág. 112)
– Montar y apretar el tornillo de control del nivel de aceite en el cambio.
Prescripción

Tornillo para control del nivel de aceite en el cambio	M6	8 Nm (5,9 lbf ft)



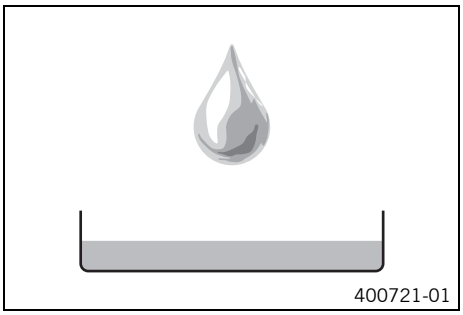
(Todos los modelos 250/300)
– Retirar el tornillo de control del nivel de aceite en el cambio ❶.
– Comprobar el nivel de aceite de la caja de cambios.

Por el orificio debe salir una pequeña cantidad de aceite del cambio.

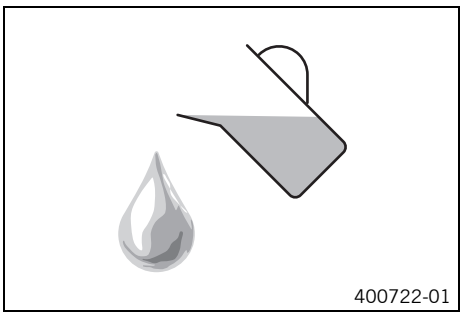
» Si no sale aceite del cambio:
– Completar el aceite del cambio. 🔧 (☛ pág. 112)
– Montar y apretar el tornillo de control del nivel de aceite en el cambio.
Prescripción

Tornillo para control del nivel de aceite en el cambio	M6	10 Nm (7,4 lbf ft)

17.3 Sustituir el aceite del cambio 🔧



– Vaciar el aceite del cambio. 🔧 (☛ pág. 111)



– Llenar el aceite del cambio. 🔧 (☛ pág. 112)

17.4 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.

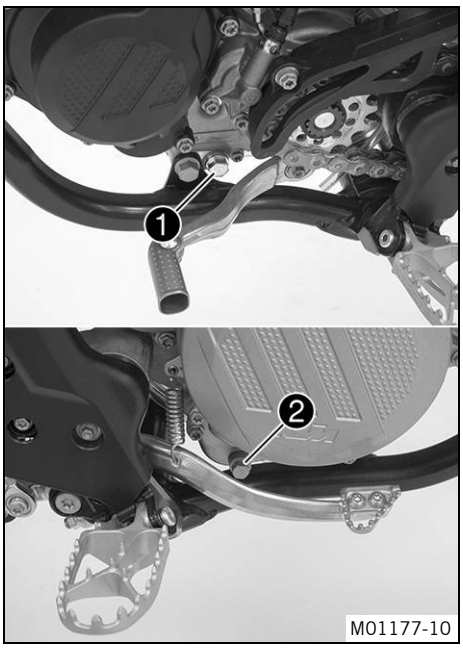
– Elimine correctamente conforme a la normativa en vigor los productos tales como aceites, grasas, filtros, combustible, productos de limpieza, líquido de frenos, etc.

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 tapón roscado de vaciado del aceite del cambio con imán ❶.
– Retirar el tornillo de vaciado del aceite del cambio ❷.
– Vaciar completamente el aceite del cambio.
– Limpiar a fondo los tornillos de vaciado del aceite del cambio.
– Limpiar la superficie de hermetizado en el motor.
– Montar el tapón roscado de vaciado del aceite del cambio con el imán ❶ y un anillo de retención y apretarlo.

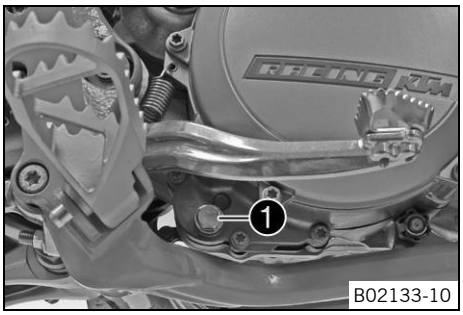
Prescripción

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

Tornillo de vaciado del aceite del cambio	M10x1	15 Nm (11,1 lbf ft)



(Todos los modelos 250/300)

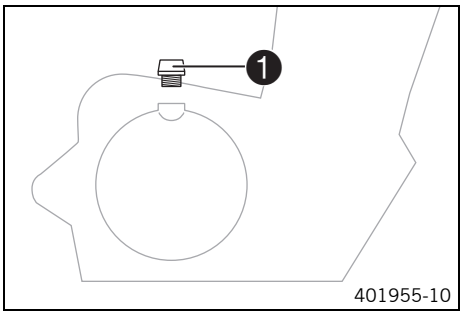
– Retirar el tornillo de vaciado del aceite del cambio con imán ❶.
– Vaciar completamente el aceite del cambio.
– Limpiar a fondo el tapón roscado de vaciado del aceite del cambio con el imán.
– Limpiar la superficie de hermetizado en el motor.
– Montar el tapón roscado de vaciado del aceite del cambio con el imán ❶ y un anillo de retención y apretarlo.

Prescripción

Tapón roscado para vaciado del aceite del cambio con imán	M12x1,5	20 Nm (14,8 lbf ft)

17.5 Llenar el aceite del cambio

Información
Un nivel demasiado bajo de aceite en el cambio o el empleo de aceite de baja calidad puede ser la causa de un desgaste prematuro del cambio.



Trabajo principal
– Retirar el tornillo de llenado de aceite ❶ y llenar el aceite del cambio.

Aceite del cambio	0,80 l (0,85 qt.)	Aceite del motor (15W/50) (☛ pág. 143)

– Montar el tornillo de llenado de aceite y apretarlo.

Peligro
Peligro de envenenamiento Los gases de escape son venenosos y pueden originar pérdida de conocimiento o incluso la muerte.
– Siempre que el motor está en marcha hay que garantizar una ventilación adecuada; no arrancar el motor ni dejarlo en marcha en locales cerrados sin un sistema de extracción apropiado.

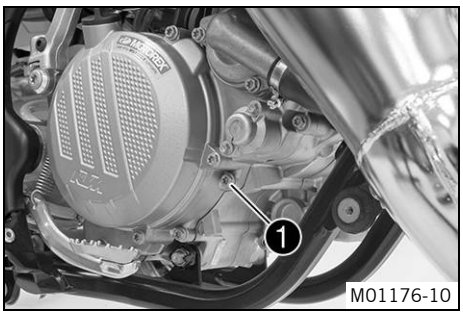
– Arrancar el motor y comprobar la hermeticidad.

Trabajo posterior
– Comprobar el nivel de aceite de la caja de cambios. (☛ pág. 110)

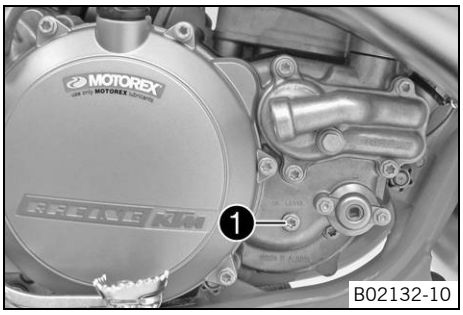
17.6 Completar el aceite del cambio

Información
La falta de aceite del cambio y utilizar aceite de mala calidad provocan un desgaste prematuro de la caja de cambios.
El aceite del cambio debe rellenarse con el motor frío.

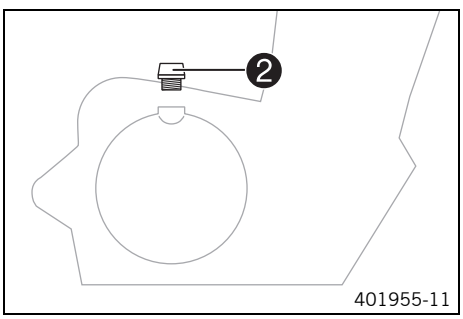
Trabajo previo
– Estacionar la motocicleta en una superficie horizontal.



Trabajo principal
(Todos los modelos 125/150)
– Retirar el tornillo de control del nivel de aceite del cambio ❶.



(Todos los modelos 250/300)
– Retirar el tornillo de control del nivel de aceite del cambio ❶.



– Retirar el tornillo de llenado de aceite ❷.
– Llenar aceite del cambio hasta que salga por el agujero del tornillo de control del nivel de aceite del cambio.

Aceite del motor (15W/50) (☛ pág. 143)

– Montar y apretar el tornillo de control del nivel de aceite del cambio.

Prescripción
(Todos los modelos 125/150)

Tornillo para control del nivel de aceite en el cambio	M6	8 Nm (5,9 lbf ft)

(Todos los modelos 250/300)

Tornillo para control del nivel de aceite en el cambio	M6	10 Nm (7,4 lbf ft)

– Montar el tornillo de llenado de aceite ❷ y apretarlo.

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 controlar 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.

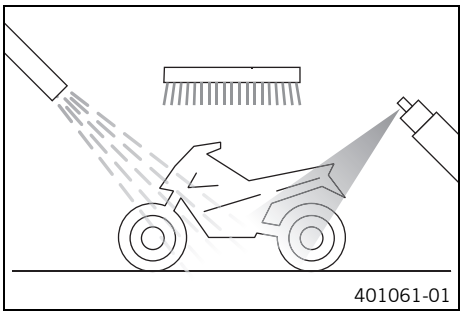
Advertencia

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. 145)

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. 109)
– Retirar el tapón de cierre del sistema de escape.

Advertencia

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

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

– Una vez finalizada la limpieza, circular durante un pequeño tramo hasta que el motor alcance la temperatura de servicio.

Información

El calor también hace que se evapore el agua acumulada en los puntos inaccesibles del motor y el equipo de frenos.

– Cuando la motocicleta se haya enfriado, lubricar todos los puntos de deslizamiento y apoyo.
– Limpiar la cadena. (☛ pág. 70)
– Tratar las piezas metálicas sin recubrimiento (con excepción de los discos de freno y el equipo de escape) con un agente anticorrosión.

Producto de conservación para pintura, metal y plástico (☛ pág. 145)

– Tratar todas las piezas de plástico y recubiertas en polvo con un producto de limpieza y cuidados suave.

Limpiador especial para pintura mate y brillante, piezas metálicas y de plástico (☛ pág. 145)

19 ALMACENAMIENTO

19.1 Almacenamiento

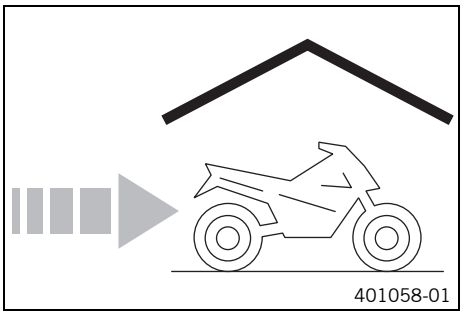
Advertencia

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

Si no tiene previsto utilizar la motocicleta durante mucho tiempo, deben realizarse o encargarse las actividades siguientes. Antes de poner fuera de servicio la motocicleta, comprobar que todas las piezas funcionen y no estén desgastadas. Si fuera necesario realizar algún mantenimiento, reparación o modificación, realizarlos mientras la motocicleta esté fuera de servicio (menores volúmenes de trabajo en los talleres). De esta manera se evitarán los tiempos de espera largos que se producen en los talleres al principio de la temporada.



– Al realizar el último repostaje antes de parar la motocicleta, mezclar aditivo para el combustible.

Aditivo de combustible (☛ pág. 145)

– Repostar combustible. (☛ pág. 29)
– Limpiar la motocicleta. (☛ pág. 114)
– Sustituir el aceite del cambio. 🔧 (☛ pág. 110)
– Controlar el nivel de líquido refrigerante y la protección anticongelante. (☛ pág. 99)
– Vaciar la cámara del flotador del carburador. 🔧 (☛ pág. 109)
– Controlar la presión de inflado de los neumáticos. (☛ pág. 93)

(Todos los modelos XC)

– Desmontar la batería. 🔧 (☛ pág. 95)

(Todos los modelos XC)

– Cargar la batería. 🔧 (☛ pág. 95)

Prescripción

Temperatura de almacenamiento de la batería, sin incidencia directa del sol	0… 35 °C (32… 95 °F)

– Estacionar el vehículo en un lugar seco donde no se produzcan cambios de temperatura excesivos.

Información

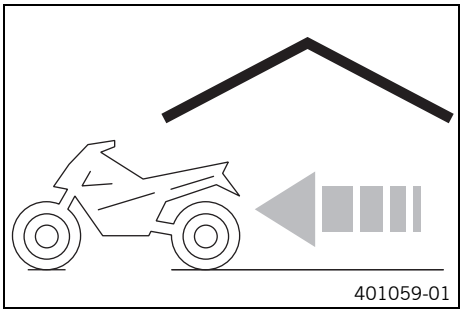
KTM recomienda levantar la motocicleta sobre un caballete.

– Levantar la motocicleta con un caballete elevador. (☛ pág. 48)
– Cubrir el vehículo con una lona transpirable o una manta.

Información

No utilizar materiales no transpirables bajo ningún concepto, puesto que la humedad quedaría atrapada y se formaría corrosión.
Es muy malo poner el marcha el motor solo brevemente cuando la motocicleta está fuera de servicio. 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 sistema de escape.

19.2 Puesta en servicio después de un periodo de almacenamiento



(Todos los modelos XC)

– Montar la batería. (☛ pág. 95)
– Quitar la motocicleta del caballete elevador. (☛ pág. 48)
– Realizar los trabajos de revisión y cuidado antes de cada puesta en servicio. (☛ pág. 26)
– Realizar un recorrido de prueba.

Avería	Posible causa	Medida
El motor no gira (motor de arranque eléctrico) (Todos los modelos XC)	Errores de manejo	– Seguir los pasos para arrancar el motor. (☛ pág. 26)
	Batería descargada	– Cargar la batería. 🔧 (☛ pág. 95) – 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	– Seguir los pasos para arrancar el motor. (☛ pág. 26)
	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. 109)
	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.
	Distancia excesiva entre los electrodos de la bujía	– Ajustar la distancia entre 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. 105)
	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.

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. 63)
	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 en el silenciador. 🔧 (☛ pág. 66)
	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 combustible	**(Todos los modelos 125/150)** – Girar el mango ❶ en el grifo de gasolina a la posición **ON**. (Figura M01127-10☛ pág. 15) **(250 SX)** – Girar el mango ❶ en el grifo de gasolina a la posición **ON**. (Figura B02072-10☛ pág. 15) **(Todos los modelos XC)** – Girar el mango ❶ en el grifo de gasolina a la posición **ON**. (Figura L00904-10☛ pág. 16) **(Todos los modelos XC)** – Girar el mango ❶ en el grifo de gasolina a la posición **RES**. (Figura L00904-10☛ pág. 16) – Repostar combustible. (☛ pág. 29)
	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. 100)
	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. 100) – Llenar el líquido refrigerante. 🔧 (☛ pág. 101)
	Culata o junta de la culata dañada	– Controlar la culata y la junta de la culata.
	Manguera del radiador doblada	– Cambiar la manguera del radiador. 🔧
	Punto de encendido incorrecto o estator suelto	– Ajustar el encendido. 🔧
Sale humo blanco (vapor en el gas de escape)	Culata o junta de la culata dañada	– Controlar la culata y la junta de la culata.
Sale aceite del cambio por la manguera del respiradero	Se ha añadido demasiado aceite del cambio	– Comprobar el nivel de aceite de la caja de cambios. (☛ pág. 110)
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 Todos los modelos 125

Tipo constructivo	Motor de gasolina monocilindro de 2 tiempos, con admisión de membrana y distribución de escape
Cilindrada	124,8 cm³ (7,616 cu in)
Carrera	54,5 mm (2,146 in)
Diámetro	54 mm (2,13 in)
Cojinete del cigüeñal	1 rodamiento de bolas ranurado / 1 rodamiento de rodillos cilíndricos
Cojinete de la biela	Rodamiento de agujas
Cojinete del bulón del pistón	Rodamiento de agujas
Pistón	Aluminio fundido
Segmentos	2 segmentos en trapecio
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)	36,5 mm (1,437 in)
Desmultiplicación primaria	23:73
Embrague	Embrague multidisco en baño de aceite / con accionamiento hidráulico
Caja de cambios	Cambio de garras de 6 velocidades
Desmultiplicación del cambio	
1.ª marcha	14:32
2.ª marcha	15:30
3.ª marcha	17:28
4.ª marcha	20:28
5.ª marcha	19:23
6.ª marcha	22:24
Equipo de encendido	Equipo de encendido con regulación electrónica sin contactos, ajuste digital del encendido, tipo Kokusan
Bujía	NGK BR9 ECMVX
Distancia entre electrodos en la bujía	0,60 mm (0,0236 in)
Ayuda para el arranque	Pedal de arranque

21.1.2 Todos los modelos 150

Tipo constructivo	Motor de gasolina monocilindro de 2 tiempos, con admisión de membrana y distribución de escape
Cilindrada	144 cm³ (8,79 cu in)
Carrera	54,5 mm (2,146 in)
Diámetro	58 mm (2,28 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 forjado
Segmentos	1 segmento R, 1 segmento en trapecio
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)	36,5 mm (1,437 in)
Desmultiplicación primaria	23:73
Embrague	Embrague multidisco en baño de aceite / con accionamiento hidráulico
Caja de cambios	Cambio de garras de 6 velocidades
Desmultiplicación del cambio	
1.ª marcha	14:32
2.ª marcha	15:30

3.ª marcha	17:28
4.ª marcha	20:28
5.ª marcha	19:23
6.ª marcha	22:24
Equipo de encendido	Equipo de encendido con regulación electrónica sin contactos, ajuste digital del encendido, tipo Kokusan
Bujía	NGK BR9 ECMVX
Distancia entre electrodos en la bujía	0,60 mm (0,0236 in)
Ayuda para el arranque	Pedal de arranque

21.1.3 250 SX

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	5.550 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 en trapecio
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	Cambio de garras de 5 velocidades
Desmultiplicación del cambio	
1.ª marcha	14:28
2.ª marcha	15:24
3.ª marcha	18:24
4.ª marcha	21:24
5.ª marcha	22:21
Equipo de encendido	Equipo de encendido con regulación electrónica sin contactos, ajuste digital del encendido, tipo Kokusan
Bujía	NGK BR 8 ECM
Distancia entre electrodos en la bujía	0,60 mm (0,0236 in)
Ayuda para el arranque	Pedal de arranque

21.1.4 250 XC

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	5.550 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 en trapecio
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	Cambio de garras de 6 velocidades
Desmultiplicación del cambio	
1.ª marcha	14:32
2.ª marcha	16:26
3.ª marcha	20:25
4.ª marcha	22:23
5.ª marcha	25:22
6.ª marcha	26:20
Equipo de encendido	Equipo de encendido con regulación electrónica sin contactos, ajuste digital del encendido, tipo Kokusan
Bujía	NGK BR 7 ES
Distancia entre electrodos en la bujía	0,60 mm (0,0236 in)
Ayuda para el arranque	Pedal de arranque y motor de arranque

21.1.5 300 XC

Tipo constructivo	Motor de gasolina monocilindro de 2 tiempos, con admisión de membrana y distribución de escape
Cilindrada	293,2 cm³ (17,892 cu in)
Carrera	72 mm (2,83 in)
Diámetro	72 mm (2,83 in)
Distribución de escape - Inicio del ajuste	5.550 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 R
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	Cambio de garras de 6 velocidades
Desmultiplicación del cambio	

1.ª marcha	14:32
2.ª marcha	16:26
3.ª marcha	20:25
4.ª marcha	22:23
5.ª marcha	25:22
6.ª marcha	26:20
Equipo de encendido	Equipo de encendido con regulación electrónica sin contactos, ajuste digital del encendido, tipo Kokusan
Bujía	NGK BR 7 ES
Distancia entre electrodos en la bujía	0,60 mm (0,0236 in)
Ayuda para el arranque	Pedal de arranque y motor de arranque

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 exterior de las hojas de membrana	**EJOT DELTA PT®** 30x6	1 Nm (0,7 lbf ft)	–
Tornillo interior de las hojas de membrana	**EJOT DELTA PT®** 35x25	1 Nm (0,7 lbf ft)	–
Tornillo de la chapa de sujeción del combinador	M5	6 Nm (4,4 lbf ft)	–
Tornillo de la palanca de desplazamiento 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 la distribución de escape	M5	6 Nm (4,4 lbf ft)	–
Tornillo del estátor	M5	6 Nm (4,4 lbf ft)	**Loctite® 222™**
Tornillo del transmisor de impulsos	M5	6 Nm (4,4 lbf ft)	**Loctite® 222™**
Tapón roscado de vaciado de la tapa de la bomba de agua	M6	8 Nm (5,9 lbf ft)	–
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 brida del equipo de escape	M6	10 Nm (7,4 lbf ft)	–
Tornillo de la chapa de tope de la distribución de escape	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 palanca de ajuste de la distribución de escape	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 purga de aire de la culata	M6	8 Nm (5,9 lbf ft)	–
Tornillo de retención del cojinete	M6	10 Nm (7,4 lbf ft)	**Loctite® 243™**
Tornillo del cárter del motor	M6	10 Nm (7,4 lbf ft)	–
Tornillo del cilindro receptor del embrague	M6	10 Nm (7,4 lbf ft)	**Loctite® 243™**
Tornillo del pedal de cambio	M6	14 Nm (10,3 lbf ft)	**Loctite® 243™**

Tornillo del platillo del muelle del embrague	M6	10 Nm (7,4 lbf ft)	–
Tornillo para control del nivel de aceite en el cambio	M6	8 Nm (5,9 lbf ft)	–
Tuerca del tornillo de ajuste de la válvula de mando	M6	8 Nm (5,9 lbf ft)	–
Tornillo de la culata	M7	18 Nm (13,3 lbf ft)	–
Tornillo del pedal de arranque	M8	25 Nm (18,4 lbf ft)	**Loctite® 243™**
Tornillo del pie del cilindro	M8	20 Nm (14,8 lbf ft)	–
Tuerca del pie del cilindro	M8	23 Nm (17 lbf ft)	–
Tornillo 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 corona primaria	M16LHx1,5	130 Nm (95,9 lbf ft)	**Loctite® 243™**
Tuerca del disco de arrastre del embrague	M18x1,5	100 Nm (73,8 lbf ft)	**Loctite® 243™**

21.2.2 250 SX

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 membrana	**EJOT DELTA PT®** 30x6	1 Nm (0,7 lbf ft)	–
Tornillo interior de las hojas de membrana	**EJOT DELTA PT®** 35x25	1 Nm (0,7 lbf ft)	–
Tornillo de la chapa de sujeción de la distribución de escape	M5	7 Nm (5,2 lbf ft)	**Loctite® 2701™**
Tornillo de la palanca acodada de la distribución de escape	M5	6 Nm (4,4 lbf ft)	**Loctite® 243™**
Tornillo de la palanca de enclavamiento	M5	6 Nm (4,4 lbf ft)	**Loctite® 243™**
Tornillo de la rueda de la bomba de agua	M5	6 Nm (4,4 lbf ft)	**Loctite® 243™**
Tornillo de la tapa de cierre de la distribución de escape	M5	5 Nm (3,7 lbf ft)	–
Tornillo de la tapa de la distribución de escape	M5	6 Nm (4,4 lbf ft)	–
Tornillo de la tapa del alternador	M5	5 Nm (3,7 lbf ft)	–
Tornillo del estátor	M5	6 Nm (4,4 lbf ft)	**Loctite® 222™**
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® 2701™**
Tuerca del pie del cilindro	M10	35 Nm (25,8 lbf ft)	–
Tapón roscado de vaciado de la tapa de la bomba de agua	M10x1	15 Nm (11,1 lbf ft)	–
Tuerca del rotor	M12x1	60 Nm (44,3 lbf ft)	–
Tapón roscado para vaciado del aceite del cambio con imán	M12x1,5	20 Nm (14,8 lbf ft)	–
Bujía	M14x1,25	25 Nm (18,4 lbf ft)	–
Tuerca de la rueda primaria	M18LHx1,5	150 Nm (110,6 lbf ft)	**Loctite® 648™**
Tuerca del disco de arrastre del embrague	M18x1,5	120 Nm (88,5 lbf ft)	**Loctite® 648™**

21.2.3 Todos los modelos 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 membrana	**EJOT DELTA PT®** 30x6	1 Nm (0,7 lbf ft)	–
Tornillo interior de las hojas de membrana	**EJOT DELTA PT®** 35x25	1 Nm (0,7 lbf ft)	–
Tornillo de la chapa de sujeción de la distribución de escape	M5	7 Nm (5,2 lbf ft)	**Loctite® 2701™**
Tornillo de la palanca acodada de la distribución de escape	M5	6 Nm (4,4 lbf ft)	**Loctite® 243™**
Tornillo de la palanca de enclavamiento	M5	6 Nm (4,4 lbf ft)	**Loctite® 243™**
Tornillo de la rueda de la bomba de agua	M5	6 Nm (4,4 lbf ft)	**Loctite® 243™**
Tornillo de la tapa de cierre de la distribución de escape	M5	5 Nm (3,7 lbf ft)	–
Tornillo de la tapa de la distribución de escape	M5	6 Nm (4,4 lbf ft)	–
Tornillo del platillo del muelle del embrague	M5	6 Nm (4,4 lbf ft)	–
Tornillo del transmisor de impulsos	M5	6 Nm (4,4 lbf ft)	**Loctite® 243™**
Tornillo de enclavamiento de cambio	M6	10 Nm (7,4 lbf ft)	**Loctite® 243™**
Tornillo de la brida de succión/carcasa de la membrana	M6	10 Nm (7,4 lbf ft)	–
Tornillo de la chapa de tope del pedal de arranque	M6	10 Nm (7,4 lbf ft)	**Loctite® 243™**
Tornillo de la tapa de la bomba de agua	M6	10 Nm (7,4 lbf ft)	–
Tornillo de la tapa del alternador	M6	8 Nm (5,9 lbf ft)	–
Tornillo de la tapa del embrague	M6	10 Nm (7,4 lbf ft)	–

Tornillo de la válvula de mando de la distribución de escape	M6	10 Nm (7,4 lbf ft)	**Loctite® 243™**
Tornillo de retención del cojinete	M6	10 Nm (7,4 lbf ft)	**Loctite® 243™**
Tornillo del cárter del motor	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® 2701™**
Tuerca del pie del cilindro	M10	35 Nm (25,8 lbf ft)	–
Tapón roscado de vaciado de la tapa de la bomba de agua	M10x1	15 Nm (11,1 lbf ft)	–
Tuerca del rotor	M12x1	60 Nm (44,3 lbf ft)	–
Tapón roscado para vaciado del aceite del cambio con imán	M12x1,5	20 Nm (14,8 lbf ft)	–
Bujía	M14x1,25	25 Nm (18,4 lbf ft)	–
Tuerca de la rueda primaria	M18LHx1,5	150 Nm (110,6 lbf ft)	**Loctite® 648™**
Tuerca del disco de arrastre del embrague	M18x1,5	120 Nm (88,5 lbf ft)	**Loctite® 648™**

21.3 Carburador

21.3.1 Todos los modelos 125

Tipo de carburador	KEIHIN PWK 38S AG
Índice del carburador	BS5_0
Posición de la aguja	2.ª posición desde arriba
Aguja del carburador	N1EF (N1EE, N1EG)
Chiclé principal	182 (180, 185)
Chiclé de ralentí	50 (48, 52)
Boquilla de arranque	85
Tornillo de regulación del ralentí	
abierta	2 vueltas
Corredera	7 con corte

21.3.2 Carburador - Ajuste básico para terrenos arenosos (Todos los modelos 125)

Tornillo de regulación del ralentí	
abierta	1 vuelta
Chiclé de ralentí	52
Aguja del carburador	N1EE
Posición de la aguja	4.ª posición desde arriba
Chiclé principal	192

Información
Si el motor marcha descentrado, montar un chiclé principal de menor tamaño.

21.3.3 Adaptación del carburador (Todos los modelos 125)

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 50 N1E F 3 182	2 48 N1E F 3 182	2 48 N1E G 3 180	2 45 N1E G 3 178	2 45 N1E G 2 178	
2.300 m *7,500 ft* ↑ 1.501 m *5,001 ft*	ASO IJ NDL POS MJ	2 52 N1E F 3 185	2 50 N1E F 3 182	2 48 N1E F 3 182	2 48 N1E G 3 180	2 45 N1E G 3 178	2 45 N1E G 2 178
1.500 m *5,000 ft* ↑ 751 m *2,501 ft*	ASO IJ NDL POS MJ	2 52 N1E F 4 185	2 52 N1E F 3 185	2 50 N1E F 3 182	2 48 N1E F 3 182	2 48 N1E G 3 180	2 45 N1E G 3 178
750 m *2,500 ft* ↑ 301 m *1,001 ft*	ASO IJ NDL POS MJ	2 52 N1E E 4 188	2 52 N1E F 4 185	2 52 N1E F 3 185	**2** **50** **N1E F** **3** **182**	2 48 N1E F 3 182	2 48 N1E G 3 180
300 m *1,000 ft* ↑ 0 m *0 ft*	ASO IJ NDL POS MJ	1 52 N1E E 4 190	2 52 N1E E 4 188	2 52 N1E F 4 185	2 52 N1E F 3 185	2 50 N1E F 3 182	2 48 N1E F 3 182

402548-01

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

Información
No apto para terrenos arenosos

21.3.4 Todos los modelos 150

Tipo de carburador	KEIHIN PWK 38S AG
Índice del carburador	BS6_0
Posición de la aguja	1.ª posición desde arriba
Aguja del carburador	N0ZG (N0ZE, N0ZF)
Chiclé principal	180 (182, 185)
Chiclé de ralentí	45 (48, 50)
Boquilla de arranque	85
Tornillo de regulación del ralentí	
abierta	1 vuelta
Corredera	7 con corte

21.3.5 Carburador - Ajuste básico para terrenos arenosos (Todos los modelos 150)

Tornillo de regulación del ralentí	
abierta	1 vuelta
Chiclé de ralentí	52
Aguja del carburador	N0ZE
Posición de la aguja	4.ª posición desde arriba
Chiclé principal	190

Información
Si el motor marcha descentrado, montar un chiclé principal de menor tamaño.

21.3.6 Reglaje del carburador (Todos los modelos 150)

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	1 48 NOZ F 3 182	1 45 NOZ G 3 180	2 45 NOZ G 3 180	2 45 NOZ H 3 178	2 45 NOZ H 2 178	
2.300 m *7,500 ft* ↑ 1.501 m *5,001 ft*	ASO IJ NDL POS MJ	1,5 50 NOZ F 4 182	1 48 NOZ F 3 182	1 45 NOZ G 3 180	2 45 NOZ G 3 180	2 45 NOZ H 3 178	2 45 NOZ H 2 178
1.500 m *5,000 ft* ↑ 751 m *2,501 ft*	ASO IJ NDL POS MJ	1 50 NOZ E 4 185	1,5 50 NOZ F 4 182	1 48 NOZ F 3 182	1 45 NOZ G 3 180	2 45 NOZ G 3 180	2 45 NOZ H 3 178
750 m *2,500 ft* ↑ 301 m *1,001 ft*	ASO IJ NDL POS MJ	1 52 NOZ E 4 188	1 50 NOZ E 4 185	1,5 50 NOZ F 4 182	1 48 NOZ F 3 182	**1** **45** **NOZ G** **3** **180**	2 45 NOZ G 3 180
300 m *1,000 ft* ↑ 0 m *0 ft*	ASO IJ NDL POS MJ	1 52 NOZ E 5 188	1 52 NOZ E 4 188	1 50 NOZ E 4 185	1,5 50 NOZ F 4 182	1 48 NOZ F 3 182	1 45 NOZ G 3 180

402549-01

M/FT ASL	Altitud sobre el nivel del mar
TEMP	Temperatura
ASO	Tornillo de regulación del ralentí abierto
IJ	Chiclé de ralentí
NDL	Aguja
POS	Posición de la aguja desde arriba
MJ	Chiclé principal

Información
No apto para terrenos arenosos

21.3.7 250 SX

Tipo de carburador	KEIHIN PWK 36S AG
Índice del carburador	BS8_0
Posición de la aguja	2.ª posición desde arriba
Aguja del carburador	N1EH (N1EF, N1EG)
Chiclé principal	158 (160, 162)
Chiclé de ralentí	42 (45)
Boquilla de arranque	85
Tornillo de regulación del ralentí	
abierta	2 vueltas
Corredera	6,5 con entalladura

21.3.8 Carburador - Ajuste básico para terrenos arenosos (250 SX)

Tornillo de regulación del ralentí	
abierta	1,5 vueltas
Chiclé de ralentí	45
Aguja del carburador	N1EF
Posición de la aguja	5.ª 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)

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 G 4 158	2 42 N1E H 4 158	2 42 N1E H 3 158	2 40 N1E I 3 155	2 40 N1E I 2 155	
2.300 m *7,500 ft* ↑ 1.501 m *5,001 ft*	ASO IJ NDL POS MJ	2 45 N1E G 4 160	2 42 N1E G 4 158	2 42 N1E H 4 158	2 42 N1E H 3 158	2 40 N1E I 3 155	2 40 N1E I 2 155
1.500 m *5,000 ft* ↑ 751 m *2,501 ft*	ASO IJ NDL POS MJ	2 45 N1E F 4 162	2 45 N1E G 4 160	2 42 N1E G 4 158	2 42 N1E H 4 158	2 42 N1E H 3 158	2 40 N1E I 3 155
750 m *2,500 ft* ↑ 301 m *1,001 ft*	ASO IJ NDL POS MJ	1,5 48 N1E F 4 165	2 45 N1E F 4 162	2 45 N1E G 4 160	2 42 N1E G 4 158	**2** **42** **N1E H** **4** **158**	2 42 N1E H 3 158
300 m *1,000 ft* ↑ 0 m *0 ft*	ASO IJ NDL POS MJ	1,5 48 N1E E 5 168	1,5 48 N1E F 4 165	2 45 N1E F 4 162	2 45 N1E G 4 160	2 42 N1E G 4 158	2 42 N1E H 4 158

402550-01

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

Información
No apto para terrenos arenosos

21.3.10 250 XC

Tipo de carburador	KEIHIN PWK 36S AG
Índice del carburador	BZ6_A
Posición de la aguja	3.ª posición desde arriba
Aguja del carburador	N2ZW (N2ZH, N2ZJ)
Chiclé principal	175 (172)
Chiclé de ralentí	38 (40)
Boquilla de arranque	85
Tornillo de regulación del ralentí	
abierta	2 vueltas
Corredera	7 con corte

21.3.11 Adaptación del carburador (250 XC)

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 38 N2Z W 3 175	2 38 N2Z W 3 175	2 38 N2Z J 3 172	2 38 N2Z J 2 172	2 35 N2Z J 2 170	
2.300 m *7,500 ft* ↑ 1.501 m *5,001 ft*	ASO IJ NDL POS MJ	2 38 N2Z H 3 175	2 38 N2Z W 3 175	2 38 N2Z W 3 175	2 38 N2Z J 3 172	2 38 N2Z J 2 172	2 35 N2Z J 2 170
1.500 m *5,000 ft* ↑ 751 m *2,501 ft*	ASO IJ NDL POS MJ	2 38 N2Z G 3 175	2 38 N2Z H 3 175	2 38 N2Z W 3 175	2 38 N2Z W 3 175	2 38 N2Z J 3 172	2 38 N2Z J 2 172
750 m *2,500 ft* ↑ 301 m *1,001 ft*	ASO IJ NDL POS MJ	2 40 N2Z G 3 178	2 38 N2Z G 3 175	2 38 N2Z H 3 175	**2** **38** **N2Z W** **3** **175**	2 38 N2Z W 3 175	2 38 N2Z J 3 172
300 m *1,000 ft* ↑ 0 m *0 ft*	ASO IJ NDL POS MJ	2 40 N2Z G 4 178	2 40 N2Z G 3 178	2 38 N2Z G 3 175	2 38 N2Z H 3 175	2 38 N2Z W 3 175	2 38 N2Z W 3 175

402140-01

M/FT ASL	Nivel del mar
TEMP	Temperatura
ASO	Tornillo de regulación del ralentí abierto
IJ	Chiclé de ralentí

NDL	Aguja
POS	Posición de la aguja desde arriba
MJ	Chiclé principal

Información
No apto para terrenos arenosos

21.3.12 300 XC

Tipo de carburador	KEIHIN PWK 36S AG
Índice del carburador	BZ7_A
Posición de la aguja	3.ª posición desde arriba
Aguja del carburador	N8RG (N8RH)
Chiclé principal	172 (170, 175)
Chiclé de ralentí	35
Boquilla de arranque	85
Tornillo de regulación del ralentí	
abierta	2 vueltas
Corredera	7 con corte

21.3.13 Adaptación del carburador (300 XC)

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 N8R G 3 172	2 35 N8R H 3 172	2 35 N8R H 2 172	2 35 N8R W 2 170	3 35 N8R W 2 168	
2.300 m *7,500 ft* ↑ 1.501 m *5,001 ft*	ASO IJ NDL POS MJ	2 35 N8R G 3 175	2 35 N8R G 3 172	2 35 N8R H 3 172	2 35 N8R H 2 172	2 35 N8R W 2 170	3 35 N8R W 2 168
1.500 m *5,000 ft* ↑ 751 m *2,501 ft*	ASO IJ NDL POS MJ	2 38 N8R G 3 178	2 35 N8R G 3 175	2 35 N8R G 3 172	2 35 N8R H 3 172	2 35 N8R H 2 172	2 35 N8R W 2 170
750 m *2,500 ft* ↑ 301 m *1,001 ft*	ASO IJ NDL POS MJ	2 38 N8R G 4 178	2 38 N8R G 3 178	2 35 N8R G 3 175	**2** **35** **N8R G** **3** **172**	2 35 N8R H 3 172	2 35 N8R H 2 172
300 m *1,000 ft* ↑ 0 m *0 ft*	ASO IJ NDL POS MJ	2 38 N8R F 4 180	2 38 N8R G 4 178	2 38 N8R G 3 178	2 35 N8R G 3 175	2 35 N8R G 3 172	2 35 N8R H 3 172

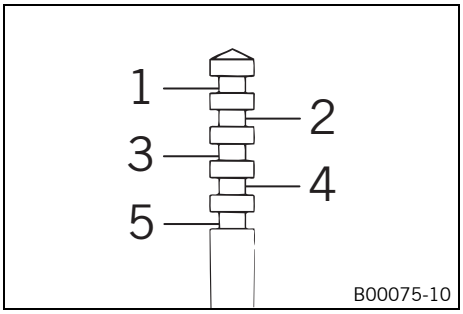
402141-01

M/FT ASL	Nivel del mar
TEMP	Temperatura
ASO	Tornillo de regulación del ralentí abierto
IJ	Chiclé de ralentí

NDL	Aguja
POS	Posición de la aguja desde arriba
MJ	Chiclé principal

Información
No apto para terrenos arenosos

21.3.14 Adaptación general del carburador



1... 5	Posición de la aguja desde arriba

Aquí están ilustradas las cinco posiciones que puede tener la aguja.
La adaptación del carburador depende de las condiciones ambientales y de uso definidas.

21.4 Cantidades de llenado

21.4.1 Aceite del cambio

Aceite del cambio	0,80 l (0,85 qt.)	Aceite del motor (15W/50) (☛ pág. 143)

21.4.2 Líquido refrigerante

Líquido refrigerante	1,2 l (1,3 qt.)	Líquido refrigerante (☛ pág. 144)

21.4.3 Combustible

Capacidad total aprox. del depósito de combustible. (Todos los modelos SX)	7,5 l (1,98 US gal)	Gasolina súper sin plomo (98 octanos) mezclada con aceite del motor de 2 tiempos (1:40) (☛ pág. 144) (Todos los modelos 125/150)
		Gasolina súper sin plomo (95 octanos) mezclada con aceite del motor de 2 tiempos (1:60) (☛ pág. 143) (250 SX)
Capacidad total aprox. del depósito de combustible. (Todos los modelos XC)	10 l (2,6 US gal)	Gasolina súper sin plomo (95 octanos) mezclada con aceite del motor de 2 tiempos (1:60) (☛ pág. 143)

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 (125/150 SX EU)	**WP Performance Systems** Up Side Down **AER 48**
Horquilla (125/150 SX US)	**WP Performance Systems** Up Side Down 4860 MXMA 4CS
Horquilla (250 SX EU)	**WP Performance Systems** Up Side Down 4860 MXMA CC
Horquilla (Todos los modelos XC, 250 SX US)	**WP Performance Systems** Up Side Down 4860 MXMA 4CS
Recorrido de la suspensión	
delante	300 mm (11,81 in)
Recorrido de la suspensión (Todos los modelos 125/150)	
detrás	300 mm (11,81 in)
Recorrido de la suspensión (Todos los modelos 250/300)	
detrás	317 mm (12,48 in)
Avance de la horquilla	22 mm (0,87 in)
Amortiguador (125/150 SX EU)	**WP Performance Systems** 5018 DCC Link
Amortiguador (125/150 SX US)	**WP Performance Systems** 5018 DCC Link

Amortiguador (250 SX EU)	**WP Performance Systems** 5018 DCC Link
Amortiguador (250 SX US)	**WP Performance Systems** 5018 DCC Link
Amortiguador (Todos los modelos XC)	**WP Performance Systems** 5018 DCC Link
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 (Todos los modelos 125, Todos los modelos XC)	13:50
Transmisión secundaria (Todos los modelos 150, 250 SX)	13:48
Cadena	5/8 x 1/4"
Coronas de la cadena disponibles	48, 50, 52
Ángulo de la dirección (Todos los modelos 125/150)	63,9°
Ángulo de la dirección (Todos los modelos 250/300)	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 (Todos los modelos 125/150)	960 mm (37,8 in)
Altura del asiento sin carga (Todos los modelos 250/300)	992 mm (39,06 in)
Altura libre sobre el suelo sin carga (Todos los modelos 125/150)	375 mm (14,76 in)
Altura libre sobre el suelo sin carga (Todos los modelos 250/300)	385 mm (15,16 in)
Peso aprox. sin combustible (125/150 SX EU)	87,8 kg (193,6 lb.)
Peso aprox. sin combustible (125/150 SX US)	89,2 kg (196,7 lb.)
Peso aprox. sin combustible (250 SX)	95,9 kg (211,4 lb.)
Peso aprox. sin combustible (Todos los modelos XC)	100,7 kg (222 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 (Todos los modelos XC)	YTX4L-BS	Tensión de la batería: 12 V Capacidad nominal: 3 Ah exenta de mantenimiento
Fusible (Todos los modelos XC)	58011109110	10 A

21.7 Neumáticos

Validez	Neumático delantero	Neumático trasero
(Todos los modelos SX)	**80/100 - 21 51M TT** Dunlop Geomax MX 32 F	**100/90 - 19 57M TT** Dunlop Geomax MX 32
(Todos los modelos XC)	**90/90 - 21 54M TT** Dunlop Geomax AT 81 F	**110/100 - 18 64M TT** Dunlop Geomax AT 81
Encontrará más información en la sección de servicio, en: http://www.ktm.com		

21.8 Horquilla

21.8.1 125/150 SX EU

Referencia de la horquilla	34.18.8P.01
Horquilla	**WP Performance Systems** Up Side Down **AER 48**
Amortiguación de la compresión	
Confort	20 clics
Estándar	17 clics
Sport	12 clics
Amortiguación de la extensión	
Confort	20 clics
Estándar	17 clics
Sport	12 clics
Presión de aire	8,2 bar (119 psi)
Longitud de la horquilla	950 mm (37,4 in)

Cantidad de aceite del mecanismo exterior izquierdo	200^{+40}_{-20} ml ($6{,}76^{+1{,}35}_{-0{,}68}$ fl. oz.)	Aceite para la horquilla (SAE 4) (48601166S1) (☛ pág. 143)
Cantidad de aceite del mecanismo exterior derecho	200^{+40}_{-20} ml ($6{,}76^{+1{,}35}_{-0{,}68}$ fl. oz.)	Aceite para la horquilla (SAE 4) (48601166S1) (☛ pág. 143)
Cantidad de grasa del cartucho izquierdo	11 ml (0,37 fl. oz.)	Grasa multiuso (00062010051) (☛ pág. 144)
Cantidad de aceite del cartucho derecho	380 ml (12,85 fl. oz.)	Aceite para la horquilla (SAE 4) (48601166S1) (☛ pág. 143)

21.8.2 125/150 SX US

Referencia de la horquilla	24.18.7P.51
Horquilla	**WP Performance Systems** Up Side Down 4860 MXMA 4CS
Amortiguación de la compresión	
Confort	17 clics
Estándar	15 clics
Sport	13 clics
Amortiguación de la extensión	
Confort	17 clics
Estándar	15 clics
Sport	13 clics
Longitud del muelle con casquillo(s) de pretensado	475 mm (18,7 in)
Constante elástica	
Peso del conductor: 65... 75 kg (143... 165 lb.)	4,0 N/mm (22,8 lb/in)
Peso del conductor: 75... 85 kg (165... 187 lb.)	4,2 N/mm (24 lb/in)
Peso del conductor: 85... 95 kg (187... 209 lb.)	4,4 N/mm (25,1 lb/in)
Longitud de la horquilla	940 mm (37,01 in)

Cantidad de aceite por botella de la horquilla	685 ml (23,16 fl. oz.)	Aceite para la horquilla (SAE 4) (48601166S1) (☛ pág. 143)

21.8.3 250 SX EU

Referencia de la horquilla	14.18.7O.03
Horquilla	**WP Performance Systems** 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. 143)
Cantidad de aceite por botella de la horquilla sin cartucho	400 ml (13,52 fl. oz.)	Aceite para la horquilla (SAE 4) (48601166S1) (☛ pág. 143)

21.8.4 250 SX US

Referencia de la horquilla	24.18.70.53
Horquilla	**WP Performance Systems** Up Side Down 4860 MXMA 4CS
Amortiguación de la compresión	
Confort	17 clics
Estándar	15 clics
Sport	13 clics
Amortiguación de la extensión	
Confort	17 clics
Estándar	15 clics
Sport	13 clics
Longitud del muelle con casquillo(s) de pretensado	480 mm (18,9 in)
Constante elástica	
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)
Longitud de la horquilla	940 mm (37,01 in)

Cantidad de aceite por botella de la horquilla	665 ml (22,48 fl. oz.)	Aceite para la horquilla (SAE 4) (48601166S1) (☛ pág. 143)

21.8.5 Todos los modelos XC

Referencia de la horquilla	24.18.70.73
Horquilla	**WP Performance Systems** Up Side Down 4860 MXMA 4CS
Amortiguación de la compresión	
Confort	17 clics
Estándar	15 clics
Sport	13 clics
Amortiguación de la extensión	
Confort	17 clics
Estándar	15 clics
Sport	13 clics
Longitud del muelle con casquillo(s) de pretensado	480 mm (18,9 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	940 mm (37,01 in)

Cantidad de aceite por botella de la horquilla	640 ml (21,64 fl. oz.)	Aceite para la horquilla (SAE 4) (48601166S1) (☛ pág. 143)

21.9 Amortiguador

21.9.1 125/150 SX EU

Número de artículo del amortiguador	18.18.7P.01
Amortiguador	**WP Performance Systems** 5018 DCC Link
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	5 mm (0,2 in)
Característica elástica del muelle	
Peso del conductor: 65... 75 kg (143... 165 lb.)	39 N/mm (223 lb/in)
Peso del conductor: 75... 85 kg (165... 187 lb.)	42 N/mm (240 lb/in)
Peso del conductor: 85... 95 kg (187... 209 lb.)	45 N/mm (257 lb/in)
Longitud del muelle	247 mm (9,72 in)
Presión del gas	10 bar (145 psi)
Recorrido estático de la suspensión	35 mm (1,38 in)
Recorrido de la suspensión con conductor	105 mm (4,13 in)
Longitud de montaje	477 mm (18,78 in)
Aceite del amortiguador (☛ pág. 143)	SAE 2,5

21.9.2 125/150 SX US

Número de artículo del amortiguador	18.18.7P.51
Amortiguador	**WP Performance Systems** 5018 DCC Link
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	7 mm (0,28 in)
Característica elástica del muelle	
Peso del conductor: 65... 75 kg (143... 165 lb.)	39 N/mm (223 lb/in)
Peso del conductor: 75... 85 kg (165... 187 lb.)	42 N/mm (240 lb/in)

Peso del conductor: 85... 95 kg (187... 209 lb.)	45 N/mm (257 lb/in)
Longitud del muelle	247 mm (9,72 in)
Presión del gas	10 bar (145 psi)
Recorrido estático de la suspensión	40 mm (1,57 in)
Recorrido de la suspensión con conductor	110 mm (4,33 in)
Longitud de montaje	477 mm (18,78 in)
Aceite del amortiguador (☛ pág. 143)	SAE 2,5

21.9.3 250 SX EU

Referencia del amortiguador	18.18.70.03
Amortiguador	**WP Performance Systems** 5018 DCC Link
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	100 mm (3,94 in)
Longitud de montaje	490 mm (19,29 in)
Aceite del amortiguador (☛ pág. 143)	SAE 2,5

21.9.4 250 SX US

Referencia del amortiguador	18.18.70.53
Amortiguador	**WP Performance Systems** 5018 DCC Link
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	100 mm (3,94 in)
Longitud de montaje	490 mm (19,29 in)
Aceite del amortiguador (☛ pág. 143)	SAE 2,5

21.9.5 Todos los modelos XC

Referencia del amortiguador	18.18.70.73
Amortiguador	**WP Performance Systems** 5018 DCC Link
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	100 mm (3,94 in)
Longitud de montaje	490 mm (19,29 in)
Aceite del amortiguador (☛ pág. 143)	SAE 2,5

21.10 Pares de apriete del chasis

Tuercas de los radios de la rueda delantera	M4,5	6 Nm (4,4 lbf ft)	–
Tuercas de los radios de la rueda trasera	M4,5	6 Nm (4,4 lbf ft)	–
Demás tornillos del chasis	M5	5 Nm (3,7 lbf ft)	–
Demás tuercas del chasis	M5	5 Nm (3,7 lbf ft)	–
Tornillo del anillo de ajuste del amortiguador	M5	5 Nm (3,7 lbf ft)	–
Tornillo del polo de la batería (Todos los modelos XC)	M5	2,5 Nm (1,84 lbf ft)	–
Tornillos del silenciador	M5	7 Nm (5,2 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 goma de amortiguación al colector	M6	6 Nm (4,4 lbf ft)	–

Tornillo de la goma de amortiguación al chasis	M6	6 Nm (4,4 lbf ft)	–
Tornillo de la protección contra el deslizamiento de la cadena	M6	6 Nm (4,4 lbf ft)	**Loctite® 243™**
Tornillo de la rótula del vástago de presión en el cilindro del freno de pie	M6	10 Nm (7,4 lbf ft)	**Loctite® 243™**
Tornillo del disco de freno delantero	M6	14 Nm (10,3 lbf ft)	**Loctite® 243™**
Tornillo del disco de freno trasero	M6	14 Nm (10,3 lbf ft)	**Loctite® 243™**
Tornillo del puño del acelerador	M6	5 Nm (3,7 lbf ft)	–
Tuerca del cable del motor de arranque (Todos los modelos 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 (Todos los modelos XC)	M8	35 Nm (25,8 lbf ft)	**Loctite® 2701™**
Tornillo de la brida del manillar	M8	20 Nm (14,8 lbf ft)	–
Tornillo de la pieza de deslizamiento de la cadena	M8	15 Nm (11,1 lbf ft)	–
Tornillo de la pinza del freno delantero	M8	25 Nm (18,4 lbf ft)	**Loctite® 243™**
Tornillo de la tija inferior	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 (Todos los modelos 125/150)	M8	25 Nm (18,4 lbf ft)	**Loctite® 2701™**
Tornillo de los tirantes del motor (Todos los modelos 250/300)	M8	33 Nm (24,3 lbf ft)	**Loctite® 2701™**
Tornillo del portarruedas	M8	15 Nm (11,1 lbf ft)	–
Tornillo del subchasis	M8	35 Nm (25,8 lbf ft)	**Loctite® 2701™**
Tornillo del tubo de la tija de la horquilla arriba (Todos los modelos SX)	M8	20 Nm (14,8 lbf ft)	**Loctite® 243™**
Tornillo del tubo de la tija de la horquilla arriba (Todos los modelos XC)	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 sujeción del asiento (Todos los modelos 250/300)	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 a la palanca de unión	M14x1,5	80 Nm (59 lbf ft)	–
Tuerca del perno del basculante	M16x1,5	100 Nm (73,8 lbf ft)	–
Empalmes roscados del sistema de refrigeración	M20x1,5	12 Nm (8,9 lbf ft)	**Loctite® 243™**
Tornillo de la pipa de la dirección, arriba	M20x1,5	12 Nm (8,9 lbf ft)	–
Tornillo del eje de la rueda delantera	M20x1,5	35 Nm (25,8 lbf ft)	–
Tuerca del eje de la rueda trasera	M25x1,5	80 Nm (59 lbf ft)	–

Aceite del amortiguador (SAE 2,5) (50180751S1)

Norma / clasificación
– SAE (☛ pág. 147) (SAE 2,5)

Prescripción
– Hay que utilizar exclusivamente aceites conformes con la norma indicada (consultar las indicaciones en la etiqueta del recipiente), que posean las propiedades exigidas.

Aceite del motor (15W/50)

Norma / clasificación
– JASO T903 MA (☛ pág. 147)
– SAE (☛ pág. 147) (15W/50)

Prescripción
– Hay que utilizar exclusivamente aceites del motor conformes con la norma indicada (consultar las indicaciones en la etiqueta del recipiente), que posean las propiedades exigidas.

Proveedor recomendado
Motorex®
– **Top Speed 4T**

Aceite del motor de 2 tiempos

Norma / clasificación
– JASO FD (☛ pág. 147)

Prescripción
– Utilice únicamente aceite de motor de 2 tiempos de gran calidad y de buena marca.

Completamente sintético

Proveedor recomendado
Motorex®
– **Cross Power 2T**

Aceite para la horquilla (SAE 4) (48601166S1)

Norma / clasificación
– SAE (☛ pág. 147) (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)

Norma / clasificación
– DIN EN 228 (98 octanos / RON 98 / PON 94)

Gasolina súper sin plomo (95 octanos / RON 95 / PON 91)

Norma / clasificación
– DIN EN 228 (95 octanos / RON 95 / PON 91)

Prescripción
– Utilice únicamente gasolina súper sin plomo en conformidad con la norma indicada o equivalente.
– Una proporción de hasta el 10 % de etanol (combustible E10) no supone ningún problema.

Información
No utilice combustibles a base de metanol (p. ej. M15, M85, M100) ni con una proporción de etanol superior al 10 % (p. ej. E15, E25, E85, E100).

Gasolina súper sin plomo (95 octanos) mezclada con aceite del motor de 2 tiempos (1:60)

Norma / clasificación
– DIN EN 228
– JASO FD (☛ pág. 147) (1:60)

Relación de mezcla

1:60	Aceite del motor de 2 tiempos (☛ pág. 143) Gasolina súper sin plomo (95 octanos / RON 95 / PON 91) (☛ pág. 143)

Proveedor recomendado
Motorex®
– **Cross Power 2T**

Gasolina súper sin plomo (98 octanos) mezclada con aceite del motor de 2 tiempos (1:40)

Norma / clasificación
– DIN EN 228
– JASO FD (☛ pág. 147) (1:40)

Relación de mezcla

1:40	Aceite del motor de 2 tiempos (☛ pág. 143) Gasolina súper sin plomo (98 octanos / RON 98 / PON 94) (☛ pág. 143)

Proveedor recomendado
Motorex®
– **Cross Power 2T**

Grasa multiuso (00062010051)

Proveedor recomendado
Klüber Lubrication®
– **CENTOPLEX 2 EP**

Líquido de frenos DOT 4 / DOT 5.1

Norma / clasificación
– DOT

Prescripción
– Hay que utilizar exclusivamente líquido de frenos conforme con la norma indicada (consultar las indicaciones en la etiqueta del recipiente), que posea las propiedades exigidas.

Proveedor recomendado
Castrol
– **RESPONSE BRAKE FLUID SUPER DOT 4**

Motorex®
– **Brake Fluid DOT 5.1**

Líquido refrigerante

Prescripción
– Utilizar únicamente líquido refrigerante de alta calidad con aditivo anticorrosión para motores de aluminio (también en los países con temperaturas altas). Si se emplean agentes anticongelantes de baja calidad, puede producirse corrosión y puede formarse espuma.

Relación de mezcla

Protección anticongelante: −25… −45 °C (−13… −49 °F)	protección anticorrosión y anticongelante agua destilada

Proveedor recomendado
Motorex®
– **COOLANT M3.0**

Aceite para filtros de aire de gomaespuma

Proveedor recomendado
Motorex®
– **Racing Bio Liquid Power**

Adhesivo para puños (00062030051)

Proveedor recomendado
KTM AG
– **GRIP GLUE**

Aditivo de combustible

Proveedor recomendado
Motorex®
– **Fuel Stabilizer**

Agente de limpieza para cadenas

Proveedor recomendado
Motorex®
– **Chain Clean**

Agente de limpieza para filtros de aire

Proveedor recomendado
Motorex®
– **Racing Bio Dirt Remover**

Agente de limpieza para motocicletas

Proveedor recomendado
Motorex®
– **Moto Clean**

Grasa de larga duración

Proveedor recomendado
Motorex®
– **Bike Grease 2000**

Grasa lubricante de alta viscosidad

Proveedor recomendado
SKF®
– **LGHB 2**

Limpiador especial para pintura mate y brillante, piezas metálicas y de plástico

Proveedor recomendado
Motorex®
– **Quick Cleaner**

Producto de conservación para pintura, metal y plástico

Proveedor recomendado
Motorex®
– **Moto Protect**

Spray de aceite universal

Proveedor recomendado
Motorex®
– **Joker 440 Synthetic**

Spray para cadenas (todoterreno)

Proveedor recomendado
Motorex®
– **Chainlube Offroad**

SAE

Las clases de viscosidad SAE fueron definidas por la Society of Automotive Engineers, y se utilizan para clasificar los aceites según su viscosidad. La viscosidad describe solamente una propiedad del aceite, y no es un indicador para su calidad.

JASO T903 MA

A causa de las distintas tendencias en el desarrollo técnico, se precisa una especificación técnica propia para las motocicletas con motor de 4 tiempos - la norma JASO T903 MA. Anteriormente, en las motocicletas de 4 tiempos se utilizaba el aceite del motor de los turismos, ya que no existía una especificación propia para las motocicletas. Si se exigen intervalos de mantenimiento largos, como es habitual en los motores de los turismos, en los motores de las motocicletas debe emplearse un tipo de aceite con alto rendimiento a altas revoluciones. En la mayoría de los motores para motocicletas, se emplea el mismo aceite para la lubricación del cambio y del embrague. La norma JASO MA tiene en cuenta estos requerimientos específicos.

JASO FD

JASO FD es una clasificación para un aceite para motores de 2 tiempos que ha sido desarrollado especialmente para las exigencias extremas de la competición. Gracias a sus ésteres sintéticos de primera calidad y a los aditivos adaptados especialmente a esta finalidad, también es posible disfrutar de una combustión perfecta incluso bajo condiciones extremas.

25 ÍNDICE DE ABREVIATURAS

aprox.	aproximadamente
ART. N.º	Número de artículo
etc.	etcétera
Nº	Número
p.ej.	por ejemplo
v.	véase

A

Accesorios 9

Aceite del cambio
- Cambio 110
- Completar 112
- Llenado 112
- Vaciar 111

Agentes auxiliares 9
Agentes de servicio 9
Almacenamiento 115

Amortiguación de la compresión
- Horquilla, ajuste de la 44

Amortiguación de la compresión High Speed
- Ajustar en el amortiguador 36

Amortiguación de la compresión Low Speed
- Ajuste del amortiguador 35

Amortiguación de la extensión
- Ajustar en la horquilla 45
- Ajuste del amortiguador 37

Amortiguador
- Ajustar el pretensado del muelle 40
- Amortiguación de la compresión, generalidades 35
- Controlar el recorrido de la suspensión con conductor . . 40
- Controlar el recorrido estático de la suspensión 39
- Desmontar 57
- Montar 59

Arrancar el motor 26

Asiento
- Desmontar 60
- Montar 61

B

Basculante
- Control 75

Batería
- Cargar 95
- Desmontaje 95
- Montaje 95

Botellas de la horquilla
- Desmontaje 50
- Limpiar los manguitos guardapolvo 49
- Montar 50
- Purgar el aire 49

Botón de arranque en frío 16
Botón de parada 13
Botón del motor de arranque 13

C

Caballete acoplable 17
Caballete lateral 17

Cadena
- Comprobar 72
- Limpieza 70

Caja del filtro de aire
- Limpieza 63
- Sellar 65

Cantidad de llenado
- Aceite del cambio 112, 135

Cantidade de llenado
- Líquido refrigerante 101-102, 135

Característica del motor
- Ajustar el muelle compensador 108
- Muelle compensador 107

Carburador 104
- Ajustar el ralentí 105
- Vaciar la cámara del flotador 109

Cojinete de la pipa de la dirección
- Engrase 55

Condiciones extremas 20
- Alta temperatura 24
- Bajas temperaturas 24
- Circular lentamente 24
- Nieve 24
- Tierra mojada 22
- Tierra seca 21
- Trayecto embarrado 23
- Trayecto mojado 23

Corona de la cadena
- Comprobar 72

Cubierta del radiador 98
- Desmontar 99
- Montar 98

Curva de encendido
- Conector 106
- Modificar 106

Chasis
- Control 75

D

Datos técnicos
- Amortiguador 139
- Cantidades de llenado 135
- Carburador 126
- Chasis 135
- Horquilla 137
- Motor 119
- Neumáticos 136
- Pares de apriete del chasis 141
- Pares de apriete del motor 122
- Sistema eléctrico 136

Definición del uso previsto 6

Depósito de combustible
- Desmontar 67
- Montar 69

Diagnóstico del fallo 117-118

Discos de freno
- Control 80

E

Embrague
- Cambiar el líquido 78
- Controlar y corregir el nivel de líquido 77

Empuñadura de goma
- Asegurar 77

Control 77
Estado de los neumáticos
Control 92

F

Filtro de aire
Desmontar 63
Limpieza 63
Montar 64
Funcionamiento seguro 7
Fusible
Cambiar el fusible principal 96
Fusible principal
Sustituir 96

G

Garantía legal 9
Garantía voluntaria 9
Grifo de gasolina 15-16
Guardabarros delantero
Desmontar 56
Montaje 56
Guía de la cadena
Comprobar 72

H

Holgura del cable bowden del acelerador
Ajuste 103
Control 103
Holgura del cojinete de la pipa de la dirección
Ajustar 55
Control 54
Horquilla
Ajustar la presión de aire 43
Comprobar el reglaje básico 43

I

Imágenes 9

L

Líquido de frenos
Completar en el freno de la rueda delantera 81
Rellenar en el freno trasero 86
Líquido refrigerante
Llenar 101
Vaciar 100

M

Maneta del embrague 13
Ajustar la posición básica 77
Maneta del freno de mano 13
Ajustar la posición básica 80
Controlar la carrera en vacío 80
Mantenimiento 9
Manual de instrucciones 8
Medio ambiente 7
Motocicleta
Levantar con un caballete elevador 48
Limpieza 114
Quitar del caballete elevador 48
Motor
Rodaje 20

N

Nivel de aceite de la caja de cambios
Comprobar 110
Nivel de líquido de frenos
Controlar el freno de la rueda delantera 81
Controlar en el freno trasero 85
Nivel de líquido refrigerante
Control 99-100
Normas de trabajo 7
Número de artículo del amortiguador 12
Número de chasis 12
Número del motor 12

P

Pastillas de freno
Controlar el freno de la rueda delantera 82
Controlar el freno de la rueda trasera 87
Sustituir el freno de la rueda delantera 82
Sustituir en el freno trasero 87
Pedal de arranque 17
Pedal de cambio 16
Ajustar la posición básica 107
Controlar la posición básica 107
Pedal del freno 17
Ajustar la posición básica 84
Controlar la carrera en vacío 84
Piñón de la cadena
Comprobar 72
Placa de características 12
Placa portanúmeros
Desmontar 55
Montar 56
Posición del manillar 47
Ajustar 47
Presión de inflado de los neumáticos
Control 93
Protección anticongelante
Control 99
Protector de la horquilla
Desmontaje 51
Montaje 51
Puesta en servicio
Después de un periodo de almacenamiento 116
Indicaciones para la primera puesta en servicio 19
Trabajos de revisión y cuidado antes de cada puesta en servicio 26
Puño del acelerador 13

R

Recambios 9
Recorrido de la suspensión con conductor
Ajustar 42
Referencia de la horquilla 12
Reglaje básico del tren de rodaje
Adaptarlo al peso del conductor 34

Repostar
Combustible 29
Ropa de protección 7
Rueda delantera
Desmontaje 90
Montar 90
Rueda trasera
Desmontaje 91
Montar 92

S

Servicio de atención al cliente 9
Silenciador
Desmontar 66
Montar 66
Sustituir el relleno de fibra de vidrio 66
Sistema de refrigeración 98
Suspensión neumática AER 48 34

T

Tapa de la caja del filtro de aire
Asegurar 65
Desmontar 61
Montar 62
Tapón del depósito
Abrir 14
Cerrar 14
Tendido del cable bowden del acelerador
Controlar 76
Tensión de la cadena
Ajuste 72
Controlar 71
Tensión de los radios
Control 93
Tija inferior de la horquilla
Desmontaje 51
Montar 52
Transporte 29

U

Uso previsto 6

V

Vista del vehículo
Frontal izquierda 10
Trasera derecha 11

WWW.KTM.COM

3213330es

07/2015



KTM Sportmotorcycle GmbH
5230 Mattighofen/Austria
http://www.ktm.com

KTM Group Partner

Foto: Mitterbauer/KTM